

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPOSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :

MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 600 fr. ; ÉTRANGER : 1.600 fr.

(Compte chèque postal : 9063.13. Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION
QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7°

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1951 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 15^e SEANCE

Séance du Jeudi 22 Février 1951.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Excuse.
3. — Commission de la production industrielle. — Attribution de pouvoirs d'enquête.
4. — Statut du personnel remplaçant de l'enseignement du premier degré. — Adoption d'un avis sur une proposition de loi.
Discussion générale: MM. Pujol, rapporteur de la commission de l'éducation nationale; Auberger, rapporteur pour avis de la commission des finances; Jules Olivier, Mlle Mireille Dumont, M. Pierre-Olivier Lapie, ministre de l'éducation nationale.
Passage à la discussion des articles.
Art. 1^{er} et 2: adoption.
Art. 2 bis:
Amendement de Mlle Mireille Dumont. — Mlle Mireille Dumont, M. le rapporteur. — Rejet.
Adoption de l'article.
Art. 3:
Amendement de M. Canivez. — MM. Canivez, le ministre. — Retrait.
Adoption de l'article.
Art. 4:
Amendement de Mlle Mireille Dumont. — Mlle Mireille Dumont, M. le rapporteur. — Rejet.
Amendements de M. Canivez. — MM. Canivez, le rapporteur. — Adoption.
Amendement de M. Lassagne. — MM. Héline, le rapporteur, le ministre. — Adoption.
Amendement de M. Canivez. — Adoption.
Adoption de l'article modifié.
Art. 5, 6 et 8 à 10: adoption.
Sur l'ensemble: MM. Primet, le ministre, Héline, Bordeneuve, président de la commission de l'éducation nationale; Mme le président, M. Demusois,

- Coordination.
Adoption, au scrutin public, de l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.
Modification de l'intitulé.
5. — Monument des Bretons des Forces françaises libres, à Camaret. — Discussion immédiate et adoption d'un avis sur une proposition de loi.
Discussion générale: M. Avinin, rapporteur de la commission des finances.
Passage à la discussion des articles.
Art. 1^{er} et 2: adoption.
Sur l'ensemble: MM. Estève, Jézéquel.
Adoption de l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.
 6. — Candidatures à la commission supérieure du crédit maritime mutuel.
Suspension et reprise de la séance: M. Abel-Durand, président de la commission de la marine.
Présidence de M. Gaston Monnerville.
 7. — Dépôt d'un rapport.
 8. — Exploitation de services maritimes d'intérêt général. — Adoption d'un avis sur un projet de loi.
MM. Léger, le président, Gaston Defferre, ministre de la marine marchande.
Discussion générale: MM. Abel-Durand, président et rapporteur de la commission de la marine; Courrière, rapporteur pour avis de la commission des finances; Romani, Franceschi, Dutoit, le ministre, Lassalle-Séré.
Passage à la discussion des articles.
Art. 1^{er}: adoption.
Art. 1 bis:
Amendement de M. Romani. — MM. Romani, le rapporteur, le ministre, le rapporteur pour avis. — Question préalable.
Irrecevabilité de l'article.
Art. 2: adoption.

- Art. 3:
Amendements de M. Courrière. — MM. Courrière, le rapporteur, le ministre. — Adoption.
Adoption de l'article modifié.
Art. 4 à 8: adoption.
Art. 9:
Amendement de M. Courrière. — Retrait.
Adoption de l'article.
Art. 10 à 13: adoption.
Sur l'ensemble: M. Symphor.
Adoption de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.
9. — Dépenses de fonctionnement des services de la marine marchande pour 1951. — Adoption d'un avis sur un projet de loi.
Discussion générale: MM. Courrière, rapporteur de la commission des finances; Abel-Durand, président de la commission de la marine; Albert Lamarque, Denvers, Mile Mireille Dumont, MM. Jézéquel, Gaston Delferre, ministre de la marine marchande.
Présidence de M. Kalb.
Passage à la discussion des articles.
Art. 1^{er}:
MM. Abel-Durand, Bolifraud, le ministre, Symphor.
Amendements de M. Yves Jaouen. — Mme Marie-Hélène Cardot, MM. le rapporteur, le ministre. — Retrait.
MM. Rochereau, le ministre, Léger, Symphor.
Amendement de M. Franceschi. — MM. Franceschi, le ministre. — Retrait.
Adoption de l'article.
Art. 1^{er} A:
MM. le ministre, Alex Boubert, président de la commission des finances.
Rejet de l'article.
Art. 2 à 4: adoption.
Sur l'ensemble: M. Dutoit.
Adoption de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.
10. — Propositions de la conférence des présidents.
11. — Répartition du produit de la taxe locale. — Discussion d'un avis sur un projet de loi.
Discussion générale: MM. Le Basser, rapporteur de la commission de l'intérieur; Henri Queuille, ministre de l'intérieur; Jacques Masteau, rapporteur pour avis de la commission des finances; Pic.
Renvoi de la suite de la discussion.
12. — Transmission d'un projet de loi.
13. — Dépôt de rapports.
14. — Règlement de l'ordre du jour.

PRESIDENCE DE Mme DEVAUD,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

Mme le président. Le compte rendu analytique officiel de la précédente séance a été distribué.
Il n'y a pas d'observation ?...
Le procès-verbal est adopté, sous les réserves d'usage.

— 2 —

EXCUSE

Mme le président. M. Jacques de Maupeou s'excuse de ne pouvoir assister à la présente séance.

— 3 —

COMMISSION DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE
Attribution de pouvoirs d'enquête.

Mme le président. L'ordre du jour appelle l'examen d'une demande de pouvoirs d'enquête présentée par la commission de la production industrielle sur le problème de la fermeture de certains puits d'extraction dans les gisements houillers de la France métropolitaine.
Il a été donné connaissance de cette demande au Conseil de la République au cours de la séance du 20 février 1951.
Personne ne demande la parole ?
Je consulte le Conseil de la République sur la demande présentée par la commission de la production industrielle.

Il n'y a pas d'opposition ?...

En conséquence, conformément à l'article 30 du règlement, les pouvoirs d'enquête sont octroyés à la commission de la production industrielle en vue de procéder à une étude du problème de la fermeture de certains puits d'extraction dans les gisements houillers de la France métropolitaine.

— 4 —

**STATUT DU PERSONNEL REMPLAÇANT DE L'ENSEIGNEMENT
DU PREMIER DEGRE**

Adoption d'un avis sur une proposition de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative au statut du personnel remplaçant de l'enseignement du premier degré (n^{os} 873, année 1950 et 116, année 1951).

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil trois décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement:

Pour assister M. le ministre de l'éducation nationale:

M. Beslais, directeur général de l'enseignement du premier degré.

Pour assister M. le ministre des finances et des affaires économiques:

M. Goetze, directeur du budget;

Pour assister M. le ministre du budget:

MM. Blot, directeur du cabinet du ministre du budget,

Lecarpentier, conseiller technique au cabinet du ministre du budget.

Merieux, administrateur civil à la direction du budget.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission de l'éducation nationale.

M. Pujol, rapporteur de la commission de l'éducation nationale. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, la proposition de loi qui a été votée à l'unanimité par l'Assemblée nationale le 20 décembre 1950 concernant le statut du personnel remplaçant de l'enseignement du premier degré, a réparé bien des injustices, apporté de la clarté dans une situation trouble et enfin dans l'incertitude où vivaient les instituteurs et les institutrices remplaçants, a essayé de dresser un plan de coordination et d'apporter de sérieuses garanties à ce personnel.

Quel était le sort de ces maîtres, avant la proposition de loi ?

Appelés au hasard ou au caprice de l'inspecteur d'académie, ils vivaient dans une sorte de chômage imposé et privés de tout recours et de tous moyens d'existence. Ils n'avaient aucune certitude de titularisation. A peine pouvaient-ils espérer, après dix ou onze ans d'attente et d'exercice intermittent, être admis dans les cadres.

Aussi, est-ce avec une satisfaction légitime que le vote de cette proposition de loi a été accueilli par les maîtres remplaçants. Aussi bien, depuis que M. Gaudy avait déposé en février 1947 sa proposition, et après les nombreux rapports de Mme Rachel Lempereur, le 21 août 1947, le 2 décembre 1948, le 12 décembre 1949, le 16 décembre 1950, le problème semblait incessamment posé mais jamais résolu. Il est en voie de l'être.

Votre commission a longuement étudié la question. Elle a été sensible à plusieurs ordres de considérations.

D'abord, à une considération d'humanité qui soulève cependant des difficultés à cause des anomalies devant lesquelles nous nous trouvons, car nous avons à légiférer sur des situations instables.

Il est, en effet, moralement inadmissible d'obliger des hommes et des femmes, souvent mariés, à rester pendant des années à la disposition de l'éducation nationale sans leur donner un traitement décent, quoiqu'il soit inadmissible de payer toute une année des citoyens et des citoyennes qui ne travailleraient que quelques jours ou quelques semaines.

Ensuite, elle a été sensible au progrès intellectuel ou pédagogique que représente cette loi. La formation professionnelle, qui n'était pas assurée jusque là, le sera maintenant grâce aux stages dans les écoles normales, dans des classes d'application et dans des suppléances dirigées.

Enfin, la question financière: c'est-à-dire la fixation de la rémunération mensuelle et de l'indemnité de suppléance effectivement faite.

En somme, la commission a été guidée par les trois principes suivants:

- Assurer l'unité et l'efficacité de la formation des maîtres;
- Coordonner au mieux le recrutement latéral et le recrutement normal;
- Assurer la plus grande stabilité possible de ce personnel dans l'emploi et dans la rémunération.

A chaque article, à chaque alinéa, nous nous sommes heurtés à des obstacles. Nous avons voulu non pas les contourner, mais les examiner courageusement. Après avoir reçu une délégation du syndicat des instituteurs, après avoir écouté M. le ministre de l'éducation nationale et M. le directeur général de l'enseignement du premier degré, après avoir eu l'avis du secrétaire d'Etat à la fonction publique et du représentant du ministre du budget, nous proposons au Conseil de la République un texte très étudié qui, nous pouvons l'affirmer, apporte des correctifs heureux au texte adopté par l'Assemblée nationale, comme cela ressort de la lecture du tableau comparatif qui suit le présent exposé des motifs.

Dans le libellé de la proposition de loi votée par l'Assemblée nationale, il est dit: loi relative au statut du personnel remplaçant. A la demande du secrétariat d'Etat à la fonction publique, nous avons modifié ce titre en lui substituant les termes suivants: « Loi relative à la situation du personnel remplaçant de l'enseignement du premier degré ».

L'article 2 concerne le recrutement. Nous avons ajouté: « le chiffre global ne pourra être inférieur à 6 p. 100 du nombre des postes budgétaires », ceci par précaution et pour corriger les abus que pouvait susciter l'article 2 bis. Il faut, en effet, qu'existe un rapport constant entre le nombre des postes ouverts et le nombre total du personnel de remplacement et que l'harmonie ne soit pas rompue entre les deux modes de recrutement.

Nous avons adopté, dans son intégralité, le dernier paragraphe de l'article 2 qui donne toute garantie au mode de recrutement des remplaçants, en tenant compte des aptitudes intellectuelles, des aptitudes physiques et des aptitudes morales.

L'article 2 bis est la pierre d'achoppement de tout le système. Au premier abord, votre commission voulait le supprimer purement et simplement. Elle invoquait des arguments sérieux: une verrue dans le corps des remplaçants, un recrutement au rabais, une poussée offensive contre les écoles normales; mais, à la réflexion, nous nous sommes aperçus que devant les nécessités de fait imprévisibles (épidémies, congés et périodes de pointe en janvier et février, etc.) l'inspecteur d'académie ne pouvait faire autrement que recruter ces auxiliaires.

Aussi bien, cet article 2 bis pallie les solutions de facilité tant grâce à l'amendement de M. Deixonne à l'Assemblée nationale (« en cas d'insuffisance des effectifs... ») que grâce à l'amendement de l'article 2 (« ce chiffre global ne pourra être inférieur à 6 p. 100 du nombre des postes budgétaires »); que grâce, enfin, au dernier alinéa de l'article 2 bis. Mais, votre commission vous propose d'ajouter au premier paragraphe de l'article 2 bis les mots suivants: « sous réserve des conditions fixées par ledit article 2 ».

Tous ces amendements sont un barrage au recrutement inconsideré qui pourrait léser les maîtres formés par les écoles normales.

L'article 3 appelle des commentaires encore plus difficiles. Nous avons profondément modifié le texte de l'Assemblée nationale. Nous avons ajouté les termes: « de suppléances dirigées » au premier alinéa, ce qui nous paraît une initiative heureuse.

Nous avons supprimé le 3^e alinéa: « à titre transitoire, etc... » pour le remplacer par le paragraphe suivant: « cette formation professionnelle d'une durée minimum d'un an s'étendra nécessairement sur la première année et commencera dès le premier trimestre suivant l'inscription sur la liste départementale des instituteurs et institutrices remplaçants définie à l'article 2. »

L'article 4 fixe les modes de financement. En moyenne, à l'heure actuelle, les maîtres suppléants sont payés sur un étalement de quatre mois et demi. Notre but est d'obtenir un plein emploi durant toute l'année. Quoi qu'il en soit, nous vous proposons de modifier l'article de la sorte:

a) Supprimer le mot: « mensuelle »;

b) Et remplacer les termes « décret du 1^{er} août 1917 » par les termes: « par le décret du 20 décembre 1948 » qui modifie le 2^e alinéa de l'article 3 du décret du 1^{er} août 1917.

Les suppléants reçoivent, en outre, pour chaque journée de suppléance et de congé payé une indemnité égale au 1/480^e du traitement et des indemnités accessoires annuelles des intérimaires y compris l'indemnité de fonctions.

Votre commission a longuement étudié le 4^e alinéa de l'article 4, qui est déconcertant parce qu'il semble imposer aux remplaçants l'obligation de compléter leur formation professionnelle, ce qui est normal, dans une école à proximité de leur résidence, sans pour autant leur donner une indemnité compensatrice pour les frais de déplacement.

Dans ces conditions, votre commission vous propose la disjonction de cet alinéa.

A l'article 4, dernier alinéa nous avons remplacé les termes: « aux fonctionnaires auxiliaires », par les termes: « aux personnels auxiliaires », ce qui est plus conforme à la linguistique législative.

L'article 6 a subi au dernier paragraphe une profonde modification. Nous avons substitué à ce paragraphe énigmatique le texte suivant:

« A titre transitoire, les instituteurs et institutrices intérimaires ou suppléants permanents actuellement en fonctions et remplissant, au 1^{er} octobre 1951, les conditions prévues au présent article seront titularisés à cette date. Ils pourront être employés à des remplacements pendant une période qui ne pourra excéder deux ans. Leur effectif sera imputé sur celui des instituteurs et institutrices remplaçants tel qu'il est défini à l'article 2 ».

Les articles 8, 9 et 10 ont été adoptés.

Et maintenant, nous devons conclure:

Certes, la proposition de loi que nous vous présentons n'est pas parfaite. Les jeunes gens devront encore rester à la disposition de l'administration sans pouvoir exercer aucune profession annexe et ils sont rémunérés au quart du traitement qu'ils devraient percevoir, a dit excellemment le président Billères à l'Assemblée nationale.

Il y a le problème du financement et un problème démographique qui vont se poser avec une acuité cruelle dans deux ou trois ans. Dans deux et trois ans, le ministère de l'éducation nationale aura à faire face à l'insuffisance des locaux et à la pénurie du personnel enseignant.

Aujourd'hui, nous nous sommes penchés sur cette dernière question. Votre commission a essayé, avec loyauté et dans un effort unanime de compréhension, de la résoudre dans l'immédiat. Certes, ces dispositions que nous vous présentons sont une étape. Mais elles offrent aux intéressés d'appréciables garanties, des avantages d'ordre matériel pour ce qui concerne surtout leur titularisation et leur rémunération, que nous aurions voulu plus fructueuse, des avantages d'ordre moral et intellectuels, parce que, pour la première fois, on s'est intéressé à leur formation professionnelle.

Nous sommes fortement émus par la force de vocation de ces maîtres, de ces éducateurs qui triomphent de leurs angoisses, de l'anxieuse attente, parfois très longue, d'une convocation par l'inspecteur d'académie; mais nous voulons aller plus loin, nous voulons, en bref, que cette loi, dans quelques années, soit purement et simplement supprimée; nous voulons qu'il n'y ait plus de maîtres du cadre latéral, mais seulement des maîtres du cadre normal avec une équipe de titulaires remplaçants, que les écoles normales soient assez nombreuses et spacieuses pour accueillir et former une équipe de maîtres qui s'emploiera, avec un dévouement bien reconnu, à enrichir, à développer cet espoir de la France qui s'appelle l'enfant. (Applaudissements.)

Mme le président. La parole est à M. Auberger, rapporteur pour avis de la commission des finances.

M. Auberger, rapporteur pour avis de la commission des finances. Monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des finances a pris connaissance du rapport de la commission de l'éducation nationale, hier, en fin de matinée et à seize heures, au cours d'une deuxième séance. Il a donc été matériellement impossible de faire imprimer, pour le distribuer ce matin, le rapport pour avis de la commission des finances. Nous prions l'Assemblée de nous excuser de cette situation qui nous est imposée par des méthodes de travail précipitées, afin de respecter les délais constitutionnels.

Le projet de loi qui est soumis à l'examen du Conseil de la République a pour but de fixer la situation du personnel de remplacement de l'enseignement du premier degré. Il présente deux aspects essentiels avec, en complément indispensable, une mesure de liquidation: le premier se rapporte à une nouvelle organisation sur le plan professionnel, l'autre a trait aux conséquences financières de la nouvelle organisation qui est envisagée et la mesure de liquidation fait l'objet du dernier paragraphe de l'article 6 proposé par la commission de l'éducation nationale.

On conçoit mal, en effet, que les instituteurs suppléants actuels, qui remplissent les conditions de diplômes et d'ancienneté requises par les paragraphes précédents de l'article 6 et qui, pour un grand nombre, sont depuis sept, huit et jusqu'à dix années à la disposition de l'administration, ne bénéficient pas d'une mesure de titularisation.

Ce problème, qui tend à assurer l'organisation de la profession du personnel de remplacement, à assurer également à celui-ci un traitement qui soit digne de la fonction et à fixer en sa faveur des règles de titularisation et de nomination, est plus spécialement de la compétence de la commission de l'éducation nationale. Celle-ci l'a, d'ailleurs, examiné et traité avec une telle autorité et un tel souci de servir à la fois l'école et ses maîtres auxiliaires qu'il ne nous semble guère possible, quelques questions de détail mises à part, d'améliorer le projet tel qu'elle nous l'a présenté.

La commission des finances a plus spécialement examiné les mesures et les conséquences financières qui découlent du projet. Elle s'est montrée, d'une part, très favorable au prin-

cipe de l'attribution d'un traitement convenable et d'une indemnité permanente aux instituteurs de remplacement qui demeurent à la disposition de l'administration et, d'autre part, elle a cherché à évaluer d'une façon aussi exacte que possible le montant des crédits nécessaires à l'application de la nouvelle loi.

La commission tient à marquer cependant qu'elle désirerait du Gouvernement un effort plus grand. En effet, la partie de la rémunération effectivement assurée mensuellement nous paraît assez faible, puisqu'elle se situera à environ 5.500 francs par mois. Nous eussions aimé qu'elle prit pour référence le salaire de base à l'indice 100, soit 114.500 francs, ce qui eût assuré un fixe mensuel de 9.500 francs.

Nous demandons donc instamment au Gouvernement de prendre acte de la volonté mentionnée dans le rapport de notre collègue M. Pujol, assurant le plein emploi du personnel. Dans la mesure où ce plein emploi sera assuré, l'incidence de la partie fixe, relativement faible, se trouvera extrêmement réduite.

Quelle est la situation actuelle de ce personnel de remplacement ? Dans le but d'éclairer objectivement le Conseil de la République, nous rappellerons que le personnel enseignant du premier degré comprenait, en 1950, 153.369 instituteurs et institutrices titulaires et stagiaires, pour la métropole, et 2.047 instituteurs et institutrices titulaires et stagiaires pour les départements d'outre-mer, soit au total 155.356 instituteurs et institutrices titulaires.

Nous tenons à apporter ici une précision: le nombre des postes effectivement ouverts est plus important que la somme des deux nombres que nous venons d'indiquer. A ce total de 155.356 postes de titulaires pour la métropole et les départements d'outre-mer, il faut ajouter 3.878 postes occupés par des intérimaires pour arriver au nombre réel de 159.234 postes d'instituteurs effectivement ouverts, pour lesquels il n'y a que 155.356 instituteurs titulaires.

L'administration du premier degré, d'ailleurs, je dois le souligner en passant, est la seule de toutes les administrations qui possède une telle particularité. Le personnel de remplacement, lui, comprenait, d'une part, 3.500 intérimaires occupant des emplois sans titulaire dans la métropole, 378 intérimaires occupant des emplois sans titulaire dans la France d'outre-mer, 750 intérimaires remplaçant des instituteurs sous les drapeaux, 550 intérimaires alsaciens et lorrains en stage de formation professionnelle et, d'autre part, 750 suppléants permanents destinés à remplacer les instituteurs décédés ou en congé de longue durée. Il existait enfin une dernière catégorie: un nombre approximatif et variable de 8 à 9.000 suppléants, utilisés pour effectuer le remplacement du personnel titulaire en congé de maladie, de maternité, etc...

Parmi ceux-ci, il convient de distinguer les suppléants permanents, 3.000 environ, assurés chaque mois d'une part de rémunération fixe et les suppléants ordinaires, environ 6 ou 7.000, employés à temps partiel et sans garantie d'un minimum de rémunération.

Le montant des crédits qui étaient prévus au budget de 1950 pour les catégories groupant les intérimaires s'est élevé à 1.221.399.000 francs. Pour la catégorie groupant les suppléants permanents et les suppléants ordinaires, le crédit qui était de 1.931.258 francs a été réparti entre les inspecteurs d'académie de la métropole et des départements d'outre-mer, à charge par ces derniers de l'étaler judicieusement sur toute l'année scolaire, afin de maintenir dans chaque département un fonctionnement des services d'enseignement le plus rapproché possible des conditions normales.

Nous tenons à faire remarquer au Conseil de la République que cette somme s'est pour 1950 avérée nettement insuffisante. Bien que grossie par l'apport des crédits attribués au titre du reclassement — le nombre des journées de suppléances n'a pu être augmenté du fait de l'augmentation correspondante du taux de la journée de suppléance.

Que l'on nous permette de citer un exemple particulièrement significatif relevé dans *l'Ecole Libératrice*, journal du syndicat national des instituteurs: dans une commune rurale des Vosges, le maire, apprenant que la jeune suppléante effectuant un remplacement dans l'école du village allait être relevée par suite du manque de crédits, s'est offert de la payer au pair.

A ce sujet et à titre d'information complémentaire en vue de fournir une documentation objective sur cette question, nous vous signalerons que, dans le département de l'Allier — vous m'excuserez, mes chers collègues, de citer mon propre département — la situation au cours de l'année scolaire 1949-1950 a été la suivante: nombre d'instituteurs remplaçants, 12; nombre d'institutrices remplaçantes, 60; nombre de jours de congés accordés au personnel, 14.842; nombre de jours de remplacement, 11.165. Il y a donc eu 3.677 jours de classe pendant lesquels les maîtres titulaires n'ont pas été remplacés

les élèves étant répartis à l'intérieur des classes de l'école ou, exceptionnellement, demeurés sans maître.

Indiquons que les crédits accordés à l'inspection d'académie de ce département étaient de 10.800.000 francs environ. Ils ont été utilisés entièrement, mais ils se sont avérés insuffisants, comme je viens de le déclarer.

Pour ce même département — c'est sur la situation du personnel de remplacement que j'attire votre attention — le 1^{er} octobre 1950, le nombre des remplaçants a été porté de 72 à 74. Parmi eux, 21 avaient plus de sept ans de service, 4 plus de cinq ans, 7 plus de trois ans, 22 entre un et trois ans et 20 moins d'un an.

Si nous examinons la question des traitements de ce personnel de remplacement, il apparaît qu'un suppléant de l'enseignement, rémunéré sur la base de l'indice 185, indice d'instituteur stagiaire, perçoit un traitement mensuel, défalqué des assurances sociales, de 18.662 francs alors qu'un suppléant reçoit une rétribution journalière de 760 francs quand il est effectivement en fonction et que, par contre, lorsqu'il reste inoccupé, faute de vacance d'emploi, il ne perçoit rien.

Quelles sont les dispositions envisagées par le projet ? Tout d'abord, en premier point, la fixation du nombre des bénéficiaires. L'article 2 prévoit que le chiffre global des instituteurs de remplacement ne pourra être inférieur à 6 p. 100 du nombre des postes budgétaires. Ce nombre minimum devrait être, en toute logique, les 6 p. 100 des postes qui sont ou devraient être pourvus de titulaires, soit pour 159.234 postes environ 10.000 instituteurs et institutrices remplaçants au minimum.

La commission des finances, tout en approuvant la fixation du pourcentage minimum de recrutement du personnel de remplacement, estime qu'il y a lieu de faire remarquer qu'il s'agit bien d'un minimum. Par ailleurs, les nécessités de coordonner le recrutement latéral et le recrutement normal pour les écoles normales demande à la fois une certaine souplesse et une certaine rigueur: souplesse permettant à M. le ministre de l'éducation nationale de porter, selon les nécessités, ce taux à 7 ou 7,5 p. 100; rigueur lui interdisant de jamais dépasser 8 p. 100, pour ne pas compromettre la titularisation des institutrices et instituteurs recrutés par les écoles normales.

L'article 2 bis a prévu l'utilisation d'un personnel de remplacement pris en dehors des bénéficiaires de la nouvelle loi. En effet, il stipule qu'en cas d'insuffisance des effectifs du personnel de remplacement, les inspecteurs d'académie pourront faire appel au concours momentané de candidats non inscrits sur la liste des instituteurs remplaçants et que leurs services seront rémunérés pour les périodes de travail effectivement faites.

Il semble que cette disposition ait été prise afin de permettre aux inspecteurs d'académie de faire appel à un personnel suppléantaire dans le cas d'une augmentation sensible des congés, périodes d'épidémies ou traditionnelles périodes de pointe.

Cette faculté que la commission de l'éducation nationale a, d'ailleurs, réglementée très judicieusement par une adjonction au premier paragraphe de l'article 2 bis constitue partiellement le maintien de la situation actuelle et le maintien d'une catégorie d'instituteurs remplaçants placés en dehors de la présente loi, dégagés de toute formation et de tous engagements à l'égard de l'administration.

En fait, c'est maintenir au sein d'une fonction, que nous avons le désir d'harmoniser et de stabiliser, une verrue dangereuse qui pourrait amener de sérieuses difficultés et provoquer un certain nombre de revendications. Aussi la commission des finances se permet-elle d'insister pour que le recrutement autorisé par l'article 2 bis ne soit fait qu'à titre tout à fait exceptionnel et en cas d'absolue nécessité seulement, afin d'assurer les suppléances en périodes de pointe.

M. Pierre-Olivier Lapie, ministre de l'éducation nationale. C'est bien l'intention du Gouvernement.

M. le rapporteur pour avis. Je vous remercie, monsieur le ministre.

J'en arrive à la rémunération du personnel de remplacement. La novation, c'est d'assurer une indemnité au personnel qui est à la disposition de l'administration, pendant la période où ce personnel n'a pas d'emploi effectif. La rémunération du personnel de remplacement est fixée par l'article 4.

La commission attire l'attention du Conseil sur deux points: premièrement, le paragraphe a de l'article 4 prévoit une indemnité fixe et le mot « mensuel » a été supprimé. Il nous apparaît que le mot « indemnité » est impropre; depuis le reclassement de la fonction publique, le traitement est essentiellement composé d'une rémunération mensuelle; aussi la commission des finances a-t-elle pensé que le mot « rémunération » devait être repris et le mot « mensuel » maintenu. Ce paragraphe a fait référence à un décret; sans vouloir faire de l'exégèse de textes il nous apparaît qu'il y a une différence essentielle entre une loi et un décret. De l'avis de votre commission, une loi ne peut comporter que référence à une

loi. La commission des finances, pour éviter toute confusion et toute erreur d'interprétation, propose que ce paragraphe soit ainsi rédigé : « Une rémunération fixe mensuelle qui sera égale au quart de la rémunération de l'instituteur stagiaire... » Cette formule aurait le mérite de concilier le présent — la commission a le souci de rester dans le cadre actuel des possibilités budgétaires — et l'avenir, en fixant un minimum de rémunération. Elle laisse la possibilité, en présence d'une situation financière offrant plus de ressources, de relever cette partie fixe de la rémunération par voie de décret. Elle ménage l'avenir que pourra nous indiquer le fruit de l'expérience acquise après quelques années d'application du projet de loi.

Ainsi, la partie fixe égale à la rémunération attribuée aux suppléants permanents par le décret du 20 décembre 1948, s'élèverait au quart de 239.000 francs, soit 59.750 francs par an, et la rémunération pour les périodes de remplacement effectif ou de stages professionnels atteindrait les 480⁰⁰ de 239.000 francs, soit 498 francs par jour. Pendant les vacances le personnel de remplacement percevra l'indemnité fixe, augmentée d'une indemnité de vacances égale au quart de celle qui lui a été attribuée au cours de l'année scolaire et sans qu'elle soit inférieure à la rétribution due pour 45 journées de travail. A ce traitement, il faut ajouter les indemnités de résidence et de cherté de vie, les indemnités communales s'il y a lieu, et en période de congé pour maladie, à la partie fixe s'ajouteront les prestations de la sécurité sociale.

Si l'on tient compte qu'il y a actuellement 3.000 suppléants permanents rémunérés durant toute l'année et habituellement employés à plein temps, que les crédits actuels permettent de rémunérer environ 8.000 suppléants partiels représentant 5.000 traitements complets de suppléants, qu'il serait souhaitable d'employer ces 8.000 suppléants au maximum — actuellement ils sont employés sur une moyenne inférieure à quatre mois, alors qu'il serait nécessaire de porter cette moyenne annuelle à au moins sept mois et demi, soit six mois de travail et un mois et demi de rémunération durant les vacances — que, d'autre part, pour ne pas créer de goulot d'étranglement au recrutement normalien, la totalité du personnel remplaçant devra toujours osciller entre 10 et 11.000, le coût de la dépense peut être évalué ainsi :

3.000 traitements de suppléants permanents à 239.000 francs annuellement, 717 millions ;

8.000 traitements, comprenant la partie fixe et la partie variable, pour sept mois et demi, au total 1.376.200.000 francs.

Environ 2.003 millions seraient donc nécessaires pour payer ce personnel de remplacement. Or, cette somme est, à peu de chose près, la même que celle dépensée en 1950, les apports du reclassement étant compris.

Les services financiers de la direction du premier degré, que nous avons consultés et qui ont établi leurs calculs sur une moyenne d'emploi plus forte que la nôtre, arrivent à chiffrer le coût maximum à 180 millions de plus que les crédits de 1950, ce qui, pour un trimestre, puisque le décret ne prendrait effet que le 1^{er} octobre 1951, représenterait 45 millions.

Mais la commission des finances ne saurait masquer une partie de la réalité. Les mesures de liquidation de l'article 6 doivent entraîner pour un trimestre quelques dépenses.

Nous demandons donc la transformation du nombre nécessaire de postes d'intérimaires en postes de titulaires, sans que cette transformation puisse excéder le nombre de postes d'intérimaires actuellement inscrits au budget, 3.500 je crois. Il se peut que le nombre de jeunes gens et jeunes filles ayant plus de 4 ans et 3 mois de mise à la disposition atteigne 3.000, ce qui n'est d'ailleurs pas établi formellement.

Les dépenses supplémentaires pour un trimestre, et un seul, car il s'agit d'une mesure de liquidation, seraient égales au quart de la différence entre le traitement d'un instituteur de sixième classe, c'est-à-dire 290.000 francs, et un stagiaire, 239.000 francs, soit 51.000 francs ; divisons par 4, puisque c'est pour un trimestre seulement et multiplions par le nombre de suppléants, 3.000, et nous trouvons une dépense de 37.250.000 francs. C'est à notre avis la seule incidence financière du projet.

Encore devons-nous ajouter que la dernière disposition du paragraphe 6 impute l'effectif de tous ceux qui seront titularisés mais n'obtiendront pas un poste fixe sur le pourcentage défini à l'article 2, diminuant d'autant par là le nombre de suppléants réels non titulaires. La commission des finances a donc constaté que le projet ne grève que très faiblement les finances de l'Etat.

En conclusion, votre commission des finances propose au Conseil de la République de se rallier, compte tenu des observations qui précèdent, aux conclusions de la commission de l'éducation nationale, avec les amendements à l'article 4.

Par l'application du texte soumis à notre examen, les instituteurs et institutrices remplaçants bénéficieront désormais d'une sécurité matérielle relative, mais très nettement améliorée par rapport à celle qui existe actuellement. En attendant

leur intégration dans le cadre de l'enseignement, leur formation pédagogique sera assurée par des stages professionnels et cette disposition est vraiment d'une importance capitale. Leur dignité en sera grandie, leur enseignement en sera amélioré, l'école républicaine ne pourra qu'y gagner. (*Applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à M. Jules Olivier.

M. Jules Olivier. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, la proposition de loi qui vous est soumise me permet une nouvelle fois de monter à cette tribune. Je ne suis pas un protestataire professionnel et, cependant, c'est une protestation que je veux émettre. Je voudrais que le Conseil de la République se rende compte que le régime d'assimilation, sous lequel vit depuis deux ans le département de la Réunion, n'a apporté, jusqu'à ce jour, que de faibles avantages comparés à la multitude des inconvénients et ennuis de toutes sortes qui nous accablent. Jugez vous-même par ce nouvel exemple.

C'est une question d'ordre scolaire qui nous préoccupe actuellement. La proposition de loi concernant les suppléants a été étudiée par la commission de l'éducation nationale avec le souci scrupuleux de combler une lacune et de donner une certitude, quant à sa situation future, à une catégorie spéciale du personnel enseignant.

Membre de cette commission, j'en ai suivi les travaux et je donne mon adhésion au projet qui vous est soumis. Si cette loi est votée, dès sa promulgation elle deviendra applicable. Or, elle est inapplicable à la Réunion et, une fois de plus, nous nous trouverons en présence d'un texte proposé, discuté, voté pour la métropole et dont le département de la Réunion sera dans l'impossibilité d'assurer l'exécution. Mauvaise volonté de l'administration de ce département ? Non, en aucune façon. Incompréhension, dira-t-on ? Pas davantage. Mais la Réunion, pendant plus d'un siècle, a eu son régime colonial, des lois spéciales adaptées à sa vie économique, financière, sociale, et, brusquement, sans transition, sans adaptation, sans période de rodage, on lui applique sans ménagement les lois de la métropole, qu'il lui est impossible d'assimiler telles qu'elles sont conçues. Alors, son armature craque de toutes parts et, de toutes parts, monte la protestation d'une population qui a la certitude que cela ne peut durer et qui se demande, avec angoisse, vers quel aboutissement redouté on la précipite.

Cette loi, pour nous, n'est pas applicable. Elle envisage pour les suppléants un stage de trois mois dans une école normale ; cette dernière a été supprimée et on n'en prévoit pas le rétablissement.

Le suppléant de la Réunion est désigné pour faire un remplacement ; neuf fois sur dix, il se trouvera seul, chargé d'une classe dont l'effectif est normalement de 80 élèves et atteint parfois le chiffre de 115 et de 120 ; je puis vous citer des classes de 130 élèves. Que fera-t-il dans ces conditions ? Une garderie ? Même pas, car pour assurer une garderie, il faut des notions que notre débutant ne possède pas et que, seul, il ne pourra pas acquérir.

Et alors, c'est toute la question de l'enseignement du premier degré qui se pose avec une acuité douloureuse, car c'est le destin de toute une génération et par suite d'un pays qui est en cause.

Je crains, monsieur le ministre, que les rapports qui vous ont été remis ne vous présentent pas la réalité dans tout ce qu'elle comporte d'angoissant. Je crains que les missionnaires qui sont venus enquêter sur place n'aient reculé devant le tragique de la situation et, redoutant peut-être d'être taxés d'exagération, qu'ils n'aient minimisé ce qu'ils avaient vu.

Très brièvement je vais faire une mise au point en m'excusant d'être un peu en dehors du sujet.

Les écoles primaires, à la Réunion, sont insuffisantes ; il en faudrait le double immédiatement. Rien que pour l'année 1951, 3.000 nouveaux enfants d'âge scolaire doivent être admis dans nos écoles. Ils ne pourront pas y être reçus, il n'y a aucune place. Voici un tableau frappant : cent élèves, en moyenne, par classe ; il y en a de 130, je l'ai dit tout à l'heure ; quatre enfants sur un banc où il n'y a place que pour deux ; les classes débordant sur les varangues où les élèves sont exposés au vent, à la pluie, au soleil, et où les institutrices et instituteurs, pour se faire entendre de ce petit monde, sont obligés de crier et s'épuisent, car le dispositif est tout en longueur dans ces couloirs ; un matériel scolaire plus que sommaire ; des livres, des fournitures donnés au compte-gouttes ; nous en sommes encore à nous servir du « Regimbault » pour l'enseignement ; des bâtiments qui sont inondés en période de pluies torrentielles et qui deviennent une fournaise en été, car nous ne pouvons pas toujours réparer à temps les dégâts causés par les cyclones. Voilà un aspect de la grande misère des écoles primaires à la Réunion.

Maire de Saint-Denis, chef-lieu du département, j'ai demandé, il y a six mois, la fermeture d'une école maternelle. Le bâtiment qui était loué par la commune menaçait ruine. 300 enfants sont dehors. Le 1^{er} mars prochain, le bâtiment annexe de l'école Join-

ville sera fermé pour la même raison. 500 nouveaux élèves seront dehors. Impossible de les loger, impossible de louer de nouveaux locaux. Il faudrait construire de nouvelles écoles.

Le Gouvernement, jusqu'à présent, est resté sourd à nos appels. Et ce n'est pas tout: nombreux sont les enfants qui sont dans l'obligation de faire parfois 4 ou 5 kilomètres pour se rendre à l'école. C'est trop leur demander. Alors, ils n'y viennent pas et vont grossir le nombre de ceux qui ne sauront jamais rien.

Pour contrôler, diriger, vérifier cet enseignement, la Réunion compte un seul inspecteur primaire, dans cette île où les déplacements sont longs et pénibles. Ne soyez pas étonnés si j'affirme que cet inspecteur, malgré tout son zèle, malgré son désir de remplir consciencieusement sa profession, mettra bien deux ans pour inspecter sérieusement, au moins une fois chaque classe.

Dans ces conditions, quelle formation pédagogique pourra-t-il donner aux débutants, aux suppléants? D'ailleurs, ces derniers sont pour ainsi dire inexistantes. Lorsqu'il faut procéder au remplacement d'un maître malade, nous avons recours aux moniteurs et aux monitrices communales. Ce sont des jeunes filles, des jeunes garçons titulaires du seul brevet élémentaire que les municipalités recrutent et payent sur leur propre budget.

Dans la mesure de nos possibilités, nous parons à la carence départementale. C'est une charge pour nos finances, car il faut ajouter au paiement de ces moniteurs et monitrices, la location des locaux où nous installons de nouvelles classes chaque fois que nous le pouvons.

Malgré cela, trop d'enfants sont dans la rue et leur nombre ne fera qu'augmenter. Je rends hommage à notre personnel enseignant, dont le dévouement est admirable et qui, dans des conditions extrêmement difficiles, continue inlassablement à prodiguer dans chaque classe, à des effectifs quatre fois supérieurs à ceux de nos classes métropolitaines, une instruction bienfaisante. On leur demande parfois l'impossible et, avec toute leur admirable conscience professionnelle, ils s'efforcent de l'obtenir. De leur côté, les municipalités font également tout leur devoir en cette matière et je voudrais bien pouvoir dire bientôt que le Gouvernement, lui aussi, a fait le sien.

Monsieur le ministre, de cet état de choses je ne vous attribue pas la seule responsabilité; chaque ministre en a sa part et le Gouvernement, lui, l'a tout entière. Mais vous êtes le ministre de l'éducation nationale; dans ce domaine, à la Réunion, il y a beaucoup à faire et c'est urgent. Défricher les cerveaux, développer les jeunes intelligences, donner aux générations qui montent la possibilité de s'instruire, permettre à une élite de se dégager et de poursuivre l'œuvre de grandeur qui a toujours été celle de notre patrie, c'est un devoir impérieux.

Si vous voyiez ces enfants du peuple, qu'ils soient noirs, qu'ils soient blancs, si vous voyiez leurs figures éveillées, leurs yeux pétillants, vous seriez convaincus de leur désir d'apprendre, de s'instruire. Quelles ressources il y a chez ces petits Français en herbe que nous condamnons, malgré eux et en trop grand nombre, à l'ignorance!

Monsieur le ministre, depuis que la Réunion est département, le ministère des finances nous témoigne, en matière d'impôts et de taxes, une sollicitude touchante qui ne se relâche pas un seul instant. Evidemment nous sommes comblés mais nous nous aimerions mieux votre sollicitude et c'est elle que je demande. Aidez-nous dans notre programme de constructions scolaires.

Que partout où nous vous en montrerons la nécessité, et nous l'avons déjà fait, les écoles soient édifiées rapidement et que des formalités administratives ne retardent pas les travaux. Nous sommes loin et il faut faire vite. Que nos institutrices, que nos instituteurs n'enseignent plus à des classes pléthoriques mais à des effectifs normaux, tels que la loi les a fixés. Que l'on voie grand afin que tous nos enfants trouvent place dans les écoles enfin dotées de tout le matériel d'enseignement indispensable. Que vos services accusent au moins réception de nos rapports et répondent à nos câbles qui sont souvent des appels de détresse. Que sur votre budget de constructions scolaires, de larges subventions nous soient accordées.

Nos plans sont prêts, nous pouvons démarrer aussitôt et ce sera un magnifique placement. Ce sera aussi une première réalisation, une des plus belles peut-être. Elle viendra atténuer un peu les déboires qui, depuis la départementalisation, semblent être notre seul partage.

Cette petite île, perdue dans l'Océan indien, à 12.000 kilomètres de la métropole, si française et qui a donné à la mère patrie des généraux, des amiraux, des académiciens, des pionniers de l'aviation, tant d'écrivains et de poètes, ne doit pas devenir la terre sur laquelle, par la faute des dirigeants de la IV^e République, on viendra établir chaque année la statistique croissante des illettrés.

Une œuvre de rénovation doit s'accomplir sans tarder; entreprenez-la, monsieur le ministre, nous serons à vos côtés pour vous apporter toute l'aide et le dévouement nécessaires. Les Réunionnais, qui ont toujours tout sacrifié à la mère patrie, à laquelle lient une affection profonde et une fidélité à toute épreuve, vous demandent aujourd'hui de tout faire pour permettre à leurs enfants de s'instruire.

Monsieur le ministre, j'ai confiance; il est impossible que vous leur répondiez non. (Applaudissements.)

Mme le président. La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. Mesdames, messieurs, le statut du personnel auxiliaire de l'enseignement du premier degré, depuis longtemps en attente et en discussion, vient d'être adopté à l'Assemblée nationale après examen d'une proposition de loi de mon camarade M. Garaudy. Cette proposition a subi, lors des discussions, des modifications importantes qui altèrent l'esprit même du statut tel qu'il devait être initialement.

Quel était l'objet du statut? Donner à ceux qui sont appelés à remplacer les maîtres du premier degré et ne sont point sortis des écoles normales, une formation professionnelle leur permettant d'entrer dans les cadres normaux de l'enseignement primaire, et puisqu'on exige d'eux des études complémentaires et une mise à la disposition complète des inspections académiques, leur assurer de quoi vivre décemment.

Nous devons dire qu'à côté des avantages réels qu'apporte le statut, les altérations subies par le texte primitif sont très importantes. La première ajoutée à l'article 2 un article 2 bis qui crée une catégorie nouvelle de suppléants n'ayant pas droit au statut. Donc, à côté d'une injustice seulement un peu réparée — et nous allons voir pourquoi on ne peut dire qu'elle l'est totalement — on crée une catégorie mineure de suppléants hors statut. Sous le prétexte que ces derniers ne seront employés qu'en période de pointe, autrement dit pendant l'hiver qui nécessite beaucoup de congés, cette catégorie n'aura pas l'obligation de rester à la disposition de l'administration, mais quoiqu'on ait essayé de lui demander les mêmes qualités professionnelles qu'aux assujettis au statut, cela sera difficile, étant donné que le salaire momentané qu'elle recevra sera dérisoire et versé avec le retard habituel, qui va d'un à deux mois.

Comment vivront ces nouveaux suppléants? Il faut bien remarquer dans quelles difficultés très grandes ils vont se trouver avec le coût sans cesse croissant de la vie.

S'ils n'ont pas 60 jours de travail avant une maladie, ils n'auront droit à aucune prestation comme ils n'ont d'ailleurs droit à aucune allocation de chômage.

Mon groupe demandera la suppression de cet article 2 bis qui, malgré tous les palliatifs dont on veut l'entourer, consacre une injustice.

Voici ce que dit à ce sujet M. Forestier, du bureau du syndicat des instituteurs, dans *L'École libératrice* du 2 décembre dernier. « Le statut avait pour but d'unifier et l'on créé une verrue qui reprend, aggravée, la situation actuelle. Ceci paraît-il pour faire face aux nécessités des périodes de pointe, notamment à celle des deux premiers mois du deuxième trimestre. Mais l'article 2 prévoyant ce stage dans le premier trimestre apportait justement à ce moment-là l'appoint des jeunes recrutés au 1^{er} octobre ».

Nous approuvons tout à fait ces réflexions, car les nouveaux recrutés peuvent entrer en service dès le début de l'année suivant le 1^{er} octobre, où ils sont recrutés. En fait, le nœud du problème est simple, mais il est important. Il est dans l'insuffisance du nombre de nos maîtres. Pour le primaire, Aigueperse devait déclarer, dans *L'École libératrice* du 18 mai 1950: « Le nombre des traitements de titulaires est inférieur de 4.000 ou 5.000 au nombre de classes réellement ouvertes... » — et nous rejoignons ici ce que disaient M. Auberger et notre collègue M. Olivier pour l'île de la Réunion sur la grande pénurie de maîtres et de classes — et Aigueperse ajoutait: « Les emplois d'intérimaire ne constituent pas exclusivement, comme on pourrait le croire, une sorte de cadre de remplacement, mais complètent, à concurrence de 4.000 ou 5.000 le cadre des titulaires maintenus volontairement au-dessous des besoins réels. »

Dans de nombreuses académies, des crédits qui devraient être affectés aux suppléances sont absorbés par des postes permanents, mais non pourvus de titulaires.

Il ne peut y avoir de solution juste tant que les besoins de l'école ne seront pas satisfaits.

Il faut une politique scolaire, en premier lieu des constructions urgentes; la création de milliers de postes et des classes non surchargées; alors seulement il y aura un fonctionnement régulier de nos classes et les maîtres et remplaçants pourront être traités comme doivent l'être les éducateurs de nos enfants.

Pour cela, il faut un budget de l'éducation nationale en rapport, je le répète, avec la vie et non un budget rétréci, écrasé, parce qu'on songe à une prochaine tuerie où disparaîtraient notre jeunesse et nos enfants. Il faut un budget de paix.

Comment voulez-vous arriver à une solution juste, lorsque pèse sur nos budgets civils une menace de diminution, d'étranglement, alors qu'ils devraient être largement accrus pour satisfaire les besoins du pays ?

M. le ministre de l'éducation nationale ne disait-il pas à l'Assemblée nationale, au sujet de ce projet : « La proposition présentée est à la fois utile et moralement juste pour ces collaborateurs précieux à condition qu'elle n'entraîne pas des dépenses nouvelles et que les crédits nécessaires restent dans le cadre du crédit global du ministère de l'éducation nationale ? » Crédit global du budget du ministère de l'éducation nationale insuffisant. Pas de dépenses nouvelles pour les budgets civils. Voilà le problème gouvernemental actuel et chaque ministre a sa responsabilité dans cette politique.

Voilà pourquoi ce statut ne répare pas complètement l'injustice ; voilà pourquoi on donne comme rémunération à ceux qui sont obligés de réserver tout leur temps aux besoins de l'administration un salaire fixe mensuel de 5.500 francs environ, en exigeant d'eux, pendant les périodes de non emploi, qu'ils complètent leur formation professionnelle.

Je me demande comment ils vont vivre avec 5.000 ou 6.000 francs par mois, au moment où les produits indispensables à l'existence, nourriture, vêtements, subissent une hausse épouvantable et au surplus s'ils doivent acheter des livres et se déplacer pour parfaire leur formation professionnelle.

Le projet initial prévoyait l'attribution du traitement de base de la fonction publique. En attendant la fixation urgente du nouveau minimum vital, cela ferait — barème de 1947. — 9.500 francs par mois. Cela a encore été jugé trop élevé, 9.500 francs par mois.

Quand on sait le retard de plus d'un mois apporté au paiement du service des suppléants, on voit que cette somme de 9.500 francs aurait constitué un minimum indispensable. Au surplus, cette année, cela n'aurait entraîné qu'une dépense supplémentaire totale de 70 millions, tout en apportant un peu de sécurité chez ceux qui sont toujours dans l'expectative, dans l'inquiétude, et qui devraient pouvoir vivre dans le calme que nécessitent leurs études personnelles ou leur travail auprès des écoliers.

A côté de ces remarques essentielles, j'ajouterai celle qui a trait au report de l'application du statut au 1^{er} octobre, alors qu'il aurait dû être appliqué plus tôt, dès la promulgation de la loi.

En conclusion, tout en nous félicitant des avantages acquis grâce à ce statut par une catégorie très intéressante de remplaçants, j'exprime le vœu que nos collègues du Conseil de la République votent les amendements que je présenterai au nom du groupe communiste sur l'article 2 bis et celui sur l'article 4 ayant trait à la rémunération fixe, afin de rendre au statut son vrai visage et de liquider réellement une situation injuste qui n'a que trop duré. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

Mme le président. La parole est à M. le ministre de l'éducation nationale.

M. Pierre-Olivier Lapie, ministre de l'éducation nationale. Mesdames, messieurs, c'est le fruit d'une heureuse collaboration entre mon département ministériel et les différentes commissions des deux assemblées qui nous permet aujourd'hui d'aboutir dans un travail délicat. Les explications que j'ai été amené à fournir à la commission de l'éducation nationale du Conseil de la République et la discussion qui s'est engagée avec la courtoisie habituelle à cette enceinte ont, je pense, éclairé beaucoup de vos collègues, mesdames et messieurs les sénateurs. En tout cas elles ont été pour moi une source fructueuse d'enseignement. C'est ainsi que nous sommes arrivés à l'élaboration d'un texte qui, je crois, est maintenant au point ; il me suffit d'ailleurs de me référer aux observations qui ont été faites par MM. les rapporteurs.

Je m'en félicite, puisque c'est la première fois que j'avais à travailler d'aussi près avec les commissions du Conseil de la République et j'en augure de bons résultats pour l'avenir.

M. Pujol, au nom de la commission de l'éducation nationale, a rédigé un rapport assez important, dont déjà j'avais mesuré toute la valeur en en lisant le texte, mais dont, à l'entendre, j'ai pu comprendre la haute inspiration. M. le rapporteur a bien souligné quel était le vœu du gouvernement en appuyant la proposition de loi de M. Garaudy, que Mme Rachel Lempereur, à l'Assemblée nationale a employé tant d'activité et d'ingéniosité à présenter et à faire adopter.

Dans le rapport de M. Auberger, présenté au nom de la commission des finances, j'ai admiré le détail et la précision qui sont celles, en effet, d'un administrateur financier.

Je dois dire que, dans cette affaire, le Gouvernement, en particulier le département de l'éducation nationale, a toujours essayé de mesurer et de proportionner, très exactement, l'idéal de la réforme et les nécessités financières. Lorsque, tout à l'heure, j'entendais dire qu'à l'Assemblée nationale j'avais déclaré que cette proposition était à la fois utile et

juste pour ces collaborateurs précieux que sont les suppléants, à condition qu'elle n'entraîne pas de dépenses nouvelles et que les crédits nécessaires restent dans le cadre du crédit global du ministère de l'éducation nationale, je ne vois pas la moindre objection, mademoiselle Dumont ; j'y vois au contraire, une bonne formule pour l'administration des finances de l'Etat et en particulier pour celle de l'éducation nationale.

J'avais d'ailleurs — ce que vous n'avez pas cité, mademoiselle — dit, auparavant, que la situation des auxiliaires était douloureuse, qu'il était moralement inadmissible de laisser des hommes et des femmes retenus sur une liste, dans l'obligation de ne pas faire autre chose que d'attendre et, par conséquent, de les contraindre de gagner fort peu d'argent, mais qu'il était également moralement inadmissible, pour un gouvernement et pour une démocratie, de payer pendant toute une année, comme vous le désirez, des citoyens et des citoyennes qui ne travailleront que quelques jours par an. (Applaudissements sur de nombreux bancs à gauche, au centre et à droite.)

M. Primet. Nous présenterons des propositions sérieuses.

M. le ministre. C'est comme cela qu'on administre un pays sans démagogie. Ceux qui ont désiré les premiers que les suppléants et les auxiliaires aient un statut meilleur sont également désireux de voir l'équilibre financier du pays respecté, afin que cette situation même qui leur est faite soit respectée elle aussi.

J'indiquerai à M. Auberger, à propos toujours de ces répercussions financières qui, dans toute mon administration, me préoccupent quotidiennement, que les incidences budgétaires de la loi seront, si j'ose dire, encore plus faibles qu'il ne l'a indiqué tout à l'heure, malgré l'analyse très serrée qu'il a faite.

En effet, l'honorable rapporteur pour avis a fait ressortir une augmentation de dépenses de 37 millions pour l'exercice 1951. En réalité, il faut prévoir quelques frais supplémentaires pour tenir compte des périodes d'attente d'emplois, que nous essayons de réduire autant que possible, mais qui ne peuvent pas être totalement éliminées. Ces dépenses sont difficilement chiffrables, mais l'objet de la loi est précisément de les ramener au minimum dans l'intérêt concordant des finances de l'Etat et des intéressés qui souhaitent le plein emploi.

Par contre — c'est ici le but de ma parenthèse — un élément important d'économies apparaît dans la transformation de la formation professionnelle. Au lieu de neuf ou douze mois de séjour à l'école normale, les stagiaires n'y seront tenus que trois mois, le reste de l'année étant consacré à ce qu'on appelle des suppléances dirigées qui compléteront, par le contact direct, leur formation professionnelle et leur assureront, en outre, une rémunération intégrale puisqu'ils percevront, dans cette situation, toutes les indemnités attribuées aux stagiaires.

Compte tenu de ces différentes observations, il apparaît que le projet de loi permet de réaliser la réforme que l'on souhaite dans les conditions financières les plus saines.

J'ai écouté, avec infiniment d'intérêt, les remarques que M. Jules Olivier a présentées au nom du département d'outre-mer qu'il représente, la Réunion. Vous avez craint, monsieur le sénateur, que les rapports qui avaient pu être établis ne vinssent pas jusqu'à moi ou ne fussent quelque peu entourés de ce voile pudique qui s'étale entre les réalités et les ministres. (Sourires.)

Lorsqu'il s'agit des observations faites sur place par M. le recteur Blache — avec lequel j'ai des relations non pas de recteur à ministre, mais de collègue à collègue, puisque je suis membre du conseil de l'université de Nancy où il était lui-même professeur — on ne peut parler de voile, puisqu'il n'y avait pas de différence de degrés entre les interlocuteurs. Il m'avait déjà averti officieusement et je dois dire ici à l'éloge de l'inspection générale de mon département ministériel que le très important rapport d'une inspection générale spéciale, celle de M. Bizos, n'a rien caché sur la situation de la Réunion.

J'ai le plaisir de vous apprendre qu'un nouvel inspecteur d'académie part ces jours-ci ; par conséquent vous allez avoir pour la Réunion quelqu'un qui, je l'espère, remplira toutes les conditions de jeunesse, d'activité, nécessaires dans ce département nouvellement créé.

Je crois ne pas être démenti par mon collègue des finances en vous disant qu'un poste d'inspecteur primaire ainsi qu'un certain nombre de postes d'instituteurs supplémentaires seront prévus dans le prochain budget.

D'autre part, nous faisons des efforts pour régler un difficile problème, qui ne sera pas résolu cette année celui-là, je veux parler du problème de l'intégration des moniteurs municipaux. C'est une des plus délicates questions qui se posent pour la Réunion.

Enfin, pour marquer l'importance que nous attachons aux quatre départements d'outre-mer, dont la transformation pose bien des problèmes puisque, malgré leur qualification de départements, la Réunion, la Guyane, la Martinique et la Guadeloupe ne sont tout de même pas le Loir-et-Cher et la Lozère, beaucoup

d'aménagements particuliers sont à réaliser, tout en maintenant, bien entendu, cette intégration à l'administration générale dans tous les départements.

Aussi pour souligner l'intérêt particulier que j'attache à ces départements d'outre-mer, j'ai constitué et présidé dans sa première séance, une commission de coordination entre les différents services de l'éducation nationale qui ne comprennent pas seulement les trois ordres, dits principaux de l'enseignement — supérieur, secondaire et primaire —, mais aussi l'enseignement technique et sportif et également l'administration des bibliothèques, musées, etc. Cette commission de coordination doit précisément s'occuper de cette phase transitoire des problèmes de l'éducation nationale, au sens le plus large du mot, dans les départements d'outre-mer.

M. Symphor. Nous n'en demandons pas tant! Nous demandons simplement quelques classes.

M. le ministre. Cette parenthèse nous éloigne évidemment un peu des suppléants, mais j'ai été heureux de l'occasion que m'a procuré votre beau discours, monsieur Jules Olivier, de vous répondre sur ces différents points.

Tout à l'heure, à propos des amendements, j'aurai peut-être à répondre à certaines interventions, mais je dois mettre en garde cette Assemblée, en faisant appel à sa sagesse, contre certaines interprétations qui ont été données. En disant comme Mlle le sénateur Mireille Dumont: il faut payer toute l'année tous les suppléants, nous allons créer, il faut bien qu'on le sache dans le monde enseignant, à qui on lance cette formule comme pour l'appâter, une concurrence directe aux écoles normales. Si nous avons, en effet, un corps très nombreux de suppléants, intégralement payés, la sortie des écoles normales d'instituteurs et d'institutrices se trouvera encombrée...

Mlle Mireille Dumont. Il n'y a qu'à créer des postes. Vous savez qu'il en manque des milliers!

M. le ministre. Si elle est encombrée, cela se saura. On ne s'y présentera plus, et nous n'aurons plus la formation de base des écoles normales d'instituteurs.

Cela est bien connu des milieux compétents et des spécialistes de ces problèmes, en particulier des milieux syndicaux qui, en collaborant avec l'administration, cherchent une bonne gestion commune par des renseignements réciproques et non pas je ne sais quelle facilité qui n'a pas uniquement pour but la grandeur de l'enseignement français. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Mlle Mireille Dumont. C'est vous qui le dites!

M. le ministre. On m'a dit aussi du même côté de l'Assemblée, en me posant une question: « Comment voulez-vous qu'ils vivent avec le quart de ce qu'ont les autres? »

Mais comment vivent-ils actuellement où ils n'ont rien? Ce qui est intéressant dans ce quart, peut-être insuffisant en soi, c'est qu'il constitue une rémunération permanente, c'est qu'il crée ainsi la continuité dans l'emploi. Il est bien évident que cette rémunération, ne permettrait pas de vivre à celui qui la toucherait uniquement. Mais elle est complétée par les indemnités pour suppléances faites, et c'est précisément l'objet de la présente loi de chercher à donner à tous les remplaçants le plein emploi, donc une rémunération raisonnable.

C'est cela notre but.

Mesdames, messieurs les sénateurs, vos rapporteurs ont donné de cette proposition des analyses, aussi bien techniques que financières, si précises que je m'en voudrais d'insister sur l'économie de la proposition elle-même. Je voulais, par respect pour cette Assemblée, répondre et aux rapporteurs, en donnant des indications supplémentaires, et aux membres de cette Assemblée qui m'avaient posé un certain nombre de questions, afin que le Conseil pût avoir l'avis du Gouvernement.

Le débat sur les articles va s'ouvrir. A propos des amendements, j'aurai peut-être d'autres observations à présenter. Dès à présent, je puis dire qu'en votant ce texte, le Conseil de la République fera une œuvre utile pour notre pays et pour ce qui, à mes yeux, est son principal soutien dans la démocratie française: l'école. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Mlle Mireille Dumont. Je demande la parole pour répondre à M. le ministre.

Mme le président. La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. Je répondrai à M. le ministre que le but du statut était de liquider la situation très difficile des remplaçants et qu'avec l'article 2 bis, on créera une situation également difficile pour d'autres catégories.

Il est toujours loisible, même si ces remplaçants n'étaient, en cette qualité, utilisés que peu de temps dans le courant de l'année, de les faire travailler en les jumelant avec des maîtres qui sont dans des classes trop chargées. C'est une solution. On peut en trouver d'autres.

Ce n'est pas aller vers la liquidation des écoles normales que d'avoir un corps de remplaçants organisés et payés convenablement. Ce serait plutôt aller vers cette liquidation que de ne pas créer les milliers de postes indispensables actuellement en France.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles de la proposition de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

Mme le président. — Je donne lecture de l'article premier:

« Article premier. — Les instituteurs et institutrices remplaçants ont pour tâche de suppléer les maîtres en congé et d'occuper les postes temporairement vacants. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(*L'article 1^{er} est adopté.*)

Mme le président. « Art. 2. — Avant le début de chaque année scolaire, le nombre des instituteurs et institutrices remplaçants est déterminé pour chaque département par le ministre de l'éducation nationale, sur proposition de l'inspecteur d'académie et après avis de la commission administrative paritaire départementale. Ce chiffre global ne pourra être inférieur à 6 p. 100 du nombre des postes budgétaires. La commission dresse, en conséquence, une liste des instituteurs remplaçants et une liste des institutrices remplaçantes comprenant:

« 1° Les instituteurs et institutrices remplaçants déjà en fonction ou ceux qui sont restés à la disposition de leur inspection académique, classés par année de promotion, d'après un barème tenant compte:

« De la note de valeur professionnelle,

« Des diplômes et, notamment, du certificat d'aptitude pédagogique,

« des charges de famille;

« 2° Les candidats aux fonctions d'instituteur ou institutrice remplaçant, en nombre suffisant pour compléter les listes visées au premier alinéa du présent article, dont les demandes sont classées d'après l'ordre de réception.

« Ces nouveaux instituteurs et institutrices remplaçants sont choisis par l'inspecteur d'académie après avis de la commission administrative paritaire départementale, parmi les postulants, après constatation qu'ils sont titulaires d'un des brevets de capacité exigés pour l'enseignement public, qu'ils ont subi un examen médical attestant leur aptitude physique, qu'ils ont satisfait à une enquête portant, dans les conditions du droit commun administratif applicable à l'enseignement public, sur leurs antécédents et leur moralité et, d'une manière générale, qu'ils remplissent les conditions légalement exigées pour exercer des fonctions d'enseignement.

« Les candidats dont la demande aura été rejetée devront avoir communication des motifs de ce refus. » — (*Adopté.*)

« Art. 2 bis. — En cas d'insuffisance des effectifs, les inspecteurs d'académie pourront faire appel au concours momentané de candidats non inscrits sur la liste définie à l'article 2, sous réserve des conditions fixées par ledit article 2.

« Les services de ces suppléants éventuels momentanés seront rémunérés pour les périodes de travail effectivement faites. Il en sera tenu compte pour l'inscription sur la liste des instituteurs et institutrices remplaçants, sous réserve des conditions fixées à l'article 2. »

Par voie d'amendement (n° 6), Mlle Mireille Dumont et les membres du groupe communiste proposent de supprimer cet article.

La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. Je ne reviendrai pas sur les explications déjà données. Cet amendement a pour but de demander la suppression de l'article.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission?

M. le rapporteur. La commission a tenu par avance très grandement compte des observations de Mlle Mireille Dumont, à tel point qu'elle a failli demander elle aussi la suppression de cet article.

Cependant, nous nous sommes aperçus à la réflexion que cet article 2 bis avait une utilité, si je peux dire, occasionnelle, parce que l'inspection académique ne peut jamais prévoir les postes qui seront nécessaires au début de l'année scolaire, pour des congés. Ce n'est qu'en période de pointe que les nécessités de recrutement s'avèrent impérieuses du fait d'épidémies et de demandes de congés, congés de maternité, par exemple. En tout cas, la commission a pris toutes précautions pour limiter les dégâts que craint Mlle Mireille Dumont. Elle a ajouté à son texte, sur la proposition de la commission des finances: « à titre exceptionnel ». Voilà une première garantie apportée au texte voté par l'Assemblée nationale. Mais l'Assemblée nationale elle aussi, par l'amendement de M. Deixonne, avait pris garde aux abus qui pourraient se pro-

naire et avait adopté l'expression: « en cas d'insuffisance des effectifs ».

La commission du Conseil de la République a pris une troisième précaution: c'est celle d'ajouter les termes: « sous réserve des conditions fixées à l'article 2 ». Je crois que nous avons œuvré pour le mieux, parce que nous n'avons pas voulu surcharger le nombre des instituteurs remplaçants qui peut être fixé par l'article 2; mais nous avons pris toutes les précautions pour éviter les abus et pour éviter que ce qu'on appelle cette « verrue » ne grossisse au détriment du personnel remplaçant défini à l'article 2 et, d'autre part, du personnel auxiliaire. Donc, la commission repousse l'amendement de Mlle Mireille Dumont.

M. le ministre. Le Gouvernement aussi!

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2 bis.

(L'article 2 bis est adopté.)

Mme le président. « Art. 3. — La formation professionnelle des instituteurs et institutrices remplaçants comporte d'une part des stages théoriques et pratiques dans les écoles normales et dans les écoles ou classes d'application, d'autre part, des suppléances dirigées.

« Cette formation professionnelle d'une durée minimum d'un an s'étendra nécessairement sur la première année et commencera dès le premier trimestre suivant l'inscription sur la liste départementale des instituteurs et institutrices remplaçants définie à l'article 2.

« A la fin de la première année suivant cette inscription et après avis de la commission administrative paritaire départementale, l'inspecteur d'académie examine s'il y a lieu de maintenir sur les listes établies en application de l'article 2 l'instituteur ou l'institutrice remplaçant. Ceux-ci contractent, après décision de maintien, l'engagement de servir dans l'enseignement public pendant cinq ans. »

Par voie d'amendement (n° 5), M. Canivez propose de rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article:

« Cette formation professionnelle, d'une durée minimum d'un an, commencera dès le premier trimestre de la première année suivant l'inscription sur la liste départementale des instituteurs et institutrices remplaçants définie à l'article 2. »

La parole est à M. Canivez.

M. Canivez. J'ai déposé cet amendement pour avoir des explications de M. le ministre sur la formation professionnelle des remplaçants. Il ne semble pas, nous le verrons, qu'il s'agisse de faire suivre à ces remplaçants un stage de trois mois d'enseignement théorique à l'école normale dès la première année, c'est-à-dire dès le premier trimestre. S'il faut comprendre que, le reste de l'année, ce stage pratique se déroulera dans les classes d'application des écoles normales, ou s'il y a un stage dirigé, je retire mon amendement.

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je suis très heureux de pouvoir dire à M. le sénateur Canivez que c'est bien l'interprétation que le Gouvernement donne à cet article 3.

M. Canivez. Dans ces conditions, je retire mon amendement.

Mme le président. L'amendement est retiré.

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

Mme le président. « Art. 4. — Les instituteurs et institutrices remplaçants perçoivent une rémunération comprenant:

a) Une indemnité fixe égale à la rémunération attribuée aux suppléants permanents par le décret du 20 décembre 1948;

b) Une rémunération quotidienne de suppléance due seulement durant les périodes de travail effectif ou de stage professionnel pratique.

« Durant les grandes vacances scolaires, les instituteurs et institutrices remplaçants perçoivent, outre le traitement fixe, une indemnité égale au quart de celle qui leur a été versée au cours de l'année scolaire au titre d'indemnité quotidienne de suppléance, sans qu'elle soit inférieure à la rétribution due pour quarante-cinq jours.

« Les instituteurs et institutrices remplaçants bénéficient des indemnités dues aux fonctionnaires titulaires.

« Les instituteurs et institutrices remplaçants ont droit aux prestations de la sécurité sociale accordées aux personnels auxiliaires de l'Etat, et dans les mêmes conditions. »

Par voie d'amendement (n° 7), Mlle Mireille Dumont et les membres du groupe communiste proposent de rédiger comme suit l'alinéa a de cet article:

« a) Une rémunération fixe mensuelle égale au traitement de base de la fonction publique. »

La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. J'ai déjà développé les arguments disant que la rémunération actuellement prévue est insuffisante et qu'il faut une rémunération équitable.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement de Mlle Mireille Dumont. Il est certain que la commission aurait voulu donner des avantages substantiels au personnel remplaçant, mais, comme vous l'a dit M. le ministre, ce statut que nous sommes en train d'élaborer n'est qu'une étape. Il ne faut pas aller trop vite de peur de briser la marche de cette loi.

Mlle Mireille Dumont. Il manque de l'argent pour payer, parce qu'il est utilisé ailleurs.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement repoussé par la commission.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Par voie d'amendement (n° 1), M. Canivez propose de rédiger comme suit l'alinéa a de l'article 4: « a) Une rémunération fixe mensuelle qui ne saurait être inférieure au quart de la rémunération mensuelle de l'instituteur stagiaire. »

La parole est à M. Canivez.

M. Canivez. Mon amendement tend à réparer une erreur commise par la commission de l'éducation nationale.

Il s'agit, d'abord, de remplacer le mot « indemnité » par les mots « rémunération mensuelle » et, ensuite, de décider que cette rémunération fixe mensuelle ne saurait être inférieure au quart de la rémunération mensuelle de l'instituteur stagiaire.

Des explications ont été données tout à l'heure à ce sujet par M. Auberger et je ne pense pas qu'il faille les reprendre.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole sur l'amendement, accepté par la commission ?...

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Par un second amendement (n° 2), M. Canivez propose de reprendre, pour l'alinéa b, le texte adopté par l'Assemblée nationale et, en conséquence, au début de l'alinéa, de remplacer le mot « rémunération » par le mot « indemnité ».

La parole est à M. Canivez.

M. Canivez. Il s'agit là aussi d'un simple changement de mot dans le texte de la commission.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Par voie d'amendement (n° 3) MM. Lasagne, Canivez, Héline et Patien proposent, après l'alinéa b), d'insérer un nouvel alinéa ainsi conçu:

« En période d'attente d'emploi, les remplaçants qui compléteront leur formation professionnelle dans une école à proximité de leur résidence, percevront la rémunération fixe prévue au paragraphe a) du présent article et, éventuellement, une indemnité pour frais de déplacement. »

La parole est à M. Héline.

M. Héline. Mesdames, messieurs, la commission de l'éducation nationale a cru devoir disjoindre le quatrième alinéa de cet article 4. Nous pensons qu'il doit être maintenu d'abord parce que, dans l'intention du Gouvernement, il s'agit de compléter la formation professionnelle des suppléants dans une école à proximité de leur résidence et que cette formation, à notre sens, doit être poursuivie. Mais si nous demandons la reprise de cet alinéa, c'est avec une modification: assez importante. Il est dit, en effet, dans le texte disjoint: « En période d'attente d'emploi, les remplaçants compléteront leur formation professionnelle dans une école à proximité de leur résidence et ne percevront que la rémunération fixe prévue au paragraphe a) du présent article ».

Il nous apparaît que neutraliser toute autre activité chez ces remplaçants, pendant la période où ils compléteront leur formation professionnelle, c'est exiger d'eux un grand sacrifice. La seule rémunération fixe apparaît insuffisante et il n'est pas douteux que le départ dans une école, même voisine, créera, pour ces jeunes gens et ces jeunes filles d'inévitables frais supplémentaires.

Nous demandons donc l'addition suivante: « et éventuellement une indemnité de frais de déplacement ». Nous craignons que, si cela n'est pas prévu — en laissant bien entendu, à chaque inspecteur d'académie, le soin d'estimer les frais de déplacement qui pourraient être engagés — ces jeunes maîtres ne manifestent une certaine désaffection pour la profession à laquelle on les destine.

Je sais qu'on peut me répondre qu'ils sont en période de préparation à leur métier, de formation professionnelle, et que certains sacrifices peuvent être exigés. Mais nous avons

affaire, ici, à des jeunes gens d'un certain âge qui ont le souci de n'être plus à la charge de leurs parents.

C'est pourquoi nous demandons le paiement des frais supplémentaires qui seront occasionnés par ces déplacements.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement de M. Lassagne. Après les observations très pertinentes de M. Héline, nous avons été convaincus qu'il faudrait fixer une indemnité pour frais de déplacement. C'est la raison pour laquelle la commission approuve cet amendement.

Mme le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. J'ai le regret de ne pas être d'accord avec les auteurs de l'amendement et avec le rapporteur de la commission. Voici pourquoi: en réalité, il n'y aura pas de frais de déplacement puisqu'il n'y aura pas de déplacement, la formation étant justement, d'après le texte même, donnée dans une école à proximité de la résidence. Par conséquent, l'idée même du déplacement est absolument hors de question.

M. Héline. « Eventuellement » !

M. le ministre. Pour répondre à l'« éventuellement » de M. Héline, je crie: danger! à cause de la place de ce mot dans cet article, qui avait été disjoint par la commission: « En période d'attente d'emplois, les remplaçants qui compléteront leur formation professionnelle dans une école à proximité de leur résidence percevront la rémunération fixe prévue au paragraphe a du présent article et, éventuellement, une indemnité pour frais de déplacement ». Ne pourrait-on pas, un jour, interpréter ce texte comme retirant le droit à la rémunération fixe à ceux qui ne complèteraient pas leur formation professionnelle? Il résulterait alors de ce texte des possibilités d'interprétation qui iraient certainement contre le désir du Conseil de la République lui-même de voir justement se faire cette formation professionnelle.

C'est la raison pour laquelle je demande à l'Assemblée de vouloir bien ne pas suivre sa commission.

J'ajoute, au surplus, qu'au point de vue strictement financier il serait extrêmement difficile de faire un calcul de cet ordre.

M. Héline. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Héline.

M. Héline. Je voudrais, monsieur le ministre, vous donner tous apaisements sur l'interprétation des auteurs de cet amendement.

La rémunération fixe, en aucune façon, ne peut être retirée aux remplaçants en question. Elle leur est due d'une façon constante. Je lui accorde un sens qui n'est peut-être pas celui de l'administration, je le disais l'autre jour à la commission de l'éducation nationale: je considère qu'il s'agit en somme de la garantie d'un contrat qui marque l'engagement de ces jeunes gens à l'égard de l'Etat, du moment qu'ils se mettent à sa disposition. C'est quelque chose qui est dû, en vertu du contrat lui-même.

Je demande qu'éventuellement une indemnité pour frais de déplacement soit accordée, à condition, évidemment, qu'elle soit justifiée. Il serait disgracieux d'empêcher ces jeunes gens d'exercer une autre activité dont ils auraient probablement besoin pour leur existence, en les mettant dans une école pour y poursuivre dans des conditions convenables leur formation professionnelle, école qui pourra se trouver à dix ou quinze kilomètres de chez eux et cela sans leur verser de frais de déplacement. Il me semble absolument inadmissible d'exiger cela.

Vous dites que vous les mettez dans une école sise « à proximité », je le veux bien, mais ne craignez-vous pas que celle-ci se trouve quelquefois plus ou moins éloignée? Il n'est pas dit, en effet, qu'à proximité existera l'établissement qui convient, pour la formation professionnelle de ces jeunes gens, soit par sa constitution, soit encore par les qualités du titulaire. Vous aurez certainement le désir de confier ces jeunes remplaçants à des maîtres expérimentés, dont les qualités morales et professionnelles sont affirmées, et il n'est pas dit que les conditions nécessaires seront toujours réalisées au voisinage immédiat du domicile des intéressés.

Je crois donc qu'il y a là une disposition raisonnable et humaine, qui peut donner beaucoup d'efficacité à votre projet. Le contraire pourrait amener, ainsi que je le disais tout à l'heure, de la désaffection pour le corps que vous voulez recruter.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je n'ai rien d'autre à ajouter aux observations que je viens de formuler et je repousse l'amendement.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, accepté par la commission et repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Par voie d'amendement, M. Canivez propose de reprendre, au 4^e alinéa de l'article 4, le texte adopté par l'Assemblée nationale et, en conséquence, à la deuxième ligne,

après les mots: « outre le traitement fixe », d'ajouter le mot: « mensuel ».

La parole est à M. Canivez.

M. Canivez. Il s'agit simplement d'ajouter le mot « mensuel », qui avait été oublié.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement.

M. le ministre. Le Gouvernement l'accepte également.

Mme le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Il n'y a pas d'autre observation sur l'article 4 ?...

Je mets aux voix cet article, modifié et complété par les amendements qui viennent d'être adoptés.

(L'article 4, ainsi modifié et complété, est adopté.)

Mme le président. « Art. 5. — Les postes disponibles sont attribués, compte tenu du tableau de classement et des intérêts du service. La commission administrative paritaire départementale est tenue périodiquement au courant de ces affectations. » — (Adopté.)

« Art. 6. — Les instituteurs et institutrices remplaçants subissent les épreuves du certificat d'aptitude pédagogique dès qu'ils remplissent les conditions fixées par les textes législatifs et réglementaires en vigueur.

« Les instituteurs et institutrices remplaçants, titulaires du certificat d'aptitude pédagogique, reçoivent une délégation de stagiaire au 1^{er} janvier qui suit la quatrième année de la mise à la disposition de l'inspecteur d'académie.

« Ils sont titularisés au 1^{er} janvier suivant, dans les conditions prévues par la législation en vigueur, avec rappel d'ancienneté s'il y a lieu, sans que celui-ci puisse toutefois entraîner un rappel de traitement.

« Durant leur année au titre de stagiaire, ils pourront, en fonction des besoins du service, être employés comme stagiaires remplaçants.

« A titre transitoire, les instituteurs et institutrices intérimaires ou suppléants permanents actuellement en fonction et remplissant au 1^{er} octobre 1951 les conditions prévues au présent article seront titularisés à cette date. Ils pourront être employés à des remplacements pendant une période qui ne pourra excéder deux ans. Leur effectif sera imputé sur celui des instituteurs et institutrices remplaçants tel qu'il est défini à l'article 2. » — (Adopté.)

« Art. 8. — Les instituteurs et institutrices remplaçants sont soumis à des règles de discipline identiques à celles auxquelles sont soumis les instituteurs et institutrices titulaires. » — (Adopté.)

« Art. 9. — La présente loi entrera en application le 1^{er} octobre 1951. » — (Adopté.)

« Art. 10. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi. » — (Adopté.)

Je vais mettre aux voix l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.

M. Primet. Je demande la parole pour explication de vote.

Mme le président. La parole est à M. Primet.

M. Primet. Mesdames, messieurs, dans son intervention à la tribune, M. le ministre de l'éducation nationale a cru bon, pour le *Journal officiel*, de faire croire que les propositions de notre collègue Mireille Dumont tendaient à accorder une rétribution exagérée à des suppléants qui, pratiquement, n'auraient pas d'emploi. J'ai été très étonné de cette attitude de M. le ministre à notre égard, car nos collègues de la commission des finances, et même ceux de la commission de l'éducation nationale, savent dans quel esprit nous avons fait des propositions, et ils pourraient en témoigner.

J'avais déclaré que nous demandions au ministère d'assurer le plein emploi du personnel bénéficiant du statut, c'est-à-dire de celui qui fait l'objet de l'article 2 du présent projet de loi. En effet, si on exige de ce personnel qu'il se tienne constamment à la disposition de l'administration, il faut lui assurer une rémunération raisonnable. Si d'autre part cette rémunération, comme nous le demandons, était égale au traitement de base de la fonction publique, il est évident qu'il faudrait l'employer d'une façon permanente. Cela est possible, même pendant les périodes, les suppléances effectives, et cela présenterait de multiples avantages.

Comment? Pourquoi? Nul n'ignore que, dans de nombreux départements, des instituteurs ou institutrices exerçant dans les petites communes rurales ont des classes surchargées. Je pourrais citer de multiples exemples d'instituteurs, d'institutrices d'écoles à classe unique, enseignant à 50 élèves et même plus. Ces instituteurs et institutrices ont, en général, par l'expérience acquise dans de telles classes, une formation pédagogique remarquable.

Ne pensez-vous pas que des suppléants acquerraient une très

bonne formation professionnelle en participant à leur travail et en leur apportant en même temps une aide appréciable. Il est bien d'autres occupations excellentes que pourrait fournir l'administration aux instituteurs suppléants, mais je n'insisterai pas. Mais je déclare encore une fois que nous trouvons vraiment illogique — et beaucoup de collègues avec nous, il n'y a pas que les communistes, monsieur le ministre de l'éducation nationale — de faire renaître partiellement une situation unanimement condamnée dans le texte même qui condamne une telle situation en créant un statut. Nous préférons, et c'est dans ce sens que notre collègue Mlle Mireille Dumont avait déposé un amendement tendant à supprimer l'article 2 bis, que le volant soit plus large et que la liste des suppléants à statut puisse compter un nombre d'instituteurs et institutrices égal à 8 p. 100 du personnel titulaire du département. Cela ne générerait en rien le recrutement des écoles normales; cela n'empêcherait pas la titularisation des instituteurs sortant des écoles normales. Vous n'ignorez pas, en effet, qu'en raison de l'augmentation constante et exceptionnelle de la population scolaire nous aurons de plus en plus besoin de maîtres. En faisant une liste de suppléants plus importante que celle prévue, vous aurez des maîtres qui, avec une formation professionnelle excellente, pourront accéder aux postes de titulaires nouveaux que vous serez d'ici peu dans l'obligation de créer.

C'est à l'article 4 que nous avons proposé une rémunération fixe mensuelle égale au traitement de base de la fonction publique. On nous a opposé encore une fois le manque de crédits, et pourtant les conséquences financières de notre amendement sont insignifiantes par rapport aux crédits accordés à la préparation à la guerre et au réarmement! Il est vraiment scandaleux de considérer comme exagérée la somme de 5.500 francs attribuée mensuellement aux suppléants à la disposition des inspections académiques, alors que celle d'environ 10.000 francs que nous proposons nous paraît déjà insuffisante.

Ces quelques observations et réserves faites, je déclare, au nom du groupe communiste, que, ce projet constituant tout de même une amélioration sensible, mais insuffisante, par rapport à la situation présente, aura notre agrément. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Madame le président, si vous le permettez, je voudrais indiquer au Conseil qu'à la suite du petit duel de tout à l'heure le Gouvernement s'est mis d'accord avec M. Héline pour une nouvelle rédaction de l'article 4, alinéa 4, en ce qui concerne les frais de déplacement.

Si le Conseil veut bien prendre connaissance du texte rédigé par M. Héline, ce texte pourrait prendre sa place dans la loi, et le lecteur comprendrait ainsi qu'il y a eu discussion sur un texte qui lui-même a été modifié. Sans cela paraîtrait au *Journal officiel* un texte qui ne serait pas celui sur lequel on a discuté tout à l'heure. C'est pourquoi je vous demande, madame le président, de bien vouloir en donner lecture.

Mme le président. Je pense que la commission va demander le renvoi pour coordination.

Mlle Mireille Dumont. Mais l'article est voté!

M. Héline. Il n'y a aucune modification de fond; il s'agit simplement de rendre le texte plus clair.

M. Bordeneuve, président de la commission de l'éducation nationale. La commission, saisie d'une nouvelle rédaction de l'article, en demande le renvoi.

M. Demusois. Il me semble pourtant que l'article a été voté.

Mme le président. La commission a toujours le droit de demander le renvoi pour coordination. Vous connaissez le règlement, monsieur Demusois.

M. Demusois. Je le connais en effet, madame le président, et c'est pour cela que je vous félicite de l'habileté avec laquelle vous présentez la proposition gouvernementale.

J'ai écouté avec attention M. le ministre. Il m'a semblé qu'il s'agissait plutôt d'une substitution d'un texte à un autre que d'une question de coordination de textes. Je fais observer que notre règlement s'oppose à cette demande, puisque le vote a eu lieu.

Mme le président. Relisez l'article 56 du règlement, monsieur Demusois, vous verrez que la commission peut demander le renvoi pour coordination ou pour seconde lecture et que ce renvoi est de droit. Il n'y a donc aucune habileté de ma part, mais la stricte observation de notre règlement.

M. Demusois. Je ne veux pas ouvrir une discussion, madame le président, mais concédez-moi que, sur la base des indications de M. le ministre, il s'agissait moins d'une question de coordination de textes que de la substitution d'un nouvelle proposition à l'article voté.

M. le ministre. Qu'on lise le texte et le Conseil sera juge.

M. Demusois. Vous dites « coordination ». Je n'insiste pas.

M. Héline. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Héline.

M. Héline. Mes chers collègues, je voudrais qu'il fût bien entendu qu'il ne s'agit pas de substituer un texte à un autre. Le fond reste absolument le même. Mais M. le ministre ayant, tout à l'heure, exprimé ses craintes d'une certaine interprétation, j'ai bien voulu, pour que cette interprétation ne fût pas donnée et, dans le but d'apporter plus de clarté au texte, modifier très légèrement celui-ci. Vous allez voir que rien n'est changé au fond et que votre vote conserve toute sa valeur:

« En période d'attente d'emploi, les remplaçants qui compléteront leur formation professionnelle dans une école à proximité de leur résidence percevront, outre la rémunération fixe prévue au paragraphe a du présent article, une indemnité éventuelle pour frais de déplacement. »

L'adjonction de ce mot « outre » apporte les apaisements désirés par M. le ministre et indique qu'en tout état de cause cette rémunération fixe sera toujours acquise aux intéressés.

C'est tout. Cela ne justifie donc pas des discussions nouvelles. C'est une question de clarté, mais le fond du texte, monsieur Demusois, reste identique à lui-même.

M. Demusois. Je vous remercie de cette précision.

M. le président de la commission. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Je crois pouvoir, au nom de la commission, indiquer que celle-ci accepte la nouvelle rédaction proposée par M. Héline et, dans ces conditions, je demande au Conseil de bien vouloir l'accepter également.

Mme le président. La commission demande au Conseil d'accepter la proposition de M. Héline qu'elle vient de faire sienne. Je pense que M. Demusois a tous apaisements, puisque le fond de l'article n'est pas touché et qu'il s'agit uniquement d'une question de forme.

M. Demusois. J'aurais mauvaise grâce à insister.

Mme le président. La commission propose donc de rédiger comme suit le nouvel alinéa dont l'insertion a été décidée après l'alinéa b de l'article 4:

« En période d'attente d'emploi, les remplaçants qui compléteront leur formation professionnelle dans une école à proximité de leur résidence percevront, outre la rémunération fixe prévue au paragraphe a du présent article, une indemnité éventuelle pour frais de déplacement. »

Je mets ce texte aux voix.

(*Ce texte est adopté.*)

Mme le président. L'article 4 reste adopté avec ce nouveau texte pour le 4^e alinéa.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée par la commission.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

Mme le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre de votants.....	313
Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République.....	160
Pour l'adoption.....	313

Le Conseil de la République a adopté. Conformément à l'article 57 du règlement, acte est donné de ce que l'ensemble de l'avis a été adopté à la majorité absolue des membres composant le Conseil de la République.

M. Demusois. A l'unanimité!

Mme le président. C'est exact.

La commission propose de rédiger ainsi l'intitulé de la proposition de loi: « Proposition de loi relative à la situation du personnel remplaçant de l'enseignement du premier degré. »

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 5 —

MONUMENT DES BRETONS DES FORCES FRANÇAISES LIBRES, A CAMARET

Discussion immédiate et adoption d'un avis sur une proposition de loi.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la décision sur la demande de discussion immédiate de la proposition de loi, déposée au Conseil de la République, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à subventionner l'achèvement du monument

des Bretons des Forces françaises libres, à Camaret (n° 717, année 1950, 82 et 129, année 1951).

Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

La discussion immédiate est ordonnée.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur.

M. Avinin, rapporteur de la commission des finances. Mes chers collègues, il s'agit ici d'une proposition de notre collègue Your'ch tendant à subventionner la construction, à Camaret, en Bretagne, d'un monument à la mémoire des soldats, des marins, des civils de Bretagne qui, dès le lendemain de la défaite de 1940, rejoignaient les Forces françaises libres.

Vous connaissez, en particulier, l'exemple des marins de l'île de Sein où pas un homme valide ne resta. C'est pour perpétuer ce souvenir que les collectivités locales de Bretagne ont décidé d'élever ce monument.

Le montant de la subvention demandée au Trésor public s'élève à cinq millions de francs, c'est-à-dire à la moitié des frais, le reste étant couvert par les collectivités locales et les souscriptions. L'Assemblée nationale, sur le rapport de M. Paul Coste-Floret, a approuvé cette proposition de loi. Votre commission des finances vous demande, mesdames, messieurs, de l'approuver à votre tour. *(Applaudissements.)*

Mme le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles de la proposition de loi.

(Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.)

Mme le président. Je donne lecture de l'article 1^{er} :

« Art. 1^{er}. — Il est alloué une subvention, de cinq millions, en 1950, au comité d'érection du monument des F. F. L. de Bretagne, à Camaret, pour l'achèvement d'un monument à la gloire des Bretons des Forces françaises libres. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Mme le président. « Art. 2. — Les fonds nécessaires à cette subvention seront dégagés sur le budget du ministère des finances conformément aux dispositions de l'article 28 de la loi de finances pour l'exercice 1950. » — *(Adopté.)*

Avant de mettre aux voix l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi, je donne la parole à M. Estève pour expliquer son vote.

M. Estève. Mes chers collègues, mes amis et moi-même nous voterons, avec enthousiasme, la proposition de loi.

En qualité de représentant d'un département breton, je voudrais remercier les membres de la commission des finances et, en particulier, son distingué rapporteur, d'avoir bien voulu conclure favorablement en termes aussi nobles et aussi élogieux.

Je ne doute pas, d'ailleurs, que le Conseil de la République tiendra, à l'unanimité, je l'espère, à suivre sa commission des finances.

Ce geste ira droit au cœur de notre province et le monument qui, demain, à Camaret, face à l'immensité, sera édifié à la mémoire des Bretons des Forces françaises libres ayant pu répondre à l'appel historique du 18 juin 1940 rappellera aux générations futures le sacrifice et l'héroïsme des premiers soldats et marins de la libération, le souvenir impérissable de nos morts.

Il apportera, une fois de plus, le démenti le plus éloquent à quelques égarés qui, dans les jours sombres de 1940, avaient pu croire qu'on pouvait facilement dissocier l'âme bretonne de la pensée française. *(Applaudissements.)*

M. Jézequel. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Jézequel.

M. Jézequel. Je tiens à faire remarquer au Conseil la solidarité de tous les départements bretons. Aucune discussion ne s'est élevée entre les conseillers généraux et les représentants des collectivités, lorsque Camaret a été choisi au nom du département des Côtes-du-Nord et je remercie d'avance tous nos collègues qui, j'en suis sûr, répondront à l'appel de notre rapporteur. *(Applaudissements.)*

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.

(Le Conseil de la République a adopté.)

Mme le président. Je constate que l'avis a été adopté à l'unanimité.

— 6 —

CANDIDATURES A LA COMMISSION SUPERIEURE DU CREDIT MARITIME MUTUEL

Mme le président. J'informe le Conseil de la République que la commission de la marine et des pêches a fait connaître à la présidence les noms des trois candidats qu'elle propose pour siéger à la commission supérieure du Crédit maritime mutuel.

Conformément à l'article 16 du règlement, ces candidatures ont été affichées et la nomination sera inscrite à l'ordre du jour de la prochaine séance.

M. Abel-Durand, président de la commission de la marine et des pêches. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le président de la commission de la marine et des pêches.

M. le président de la commission de la marine et des pêches. Au nom de la commission, je demande que la discussion du projet de loi relatif à certaines conventions maritimes soit reportée à cet après-midi.

Elle pourrait commencer maintenant, mais il est tard et nous ne pourrions pas l'achever en temps utile. D'autre part, M. le ministre de la marine marchande ne pourrait être présent ce matin, alors qu'il le sera cet après-midi.

Mme le président. La commission de la marine et des pêches propose au Conseil de reporter la suite de l'ordre du jour à la séance de cet après-midi, précédemment fixée à quinze heures et demie.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

Personne ne demande plus la parole ?...

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à onze heures quarante-cinq minutes, est reprise à quinze heures quarante-cinq minutes sous la présidence de M. Gaston Monnerville.)

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

M. le président. La séance est reprise.

— 7 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Nestor Calonne un rapport, fait au nom de la commission de la production industrielle, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, instituant un fonds de garantie et de compensation pour le service des prestations de chauffage et de logement au personnel retraité des exploitations minières et assimilées (n° 3, année 1951).

Le rapport sera imprimé sous le n° 132 et distribué.

— 8 —

EXPLOITATION DE SERVICES MARITIMES D'INTERET GENERAL

Adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, concernant l'exploitation des services maritimes d'intérêt général entre le continent et la Corse, entre la France, les Etats-Unis d'Amérique, le Mexique, les Antilles et l'Amérique centrale, et la France et l'Extrême-Orient, l'Océan Indien, la Nouvelle-Calédonie et la Méditerranée orientale (n° 889, année 1950, 105, année 1951, et 118, année 1951).

Avant d'ouvrir la discussion générale, je donne la parole à M. Léger.

M. Léger. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, hier, au moment où, en commission, nous discutons du budget de la marine marchande, me parvenait de mon département l'annonce de la perte d'un de nos plus beaux chalutiers (*M. le ministre de la marine marchande, Mmes et MM. les sénateurs se lèvent*), le chalutier fécampois *Duc de Normandie*, qui, pris par la tempête dans la mer du Nord, après avoir lutté contre les éléments déchainés, a sombré, dans la soirée de mardi, au large de Zeebrugge avec son équipage.

Sur vingt-deux hommes composant son équipage, on compte vingt disparus et un mort, le capitaine même du navire.

En présence de ce nouveau drame de la mer, qui atteint, je peux le dire, la marine marchande tout entière, tant est grande la solidarité des gens de mer, je pense que le Conseil de la République voudra bien s'incliner devant les disparus et témoigner ainsi à la vaillante population fécampoise, dont, au début de ce mois, à l'occasion du grand pardon des terres-neuves, vous receviez, monsieur le ministre, un si chaleureux et si touchant accueil, la part profonde que nous prenons au deuil qui vient de l'atteindre si cruellement.

Permettez-moi également de formuler le vœu que des mesures soient prises d'urgence pour venir au secours des familles ainsi éprouvées.

M. le président. M. Léger vient d'évoquer la catastrophe qui a frappé hier la marine marchande française. Les sentiments qu'il a exprimés vont au cœur de tous les membres du Conseil de la République, et, comme président de cette assemblée, je tiens à dire que nous nous associons pleinement, non seule-

ment aux paroles, mais au vœu formulé, persuadé que le Gouvernement répondra à l'appel de M. Léger.

Au nom du Conseil de la République, j'adresse aux familles des malheureuses victimes du devoir l'hommage de nos sincères sentiments de condoléance.

La parole est à M. le ministre de la marine marchande.

M. Gaston Defferre, ministre de la marine marchande. Le Gouvernement tient à s'associer aux paroles qui viennent d'être prononcées par M. Léger. Comme il l'a indiqué, j'ai eu l'honneur, il y a quelques jours seulement, de me trouver à Fécamp au grand pardon des terres-neuves et j'ai vu ce jour-là ce beau chalutier et son équipage qui, depuis, ont sombré dans les flots. La marine marchande française a été endeuillée depuis quelques semaines par de très nombreux naufrages; mais je dois dire que la perte subie à l'occasion du naufrage du chalutier *Duc-de-Normandie* dépasse en importance et en cruauté toutes celles subies jusqu'à ces derniers temps.

Le Gouvernement s'incline devant le deuil et la tristesse des familles des membres de l'équipage du *Duc-de-Normandie*.

M. le président. Je demande au Conseil d'observer une minute de silence à la mémoire de ces vaillants marins français.

(Après s'être recueilli, le Conseil de la République reprend ses délibérations.)

M. le président. Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement:

Pour assister M. le ministre du budget:

M. Bougon, administrateur civil à la direction du budget;

Pour assister M. le ministre de la marine marchande:

MM. Justin, directeur du cabinet du ministre de la marine marchande;

Courau, secrétaire général de la marine marchande;

Raynaud, adjoint au directeur des affaires économiques et du matériel.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission de la marine et des pêches.

M. Abel-Durand, président et rapporteur de la commission de la marine et des pêches. Mesdames, messieurs, le projet de loi sur lequel le Conseil de la République est appelé à donner un avis a essentiellement pour objet l'approbation de deux conventions passées avec deux compagnies de navigation pour l'exploitation des lignes d'intérêt général. Le dépôt même de ce projet de loi n'a été, de la part du Gouvernement, que l'exécution d'une obligation qui lui était imposée par la loi du 28 février 1948.

La loi du 28 février 1948 porte organisation de la marine marchande après la cessation de la réquisition. Elle prévoit que l'exploitation des lignes d'intérêt général sera confiée à deux compagnies, dont elle organisait le statut: la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes.

L'une et l'autre ont le statut de sociétés d'économie mixte. La Compagnie générale transatlantique était déjà depuis 1933 une société d'économie mixte depuis que l'Etat, à la suite de la crise qu'avait traversée l'armement des lignes pour l'Atlantique Nord, avait renfloué la Compagnie transatlantique et, de ce chef, en raison de son apport de capital, était devenu actionnaire dans la Compagnie transatlantique.

Les Messageries maritimes ont une histoire beaucoup plus diversifiée. Dans leur dernier état, les lignes d'intérêt général confiées aux Messageries maritimes faisaient l'objet d'une société spéciale, la société des services contractuels des Messageries maritimes.

La loi du 28 février 1948 a réorganisé les deux sociétés sur le même type de société d'économie mixte, en apportant, d'ailleurs, à la législation de droit commun certaines dérogations. Ainsi, la loi prévoit expressément que dans toutes les assemblées générales, les représentants de l'Etat auront la majorité absolue et que les présidents et directeurs généraux des deux compagnies seront nommés par le ministre de la marine marchande.

L'article 19 de la loi du 28 février 1948 disposait que dans les six mois de sa promulgation, le Parlement devrait être saisi de l'approbation de conventions à conclure avec les compagnies de navigation pour l'exploitation des lignes d'intérêt général. Ces conventions ont été déposées à l'Assemblée nationale le 31 décembre 1948, avec un retard de quelques mois. L'Assemblée nationale, sa commission de la marine marchande, du moins, en ont fait une étude approfondie qui a absorbé deux années. D'ailleurs, cette étude n'a pas été inutile, puisque la commission de la marine marchande de l'Assemblée nationale a pris l'initiative de modifications à apporter au texte primitif des conventions. Ces conventions pouvaient être modifiées par une décision du pouvoir législatif lui-même. Ce sont des actes contractuels; si le Parlement n'accepte pas le texte pré-

senté, il ne pourrait le rejeter, mais il peut, au contraire, suggérer des modifications qui, dans l'espèce, ont fait l'objet de négociations entre le ministère de la marine marchande et les compagnies. C'est ainsi que des avenants ont été apportés au texte primitif et c'est sur le texte des conventions et des avenants que l'Assemblée nationale a été appelée à se prononcer et que vous êtes appelés à vous prononcer vous-mêmes.

Je dois indiquer que dans les projets présentés il n'y a aucune innovation de fond. Les conventions existent depuis longtemps. Des conventions passées avec les compagnies de navigation la première est de 1851; le type de convention présenté est celui qui avait été adopté au lendemain du renflouement de la compagnie transatlantique entre elle et l'Etat: la convention du 25 novembre 1933. Enfin, même le dessin des lignes d'intérêt général auxquelles s'appliquent ces conventions a été pris il y a plus de cent ans. On trouve dans une loi de 1940 déposée par le gouvernement de M. Thiers, exactement l'orientation des lignes qui sont confiées, actuellement, à la Compagnie générale transatlantique et aux Messageries maritimes. L'une et l'autre de ces compagnies sont issues indirectement, par une filiation très facilement discernable, de la loi de 1840.

Les conventions sur lesquelles nous avons à nous prononcer sont accompagnées de cahiers des charges. En réalité, la convention et le cahier des charges ne font qu'un. Le contrat passé entre l'Etat et les compagnies de navigation est contenu à la fois dans le cahier des charges et dans la convention. Le cahier des charges définit les conditions techniques auxquelles doivent répondre les services. La convention exprime les obligations que l'Etat contracte en échange des stipulations qu'il a obtenues des compagnies de navigation elles-mêmes. Ce sont deux faces d'un même contrat. Le cahier des charges énonce les obligations des compagnies; la convention énonce les obligations de l'Etat lui-même.

Sur le cahier des charges, je dirai peu de choses, bien qu'il ait fait l'objet de discussions devant votre commission de la marine marchande, discussions sur lesquelles je reviendrai en terminant. Le cahier des charges donne l'énumération des lignes auxquelles s'appliquera la convention. Ce sont les lignes de l'Atlantique nord, de l'Amérique centrale et des Antilles en ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique, celles du Proche-Orient, de l'Extrême-Orient, de l'Océan Indien et de l'Océanie en ce qui concerne les Messageries maritimes.

Si vous comparez l'énoncé même du projet de loi avec le texte de 1840, vous seriez frappé de la concordance qui existe entre l'orientation des lignes d'intérêt général telles qu'on les apercevait en 1840 et telles qu'elles se présentent actuellement.

Dans les articles du cahier des charges, vous verrez préciser le nombre des voyages qui doivent être exécutés, les escales obligatoires, l'énoncé des conditions auxquelles doivent répondre les navires, les dispositions concernant le personnel, les dispositions concernant certaines priorités attribuées à l'Etat, aux services publics en ce qui concerne les passages à effectuer par transport de passagers et transport de marchandises.

J'ouvre une parenthèse pour indiquer ici que les lignes d'intérêt général qui figurent dans la convention ne sont pas les seules qui soient exploitées par les deux compagnies subventionnées. En dehors des lignes conventionnelles, les deux compagnies conservent la faculté d'exploiter des lignes libres. Mais cette liberté n'est pas totale. En effet, les lignes libres sont soumises, comme les lignes conventionnelles, au contrôle de l'Etat et l'exploitation des lignes libres entrera dans le décompte des recettes et des dépenses sur lequel sera basée la participation financière de l'Etat.

Il peut apparaître là quelque chose d'anormal, mais on en trouve l'explication d'une façon très apparente lorsqu'on remonte à l'origine même de la compagnie. Lorsque vers 1835, le développement de la navigation à vapeur fit apparaître l'opportunité d'organiser les transports postaux par des paquebots à vapeur, deux conceptions se firent jour: transports par l'Etat lui-même ou transports par des compagnies conventionnelles. En France, ce fut le transport par des bateaux d'Etat qui fut d'abord adopté. Le premier de ceux-là, d'après une étude due à un haut fonctionnaire de cette assemblée, est le « Scamandre ». Mais ce système de bateaux d'Etat échoua. Il fut fort coûteux et donna lieu à de grands déboires. Il y fut dépensé un certain nombre de dizaine de millions — en francs germinal — qui nous apparaîtraient, actuellement, ramenés en francs de notre époque, comme représentant des chiffres considérables.

Dans d'autres pays, en Grande-Bretagne notamment, on recourut à des conventions passées avec les compagnies de navigation. C'est l'origine, par exemple, de la Compagnie péninsulaire et orientale et de la Cunard. On constata que ces compagnies qui, en même temps qu'elles faisaient les transports de passagers, effectuaient des transports de marchandises, non seulement demandaient à l'Etat des subventions moins élevées que le coût du transport postal par des paquebots d'Etat, mais encore se développaient grâce à la jonction des transports de marchandises et de passagers avec les transports d'Etat.

Il y a donc intérêt à ce que les compagnies qui exécutent les services publics ne soient pas exclusivement cantonnées dans cette affectation, mais qu'elles puissent faire d'autres transports commerciaux dont les bénéfices permettront — l'expérience l'a prouvé — d'alléger les charges qui sont imposées à l'Etat lui-même du fait du financement du service public.

Les conventions, je vous le disais tout à l'heure, sont la contre-partie, la face financière des contrats intervenus avec les compagnies. Elles expriment les obligations de l'Etat qui se résument dans une participation financière. L'expérience du passé a permis d'écarter certains systèmes de participation financière et, au contraire, d'en recommander d'autres.

L'expérience de ces conventions, qui se succèdent depuis 1851, a ainsi amené à écarter la subvention forfaitaire attribuée à une compagnie de navigation pour l'exécution d'un service. De plus, les fluctuations auxquelles sont soumises les entreprises de transports maritimes ne permettent pas la permanence d'une subvention forfaitaire. Il a fallu constamment les revoir, les modifier.

Enfin, l'expérience a condamné le système d'une participation financière consistant simplement dans la couverture du déficit, ce qui peut dispenser la compagnie de navigation de faire tout ce qui est nécessaire pour diminuer le déficit et réduire la charge de l'Etat.

C'est ainsi que les expériences du passé ont amené, dans les conventions actuelles, à écarter le système de la subvention forfaitaire comme le système de la couverture du déficit.

Par contre, une expérience relativement récente s'est révélée avantageuse à beaucoup d'égards, c'est la convention du 25 novembre 1933 avec la Compagnie générale transatlantique, après le renflouement de celle-ci. On en retrouve le mécanisme dans les conditions qui ont été passées avec les Messageries maritimes et avec la Compagnie transatlantique elle-même et qui sont soumises à notre approbation.

Quels en sont les éléments essentiels ?

Ils consistent dans la fixation d'un maximum de participation financière de l'Etat, maximum arrêté temporairement pour une période provisoire, en ce qui concerne la Compagnie transatlantique, à un milliard, chiffre qui doit être révisé à partir de 1951. Pour les messageries maritimes, il n'y a pas de fixation, même à titre provisoire, du maximum, cette compagnie, réorganisée en 1948, se trouvant dans une situation tellement provisoire qu'il serait difficile d'avoir des données précises sur le montant qu'il faudrait donner à la participation.

La fixation du montant maximum de la participation financière de l'Etat est la pièce maîtresse de tout le système, et vous le comprendrez encore mieux lorsque je vous aurai indiqué qu'il s'y ajoute ce qu'on a appelé l'allocation complémentaire.

L'allocation complémentaire consiste en ce que, en cas de déficit inférieur au maximum, la compagnie de navigation a droit à une allocation représentant la moitié de la différence entre le maximum de déficit et le déficit réel. Elle est ainsi incitée à diminuer dans la plus large mesure possible le quantum du déficit. Dans le cas où il existe un bénéfice d'un montant inférieur au maximum du déficit à couvrir, la compagnie de navigation a droit à une allocation complémentaire représentant la moitié de la différence entre le maximum et le montant du bénéfice. Il y a ainsi deux plafonds à l'intérieur desquels, s'ils ne sont pas atteints, la compagnie de navigation a droit, en même temps qu'à la couverture du déficit, à une certaine allocation qui l'intéresse financièrement et améliore sa gestion.

D'ailleurs, elle n'aura pas complètement la disposition de cette allocation. Le montant devra être affecté jusqu'à concurrence d'une certaine proportion, variable suivant l'importance de l'allocation, à la constitution d'une réserve spéciale, pour reconstitution de la flotte.

L'expérience de la convention de 1933 a été satisfaisante. En effet, sous ce régime, non seulement le maximum du déficit n'a pas été atteint, mais la compagnie générale transatlantique, après l'assainissement de sa situation financière, est arrivée à couvrir des déficits passés, à réaliser des amortissements différés et, à un certain moment même, à ne plus demander à l'Etat de participations financières.

Il y a plus : à partir de 1947, l'Etat, qui était actionnaire de la Compagnie générale transatlantique, a reçu d'elle des dividendes. Il apparaît ainsi que la mesure qui avait été prise en 1933 par l'Etat, l'apport que l'Etat avait effectué à la Compagnie générale transatlantique pour son renflouement, est bénéficiaire.

A cette époque, en 1933, d'autres compagnies de navigation avaient eu des négociations en vue de participer au renflouement de la Compagnie générale transatlantique. Ces négociations n'ont pas abouti, alors qu'elles avaient abouti dans d'autres pays. C'est alors que l'Etat avait dû intervenir, mais cette intervention s'est révélée finalement bénéficiaire et l'Etat possède actuellement un paquet d'actions de la Compagnie générale transatlantique ayant un rendement intéressant et chaque année il encaisse quelques dizaines de millions en sus des impôts qu'il perçoit.

Mesdames, messieurs, voici, dans ses grandes lignes, quel est le fonctionnement des conventions qui vous sont soumises.

Je vous ai indiqué tout à l'heure que les lignes libres ne sont pas prévues dans le cahier des charges, mais qu'elles entrent dans le décompte des recettes et des dépenses sur la base duquel est calculée cette allocation complémentaire.

Parmi ces lignes, il en est qui attirent notre attention, celles de l'Afrique du Nord. Ces lignes, lignes d'Algérie, de Tunisie, du Maroc, exploitées par la Compagnie générale transatlantique, ne sont pas prévues dans le cahier des charges; elles sont exploitées par la Compagnie générale transatlantique au même titre que les lignes exploitées par d'autres compagnies de navigation entre le continent et l'Afrique du Nord. Y aurait-il intérêt à inclure ces lignes, actuellement libres, dans le cahier des charges ? Il n'est pas apparu qu'il soit nécessaire de le faire, puisque, d'autre part, le système général des conventions permet à l'Etat d'exercer sur ces lignes un contrôle presque aussi absolu que celui des lignes subventionnées. Il n'est d'ailleurs pas possible d'imposer en faveur des usagers de ces lignes un tarif plus réduit que celui qui résulte de la concurrence, sans s'exposer à faire apparaître un déficit que l'Etat aurait été obligé de combler.

Il existe, dans la même mer Méditerranée, d'autres lignes qui sont dans une situation particulière, ce sont les lignes de la Corse; ces lignes sont prévues dans le cahier des charges. L'exploitation des lignes de la Corse était confiée avant 1948 à la Compagnie Fraissinet, en vertu de conventions successives, résiliées par la loi de 1948. Après la résiliation des conventions Fraissinet, cette loi elle-même a rattaché les lignes de la Corse à la Compagnie générale transatlantique.

Dans la convention qui fut déposée le 31 décembre 1948, les lignes de Corse faisaient l'objet d'un chapitre spécial. La participation de l'Etat consistait, purement et simplement, dans la couverture du déficit résultant de l'exploitation. Ce système a été écarté par la commission de la marine marchande de l'Assemblée nationale. Les lignes de Corse ont été comprises dans l'ensemble du cahier des charges et on leur applique les dispositions communes de la convention entre l'Etat et la compagnie générale transatlantique, avec cependant une particularité. Les lignes de Corse, en effet, sont des lignes d'intérêt public au sens le plus absolu. La Corse est un département métropolitain et les relations entre le continent et l'île de Corse doivent offrir à ses habitants des facilités analogues à celles qui existent sur le territoire métropolitain. Il en résulte pour la Compagnie générale transatlantique des obligations qui figurent dans le cahier des charges ou, plus exactement, dans la convention, sous cette expression : « Charges spéciales résultant de l'assimilation des tarifs maritimes aux tarifs ferroviaires ».

On a calculé quelle est cette surcharge. Il a été attribuée à la Compagnie transatlantique une allocation spéciale correspondant à ces surcharges évaluées actuellement à 225 millions. Ce n'est que la compensation des surcharges résultant de ce que les tarifs maritimes de la Corse sont assimilés aux tarifs ferroviaires. Cette somme est fixée forfaitairement, mais elle pourra être révisée. La Compagnie générale transatlantique reçoit de ce chef une somme de 225 millions qui rentre dans le décompte des recettes sur la base desquelles doit être calculée la participation financière de l'Etat.

Mesdames, messieurs, je vous ai indiqué l'essentiel de ce que sont les conventions. Elles peuvent apparaître assez singulières en ce qui concerne l'allocation complémentaire, mais l'allocation complémentaire est, en réalité, la seule contre-partie des charges imposées aux compagnies de navigation par le cahier des charges. En principe, dans une concession de service public, lorsque le concessionnaire assume certaines obligations, l'autorité concédante doit lui accorder certains avantages, qui en sont la contre-partie. Il s'agit parfois de monopole, parfois de l'autorisation de percevoir certains tarifs, parfois de la concession de certains attributs de la puissance publique.

En face des obligations imposées aux compagnies de navigation, qu'apporte l'Etat ? Il apporte, dans une certaine mesure, la couverture du déficit et il apporte, en outre, cette rémunération que constitue l'allocation complémentaire. Cette allocation n'est, en réalité, que la rémunération des services qui sont demandés aux compagnies de navigation. Elle pourra aussi ne pas exister. C'est là une des particularités de nos conventions. Lorsque les compagnies de navigation auront atteint le bénéfice correspondant au maximum du déficit couvert, on considère qu'alors elles auront une rémunération suffisante, l'Etat n'aura pas à verser d'allocations.

Telle est la situation de la Compagnie transatlantique depuis 1947. Ce n'est pas encore la régime des Messageries maritimes, mais il n'est pas interdit de penser que, dans quelques années, les Messageries maritimes pourront elles-mêmes trouver dans une telle situation certains résultats bénéficiaires. Les résultats des toutes dernières années font considérer que ce n'est peut être pas une utopie.

Tel est le régime des conventions sur lesquelles vous êtes appelés à donner votre opinion, qui ont été discutées très longuement par la commission de la marine marchande de l'Assemblée nationale, qui ont été analysées par votre commission, encore qu'elle ait davantage porté son attention, sur les obligations mêmes des compagnies de navigation dans la desserte de l'Union française notamment.

Le projet de loi, dans ses premiers articles, porte approbation de ces conventions; ensuite il déduit certaines suites de l'application de ces conventions, suites qui ne pouvaient pas prendre place dans les conventions elles-mêmes parce que les parties contractantes n'ont pas le pouvoir nécessaire pour les exprimer. Il fallait l'intervention du pouvoir législatif. En voici deux notamment. C'est la substitution de la nouvelle société des Messageries maritimes à l'ancienne société des Messageries maritimes dans des droits appartenant à celle-ci. La compagnie qui porte ce nom a été transformée en 1948. L'ancienne société des Messageries maritimes subsiste cependant sous un autre nom. Mais son actif a été passé aux nouvelles Messageries maritimes. Celles-ci ont été substituées dans les droits de l'ancienne société, notamment en ce qui concerne les réparations au titre des dommages de guerre.

Il a fallu des dispositions spéciales dans le projet de loi pour permettre cette substitution. Il en a fallu aussi pour un point particulier sur lequel je voudrais attirer spécialement l'attention du Conseil de la République car, peut-être sur ce point là ou sur un point connu, la commission de la marine marchande se trouvera-t-elle amenée à prendre une position légèrement différente de celle de la commission des finances.

Il existe, pour le régime des dépenses publiques, certaines prescriptions légales en vertu desquelles les dépenses des services publics ne doivent être payées que dans certaines conditions. Nos compagnies de navigation, qui ont pour clients les services publics, se trouvent de ce chef dans une situation parfois difficile du fait des retards apportés au paiement des transports effectués par elle. Il a fallu des dispositions spéciales insérées dans une loi pour permettre le paiement par acomptes ou le paiement comptant aux compagnies de navigation des dépenses effectuées pour le compte des services publics.

Voici donc un point particulier sur lequel je reviendrai tout à l'heure, car j'aurai peut-être à répondre à notre collègue M. Courrière en ce qui concerne le fonds de roulement.

Voici un autre exemple de quelques-unes des dispositions qui existent dans ce projet de loi: il concerne le traitement du président et du directeur général de chacune des deux compagnies de navigation en cause. Ce traitement est, d'après le projet de loi, fixé par le ministre de la marine marchande; mais aussi — et c'est peut-être ce que la commission des finances n'a pas aperçu quand elle a déposé un amendement modifiant le projet sur ce point — les présidents et les directeurs généraux des deux compagnies ne sont pas nommés par le conseil d'administration; ils sont nommés par le ministre de la marine marchande, en vertu d'une disposition expresse de la loi du 28 février 1948. C'est même là, je crois bien, parmi les sociétés d'économie mixte, le seul exemple de disposition, insérée dans une loi, attribuant nomination du président et du directeur général au ministre.

Les conventions qui font l'objet de ce présent projet de loi se dégagent d'un passé centenaire. Elles enregistrent les leçons de cette expérience et elles s'insèrent aussi dans une orientation nouvelle, l'orientation que la loi du 28 février 1948 a donnée à notre économie maritime.

Elles se rattachent au passé par un lien que j'ai tenté de reconstituer dans mon rapport, mais s'orientent vers l'avenir. Cet avenir sera imprégné, lui-même, d'un droit économique nouveau, celui qui s'exprime dans la société d'économie mixte dont l'une des premières fut la Compagnie générale transatlantique; on s'efforce d'y utiliser les avantages des sociétés de type capitaliste pour l'exploitation du secteur public. C'est un problème d'économie politique, de droit commercial, qui commence à être élucidé, à apparaître, mais dans lequel on rencontre des tendances opposées.

On a tenté de concilier le facteur d'efficacité, qui s'attache aux sociétés à forme commerciale, qui résulte de leur liberté d'initiative et des responsabilités qui leur incombent, avec le facteur d'intérêt public qui est la raison même de la participation financière de l'Etat.

Participation financière de l'Etat, facteur d'intérêt public, les deux se confondent. L'Etat a, comme les actionnaires ordinaires, un intérêt financier dans ces conventions. Il y a un intérêt financier qui s'attache moins peut-être à la recherche du profit capitaliste qu'à la préoccupation de réduire les charges financières pouvant incombent au Trésor.

Ce n'est pas, à la vérité, la recherche du profit capitaliste qui fut à l'origine de la participation de l'Etat aux sociétés d'économie mixte. Je vous ai rappelé précédemment que, en 1933, l'Etat a été amené, dans un intérêt public — exprimé avec éloquence,

à cette tribune même, par mon prédécesseur et ami M. Rio — à renflouer la Compagnie générale transatlantique.

Les Messageries maritimes en sont un autre exemple, provoqué par une situation différente, mais qui mettait en cause l'intérêt public.

Le droit administratif lui-même a évolué parallèlement à une évolution des formules techniques. A l'origine, les premières conventions correspondaient à la définition des contrats de concessions telle qu'on la trouve encore dans les traités de droit administratif. La concession, c'est un contrat par lequel un particulier se charge d'un service moyennant certains avantages, comme le monopole et les attributs de la puissance publique. Le service public assuré par les compagnies de navigation était principalement le transport postal. Vous trouverez dans le *Traité classique de droit administratif* de M. Maurice Hauriou, mis à jour par notre savant collègue M. André Hauriou, cette définition de la concession des services de transports maritimes.

Nous n'en sommes plus là maintenant. Cette définition est dépassée. Il faudra qu'à la suite de la loi à laquelle vous allez donner un avis favorable, les traités de droit administratif modifient eux-mêmes leur définition du contrat de transport maritime. Nous n'en sommes plus au transport de la poste. Il est fait par les avions. Nous en sommes à la notion plus générale d'intérêt public qui s'attache à la réalisation régulière de certaines relations entre la métropole et d'autres pays.

Ce qui domine nos conventions, nos contrats, ce qui domine ce débat, c'est l'intérêt public, l'intérêt public qui s'attache aux relations maritimes entre un grand pays comme la France et d'autres pays.

Lorsque, en 1933, l'Etat fut appelé à renflouer la Compagnie générale transatlantique, il y eut à cette tribune même un grand débat, dans lequel, entre la commission des finances et la commission de la marine marchande, se manifesta un apparent conflit.

La commission des finances, par la bouche de son rapporteur, M. Abel Gardey, se plaignait d'une politique au jour le jour qui se refuse à envisager les problèmes de façon générale. On proposait à l'Etat une aide temporaire et simple de la Compagnie transatlantique. La commission des finances du Sénat se refusa à accepter ce système et, si elle consentit une aide temporaire, elle exigea une réorganisation de la Compagnie, ce qui fit l'objet d'une loi qui intervint postérieurement et ne fut pas combattue, bien au contraire, qui fut soutenue, au nom de la commission de la marine marchande, par son rapporteur, M. Brindeau, et par son président.

Au cours d'une éloquente intervention, M. Rio — il s'agissait surtout des lignes de l'Amérique du Nord — disait, en parlant des services en cause: « Prestige! Evidemment, c'est une question de prestige. Lorsqu'un paquebot anglais quitte New-York, on dit: c'est un bateau de la *Cunard* ou de la *White Star Line*; lorsque c'est un paquebot allemand, on dit: c'est un bateau de la *Nord Deutscher Lloyd* ou de la *Hamburg Amerika Linie*; quand c'est un bâtiment italien qui part, on dit: c'est un bateau de la *Navigazione generale* ou de la *Lloyd Cosulich*. Mais si c'est un bateau français, on dit: c'est un bateau de la *French Line*. Ce n'est donc pas seulement une question de prestige, c'est une partie du patrimoine national que nous devons défendre. »

Ce que disait M. Rio, en 1933, je l'ai vu de mes yeux avec une émotion profonde, il y a deux ans, lorsque j'accompagnais l'*Ile-de-France* dans son voyage de retour à New-York. Ce fut pour l'honneur français une heure émouvante que celle où tout le port de New-York, la marine américaine et toutes les marines réunies là se levaient, dans le fracas des sirènes, pour saluer le pavillon national porté par le navire de la *French Line*.

Je continue en empruntant à M. Rio lui-même une citation d'auteur qui a laissé un grand nom dans l'histoire des doctrines économiques du dix-neuvième siècle, l'économiste allemand Frédéric List, l'auteur du système national d'économie politique, Frédéric List, qui démontra que la possession d'une forte marine est la clé de voûte, le couronnement d'une puissance qui soit en même temps une puissance économique et politique.

Il faut, continuait M. Rio, que les navires de la *French Line*, ou de la *Linea francese* continuent à parcourir cette ligne, qui est, comme l'écrivait Frédéric List, « l'endroit où se déploient la force et l'esprit d'entreprise de toutes les nations ».

Mesdames, messieurs, aux Etats-Unis la colonie française de New-York n'est pas nombreuse, mais l'influence de la France est considérable, et dans une très large mesure par la présence de la ligne Nord-Atlantique.

Savez-vous que c'est la Compagnie générale transatlantique qui transporte des Etats-Unis en France sur ses bateaux 95 p. 100 de passagers étrangers? Et ne pensez-vous pas que cette hospitalité française offerte par la Compagnie générale transatlantique aux Américains sur ses bateaux, c'est l'avant-goût qu'ils

ont de ce qu'est la France, c'est une initiation au goût français, à l'art français, au tourisme français ?

Mais il n'y a pas que les lignes nord-atlantiques et, si je me reporte au projet de loi de 1840 auquel j'ai fait allusion, je voyais figurer au premier rang nos relations avec les peuples du Levant qui furent confiées aux Messageries maritimes, relations avec ces pays auxquels nous sommes traditionnellement attachés par tant de liens.

Il n'y a pas que des intérêts matériels dont il faille tenir considération, il y a aussi des intérêts moraux et à certaines heures les intérêts moraux, s'ils ne s'estiment pas en argent, prédominent.

Ce sont ces relations, relations que nos compagnies de navigation doivent entretenir régulièrement avec les pays d'outre-mer. Ces relations sont nécessaires à la puissance politique et économique de la France, à sa puissance morale, à ce rayonnement dont nous devons sentir qu'il n'est pas seulement l'apanage de la force matérielle mais qu'il est aussi l'apanage d'une force spirituelle qui est en nous.

De l'Atlantique Nord, nous pourrions passer à ces pays de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud où la fraternité latine n'est pas un vain mot; il existe entre eux et nous une communauté culturelle dont la Transatlantique, je l'avais constaté il y a quelques mois, se trouve être le lien; je ne pense pas seulement aux Antilles, à ces vieilles colonies devenues des jeunes départements, qui sont de tous les territoires français, ceux où la fibre française est la plus vivante. La Compagnie transatlantique a étendu nos relations à tous ces pays de l'Amérique centrale, baignés par la mer des Caraïbes: Vénézuéla, Bolivie, Mexique qui, en face du monde anglo-saxon, appartiennent encore à la même communauté spirituelle, une communauté spirituelle qui, même si nous n'avons pas la force matérielle, nous considère comme l'un de ses foyers inspirateurs.

Enfin il existe un intérêt national, celui que représentent ces relations avec l'Union française. J'exprime le regret de ne pouvoir dire « Empire français », car il n'y a pas d'expression qui convienne mieux à leur nature, à ces lignes qu'on appelait les « lignes impériales »; il n'y a pas là une idée de domination, mais une notion de communauté de pensée.

Telle fut la considération sur laquelle la commission de la marine marchande a appliqué son attention en pensant particulièrement à des pays minuscules en apparence, situés aux antipodes, à ces établissements français de l'Océanie, à Tahiti, aux Iles-sous-le-Vent, aux Iles Marquises avec lesquels les seuls liens qui existent actuellement sont les bateaux des Messageries maritimes.

Avec éloquence, notre collègue M. Lassalle-Séré, devant la commission de la marine marchande, a montré la nécessité à l'heure actuelle, pour retenir à nous ces peuples que nous ne pouvons pas abandonner, d'établir entre eux et nous des relations, un lien, dont le navire est la première et nécessaire expression. Voilà, mesdames, messieurs, la mission, l'intérêt national qui s'attache au maintien et au développement de ces lignes qui sont confiées à ces compagnies de navigation.

Nos collègues de la commission des finances ont pu se préoccuper de l'équilibre financier des sociétés et des conséquences qui peuvent en découler pour les engagements de l'Etat; mais, même du point de vue financier, il n'y a pas incompatibilité avec l'intérêt public qui domine l'intérêt financier ou se combine avec lui.

Puisque nous parlons de compagnies de navigation, j'estime qu'il nous faut tracer notre route entre deux écueils, entre deux tendances, opposées en apparence, mais qu'il faut équilibrer: la tendance à une préoccupation excessive de l'équilibre financier et celle qui pourrait consister à donner une importance trop grande aux exigences de l'intérêt public.

On peut les concilier; il nous apparaît que cette conciliation existe dans les conventions qui nous sont présentées. Les résultats financiers des dernières années le prouvent, résultats qui sont l'objet d'un contrôle très minutieux. Nous avons cet avantage que, très récemment, la commission de vérification des comptes des entreprises publiques ait pu donner son opinion, en particulier sur la gestion des Messageries maritimes. Sur celle-ci, il y avait un mélange de louanges et de critiques portant moins sur les Messageries maritimes elles-mêmes que sur la situation de leur trésorerie qui résulte de ce que l'Etat et les services publics ne payent pas régulièrement. Hélas! ce n'est pas une situation propre aux Messageries maritimes. L'Etat est un créancier vigilant et un débiteur plus vigilant encore en ce qui concerne ses intérêts! (Sourires.)

Les difficultés qu'éprouvent les Messageries maritimes résultent de cette situation.

Mesdames, messieurs, je vous ai indiqué tout à l'heure l'importance du rayonnement de la France dans le monde par l'intermédiaire de ces deux compagnies de navigation. Je ne voudrais pas cependant descendre de cette tribune sans consi-

tater la participation que nos compagnies privées apportent au rayonnement économique, politique et intellectuel de la France dans des pays qui ne sont pas compris dans la zone d'influence de ces deux grandes compagnies. Je voudrais parler notamment de l'Afrique occidentale et de l'Amérique du Sud, où notre pavillon est représenté par des compagnies privées. Je veux leur rendre hommage tout en vous demandant d'approuver deux conventions qui, dans le cadre de la loi du 28 février 1940, vont permettre, je l'espère, à deux grandes compagnies, qui portent haut et fier le pavillon national, de continuer leur œuvre qui a commencé, pour l'une, en 1851, pour l'autre en 1857 et qui fait partie du patrimoine national. (Applaudissements à droite, au centre et à gauche.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des finances.

M. Courrière, rapporteur pour avis de la commission des finances. Mesdames, messieurs, votre commission des finances, dans l'étude qu'elle a faite du projet qui nous est soumis, n'a pas abordé le fond du sujet, et l'exposé que j'ai à vous faire ici traitera simplement des aspects financiers que revêt le projet de loi sur lequel nous avons à donner notre avis. D'ailleurs, personne mieux que vient de le faire M. le président Abel-Durand n'aurait pu vous exposer avec clarté et netteté ce que contiennent les conventions que l'Etat a passées avec les deux grandes compagnies de navigation maritime. C'est donc sur les aspects financiers du problème que nous nous sommes penchés, encore que nous ayons cru nécessaire d'apporter au texte qui nous est soumis quelques modifications qui, je crois, ne touchent pas le fond du sujet lui-même.

Je voudrais, dès l'abord, vous expliquer les raisons qui nous ont amenés à déposer les deux amendements qui vous seront soumis tout à l'heure, le premier portant sur les deux premiers alinéas de l'article 3, le second sur l'article 9.

En ce qui concerne l'article 3, votre commission des finances s'est émue de voir figurer comme dépenses exceptionnelles la constitution et le renouvellement du fonds de roulement des compagnies de navigation maritime. Elle estime que le fonds de roulement, une fois constitué, doit toujours se retrouver dans l'actif de la société, que ce n'est que dans des cas tout à fait exceptionnels que ce fonds de roulement doit être augmenté ou doit être renouvelé et qu'il serait de mauvaise politique de donner l'impression à des sociétés dans lesquelles l'Etat possède la majorité des actions qu'elles pourront bénéficier, à tout moment, d'un emprunt garanti par l'Etat pour renouveler un fonds de roulement qu'elles doivent conserver et qu'elles ne doivent pas changer de destination.

C'est la raison pour laquelle nous avons demandé que ne soit pas considérée comme dépense extraordinaire la constitution de ce fonds de roulement.

D'autre part, il nous est apparu qu'il y avait entre le premier et le deuxième alinéa de l'article 3 une contradiction ou, tout au moins, deux conceptions qui étaient assez différentes, le premier alinéa indiquant que l'autorisation à l'émission des emprunts, devant être garantie par l'Etat, devait être donnée par le ministère de la marine marchande et le ministère des finances, le deuxième alinéa stipulant que la forme même des titres à émettre serait décidée par le ministère de la marine marchande, mais après autorisation du ministère des finances.

Nous avons pensé que l'un et l'autre ministères étant appelés à décider de l'émission des emprunts en même temps, ils devraient également décider de la forme même que revêtiraient les titres émis par les deux sociétés.

Pour ce qui est de l'article 9, c'est à la demande de M. Maroger que nous avons proposé une modification. Devant la commission des finances, M. Maroger a fait valoir qu'il paraissait assez curieux que le président du conseil d'administration vit ses émoluments fixés par le ministre, le conseil d'administration semblant mieux placé que quiconque pour savoir quelles étaient les sommes devant être attribuées à ceux qui avaient la mission de diriger les deux sociétés de navigation maritime. La commission des finances s'est rangée à l'avis de M. Maroger. C'est la raison pour laquelle elle vous présente son amendement sur l'article 9. Je vous ai donné ces explications pour ne pas avoir à y revenir longuement lorsque les deux amendements viendront en discussion.

Cela étant dit, je voudrais aborder les aspects financiers du problème qui nous est soumis.

En ce qui concerne la garantie des emprunts émis par les deux sociétés de navigation maritime, qui est prévue à l'article 3, votre commission des finances n'a fait aucune objection. Il apparaît, en effet, que les sommes que doivent emprunter les deux sociétés de navigation maritime sont très importantes et qu'il est absolument indispensable que l'Etat donne sa garantie à des emprunts de l'ordre de ceux qui peuvent être faits par ces deux sociétés.

Ce qui a appelé surtout son attention, c'est le fonctionnement même des subventions qui seront attribuées aux deux sociétés de navigation maritime. Ces subventions paraissent indispensa-

bles et nécessaires — M. Abel-Durand l'a remarquablement démontré tout à l'heure — parce que les relations entre la France et nos territoires d'outre-mer ou les autres pays présentent pour notre commerce un avantage certain, parce que d'autres lignes, qui ont un caractère stratégique doivent être maintenues, enfin parce que certaines autres, celles de l'Amérique du Nord, par exemple, peuvent être qualifiées de lignes de prestige.

Il apparaît par conséquent, que si l'on impose aux diverses sociétés qui font des transports maritimes des sujétions certaines, il convient que l'Etat vienne en aide aux sociétés pour pallier les difficultés qui peuvent naître pour elles des attributions qui leur sont imposées.

Mais lorsqu'on entre dans le fond du débat, lorsqu'on regarde le fonctionnement même des subventions qui peuvent être accordées à ces deux sociétés, on est quelque peu étonné et votre commission des finances, sans rejeter la forme même des conventions qui ont été signées entre le ministre et les sociétés de navigation maritime a cru devoir appeler l'attention du ministre de la marine marchande comme celle du ministre des finances sur l'aspect curieux que revêtaient ces conventions.

En effet, pour employer une formule triviale que l'on entend souvent sur les foires de la région parisienne: avec le système de subventions qui est prévu, à tous les coups l'on gagne. (*Sourires.*)

Je dirai même que l'on gagne d'autant plus que l'on a eu un déficit et non point un bénéfice. Je veux bien qu'on a inventé ce système — il a fallu longtemps d'ailleurs pour se mettre d'accord — afin d'inciter les compagnies de navigation maritime à avoir une saine et sage gestion. Mais il est tout de même assez curieux que dans le cas où ces sociétés réalisent un bénéfice, on leur octroie un superbénéfice et que dans le cas où elles ont un déficit, non seulement on comble celui-ci, mais encore on leur accorde un bénéfice.

C'est assez curieux et lorsque je vous disais tout à l'heure que l'on gagnait beaucoup plus quand on avait un déficit, je voudrais vous en faire la démonstration.

Pour juger ce que sont ces conventions, il faut prendre celles qui existent actuellement avec la Compagnie générale Transatlantique, car pour la compagnie des Messageries Maritimes, en raison des liaisons avec l'Extrême-Orient et des difficultés qu'elles représentent, il n'y a pas de convention-type. Il a été prévu pour trois ans, 1948, 1949 et 1950 que le maximum des pertes que pourrait couvrir l'Etat, lorsqu'on aura fait le bilan de la gestion de la Compagnie générale Transatlantique, sera d'un milliard et que le maximum de bénéfices qui peuvent être envisagés au profit de cette compagnie, serait également de l'ordre du milliard. Etant donné le chiffre d'affaires de la compagnie générale Transatlantique qui, si mes renseignements sont exacts, doit être de l'ordre de 20 milliards, il est normal que l'on ait admis 1 milliard de perte ou 1 milliard de bénéfice.

La subvention fonctionne de la manière suivante dans le cas où il y a un bénéfice. Prenons un chiffre pour que ma démonstration soit plus claire: supposons un bénéfice de 400 millions. On défalque 400 millions du milliard maximum que l'on considère comme étant le bénéfice que peut réaliser la société, il reste 600 millions. On divise cette somme par 2. La société par conséquent prend d'abord le bénéfice qu'elle a réalisé, c'est-à-dire 400 millions et elle touche de l'Etat une subvention égale à la moitié de la différence qui existe entre le bénéfice réalisé et le milliard prévu comme un maximum de bénéfice. Dans ce cas par conséquent la société touchera un bénéfice de 400 millions et une subvention de 300 millions.

Dans le cas de déficit on fait très exactement la même opération: si le déficit est de 400 millions. L'Etat commence par payer 400 millions pour le couvrir et il donne à la société, à titre de prime, une somme égale à la moitié de la différence entre le montant du déficit et le déficit total d'un milliard qui a été prévu.

La société, dans ce cas, touchera également 700 millions. Vous avouerez que cela est très curieux, surtout dans le cas de déficit. En effet, lorsqu'il y a un bénéfice on a mis une espèce de réserve à l'attribution de la subvention de l'Etat.

On a décidé que la subvention que donnerait l'Etat serait mise pour un tiers ou pour deux tiers, ou pour l'intégralité, suivant les cas dans une espèce de fonds de réserve destiné au renouvellement du matériel. Mais, dans le cas où il y a un déficit, il n'est plus question de mettre une partie de la subvention dans le fonds de réserve. L'intégralité de la subvention devient un véritable bénéfice et est ristourné aux actionnaires.

Il est facile de penser, comme d'ailleurs cela va se produire, que la Compagnie générale transatlantique arrivera pratiquement, en 1950, à équilibrer son bilan, qu'il n'y aura pas de grosses pertes, ni de gros bénéfices. Dans ce cas-là, la société aura tout intérêt à ne pas avoir de bénéfice mais à avoir quelques millions de pertes, car l'Etat lui donnera une sub-

vention, qui sera de l'ordre, par conséquent, de la moitié du milliard, c'est-à-dire de 500 millions.

Sur ces 500 millions, 150 ou 155 seront répartis à titre de bénéfice inespéré aux capitaux privés, qui sont investis dans la Compagnie générale transatlantique.

Vous pensez que votre commission des finances ayant vu cet aspect du problème ait éprouvé le besoin de demander aux deux ministres des finances et au ministre de la marine marchande de prévoir, pour un avenir prochain, et tenant compte d'ailleurs des conditions de la gestion de ces sociétés, des modifications, des assouplissements et des accommodements aux conventions qui existent à l'heure présente.

D'ailleurs, l'étude du fonctionnement de ces conventions a amené le rapporteur de votre commission des finances, à la suite d'une suggestion de M. Maroger, à étudier quel était, au sein même des deux sociétés de navigation maritime, le pourcentage des parts que possédait l'Etat par rapport au capital privé. Les renseignements qui ont été fournis à votre rapporteur lui ont paru assez sérieux, je dirai même assez graves, pour qu'il croie nécessaire de donner ces renseignements au Conseil de la République.

A la lecture du rapport que M. Cayol avait déposé à l'Assemblée nationale, j'avais cru de très bonne foi qu'en ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique, la proportion des droits que possédait l'Etat dans la Compagnie générale transatlantique était de 81,29 p. 100.

Je me souviens d'avoir ici, à cette même tribune, en 1948, rapporté, pour avis, le projet de loi fixant le statut des sociétés de navigation maritime. Je sais que l'une des conditions que l'on avait mise à l'adoption de ce projet de loi était que dans tous les cas, l'Etat posséderait dans les deux sociétés, Compagnie générale transatlantique et Messageries maritimes, environ 80 p. 100 des actions.

Lisant le rapport de M. Cayol à l'Assemblée nationale, et voyant que l'Etat possédait 81,29 p. 100 des actions, j'étais satisfait, puisque le vœu des deux assemblées avait été exaucé; mais une question posée par M. Maroger m'a fait demander des renseignements plus précis et je m'aperçois que ce n'est pas du tout 81,29 p. 100 que possède l'Etat, mais simplement 63,6 p. 100.

M. le rapporteur. Vous n'avez pas lu mon rapport! (*Sourires.*)

M. le rapporteur pour avis. 63,6 p. 100, chiffre assez inquiétant, parce que j'entends bien qu'il y a des actions à vote plural et que, par le jeu de ces actions, l'Etat possède plus de 68 p. 100 du capital social et qu'il a, par conséquent, pour l'instant tout au moins, la majorité absolue dans les assemblées générales ordinaires et extraordinaires, et qu'il peut, par conséquent, en toutes circonstances, imposer sa volonté. Mais il reste tout de même que les actions à vote plural ne sont pas depuis très longtemps en odeur de sainteté et qu'un texte législatif peut supprimer les avantages donnés à ces actions, et vous risquez, du jour au lendemain, alors que nous étions partis avec le pourcentage de 80 p. 100 au profit de l'Etat, vous risquez de vous trouver avec un simple pourcentage de 63,6 p. 100, qui ne vous donne pas la possibilité d'imposer la volonté de l'Etat dans les délibérations des assemblées générales ordinaires et extraordinaires.

M. le rapporteur. Si vous me le permettez, je vous ferai remarquer que moi-même, dans mon rapport, j'ai tenu à vérifier l'exactitude de la proportion indiquée par M. Cayol et que des renseignements que j'ai recueillis il résulte bien la proportion que vous avez indiquée. Mais cette modification dans la répartition des actions provenait de ce qu'il existait en 1948, dans le capital social de la Compagnie générale transatlantique, des séries très diverses de titres, des actions de jouissance et des actions à vote plural, de parts bénéficiaires et encore d'autres car il faut rappeler, en effet, qu'en 1933 l'assainissement n'a pas été réalisé seulement par l'apport de l'Etat mais encore par des amputations subies par les actionnaires eux-mêmes. On a fait un remaniement, on a abouti à 66 p. 100 dans le capital même. Laissez-moi vous rappeler que la loi du 28 février 1948 contient une disposition qui, par dérogation au droit commun — par dérogation à un texte dont je n'ai pas la date présente à la mémoire — en vertu de la loi du 28 février 1948, l'Etat, dans toutes les assemblées générales, assemblées ordinaires et extraordinaires, doit voter à la majorité absolue. Par conséquent, à cet égard, il n'y a aucune crainte pouvant résulter d'une modification du droit commun. Il y a une loi spéciale comportant une dérogation au droit commun en ce qui concerne la Compagnie transatlantique et la Compagnie des Messageries maritimes et de laquelle il résulte que non seulement l'Etat a la majorité en Conseil d'administration, mais que, dans toutes les assemblées ordinaires et extraordinaires, il détient et détientra toujours la majorité absolue.

M. le rapporteur pour avis. Je vous entends, monsieur le président. Pour ce qui est des Messageries maritimes, nous sommes d'accord, elles devraient avoir environ 69 p. 100 du

capital. Elles vont arriver très vraisemblablement par les apports que fait l'Etat à 80 p. 100 du capital, mais pour ce qui est de la Compagnie transatlantique, qui n'a plus que 63,6 p. 100 du capital, je ne sais pas comment fera l'Etat si l'on ne fait pas voter une nouvelle loi pour s'arroger les droits supplémentaires à l'intérieur d'une société qui a la forme anonyme.

M. le rapporteur. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?...

M. le rapporteur pour avis. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur avec l'autorisation de l'orateur.

M. le rapporteur. « L'article 18 de la loi du 28 février 1948, en vue d'assurer à l'Etat la majorité absolue dans toutes les assemblées ordinaires et extraordinaires a édicté une dérogation aux dispositions de l'article 6 de la loi du 26 avril 1930. »

Le statut des deux compagnies est un statut spécial; ce n'est pas simplement l'insertion dans le cadre de la loi de 1867 sur les sociétés anonymes. Il y a des dispositions particulières. Il n'existe pas d'autres sociétés qui aient des dispositions semblables à celles-là et il me paraît que toutes les garanties que vous pouvez désirer en ce qui concerne la modification de la majorité absolue résultent du texte que je viens de lire.

M. le rapporteur pour avis. Je donne acte à M. le président de ce que l'Etat sera toujours garanti et que, par conséquent, il aurait toujours, grâce aux actions à vote plural, la majorité de plus de 66 p. 100.

Il n'en reste pas moins que l'Etat avait en actions en capital 81,29 p. 100 en 1948 et qu'à l'heure présente, en capital, il n'a plus que 63,6 p. 100. Peut-être faudrait-il savoir sous quelle forme et dans quelles conditions s'est effectué ce changement de pourcentage.

Peut-être faudrait-il savoir comment on a, dans une assemblée générale extraordinaire du mois de septembre 1949, décidé de transformer brusquement les parts bénéficiaires et les actions de jouissance en actions de capital. Je ne sais pas si l'Etat avait vraiment un intérêt majeur, monsieur Abel-Durand, à réaliser au profit des actionnaires privés une pareille opération. Ce que je sais, c'est que, ce faisant, on a laissé l'Etat se dépouiller de la majorité absolue du capital qu'il avait au préalable et qu'à l'heure présente nous nous trouvons — que vous le vouliez ou non — devant la difficulté suivante: nous ne détenons la majorité que dans la mesure où les actions à vote plural peuvent jouer. (Applaudissements.)

M. le rapporteur. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le rapporteur pour avis. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission avec l'autorisation de l'orateur.

M. le rapporteur. Je n'ai pas participé aux délibérations de l'assemblée générale. M. le ministre non plus, d'ailleurs, mais vous comprendrez que j'ai eu la préoccupation de vérifier si la proportion qui existait en 1938 était toujours la même. J'ai demandé à la Compagnie générale transatlantique quelques indications supplémentaires et elle m'a donné communication des décisions de plusieurs assemblées générales extraordinaires. Il a fallu, en effet, réunir les obligataires, en vertu de dispositions antérieures. D'après ces décisions, prises d'ailleurs après consultation juridique de M. le professeur Hamel, la répartition des nouveaux titres devait équitablement se faire dans la proportion que j'ai indiquée tout à l'heure. Je n'ai pas à défendre l'Etat, car il a été dûment représenté aux assemblées générales...

M. Gaston Defferre, ministre de la marine marchande. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le rapporteur. Très volontiers.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Si vous le permettez, monsieur le président, je prendrai la parole tout à l'heure et, bien entendu, j'apporterai à M. le rapporteur de la commission des finances toutes les précisions qu'il m'a demandées. Je n'ai pas voulu l'interrompre, car il me paraît préférable de répondre à l'ensemble des questions qui auront été posées par les divers orateurs.

M. le rapporteur pour avis. Je ne sais pas s'il est nécessaire d'insister là-dessus, monsieur le ministre, mais l'affaire me paraît excessivement grave. Lorsque l'assemblée générale extraordinaire, où l'Etat possédait 81,29 p. 100 du capital, a décidé la transformation des parts bénéficiaires et des actions de jouissance en actions de capital, elle savait parfaitement que c'était le capital privé qui détenait environ les trois quarts de ces parts bénéficiaires et de ces actions en capital. Et ceux-là mêmes qui représentaient l'Etat devaient savoir quelle était la conséquence de la décision qu'ils allaient prendre.

J'entends bien que l'on pourra peut-être me répondre que la valeur de ces parts bénéficiaires était de 150 francs et que, pour huit parts bénéficiaires, on a donné une action de 1.000 francs. La seule chose qu'on ne dise pas, c'est la raison pour laquelle, au lendemain même de cette opération, on a fait, par réincorporation des réserves, une réévaluation du bilan qui a porté

immédiatement les actions à 2.000 francs. Par ailleurs, si vous lisez la cote Desfossés aujourd'hui, vous vous apercevez que les actions B de la Compagnie générale transatlantique sont d'environ 4.680 francs chacune et que le bénéfice réalisé par la transformation de ces titres en actions de capital s'évalue à l'heure actuelle à la somme de 799.414.200 francs. Ce n'est pas tout de même une petite opération. En tant que notaire, je ne pourrais que me féliciter d'une pareille affaire; je ne sais pas si, comme représentant de la commission des finances, il ne m'appartenait pas d'inviter le ministre à veiller, dans la mesure du possible, à ce que les sociétés d'économie mixte ne passent pas à côté des contrôles auxquels elles devraient être assujetties.

M. Pellenc, qui, ici, même depuis trois ans un combat acharné contre les sociétés nationalisées, ferait peut-être bien de regarder ce qui se passe dans certaines sociétés d'économie mixte. Je suis persuadé que l'ensemble de la nation tirerait profit de ce qu'un contrôle sérieux s'exerce sur ces sociétés, comme il s'exerce, actuellement, sur les sociétés nationalisées. (Applaudissements à gauche.)

Voilà, messieurs, ce que votre commission des finances m'avait chargé de vous indiquer. J'ai cru qu'il était nécessaire de le faire parce que, tôt ou tard, l'affaire aurait été connue et qu'on n'aurait pas su très exactement comment l'opération s'était réalisée.

Sous le bénéfice de ces observations, et quels que soient, d'ailleurs, leur gravité et leur sérieux, votre commission des finances, qui vous demandera d'adopter les deux amendements de forme qu'elle a déposés, vous demandera également d'adopter l'ensemble du texte qui vous est proposé. (Applaudissements à gauche.)

M. le président. La parole est à M. Romani.

M. Romani. Mes chers collègues, monsieur le ministre, j'ai déjà eu l'occasion ici même, lors du vote du dernier budget de la marine marchande, de vous exposer tout au long les légitimes revendications des usagers des lignes maritimes de la Corse. Elles n'étaient pas nombreuses, elles me paraissent raisonnables. Elles vous étaient déjà familières, monsieur le ministre, puisqu'aussi bien à cette date vous me répondiez que vous alliez les mettre à l'étude avec le désir, sincère, j'en suis certain, de leur donner la plus large satisfaction.

Je ne pense pas qu'il soit utile de les reprendre ce soir ici même et dans le détail. Je fais confiance à votre mémoire, que je sais bonne, tout au moins au souvenir des récentes discussions devant l'Assemblée, où elles ont été longuement expliquées.

Contrairement à mon attente, je dois l'avouer, mais avec une franchise dont il convient de vous louer, vous n'avez pas cru devoir accepter devant l'autre assemblée ces revendications, toujours les mêmes, dont vous n'avez cependant contesté ni la légitimité ni la nécessité.

Faisant la synthèse de la question des relations maritimes avec la Corse, vous avez fort justement ramené à quatre les grands problèmes qui nous tiennent à cœur: suppression de la division des navires en deux catégories; suppression de la majoration de 10 p. 100 sur certains billets; suppression de certaines taxes sur ces billets de passage et enfin révision du calcul de la distance kilométrique entre le continent et les ports de Corse.

C'était là, monsieur le ministre, si je ne m'abuse, les questions que je vous posais en juillet dernier, en y ajoutant cependant les raisons qui me permettaient de croire que le Gouvernement leur réserverait un accueil favorable.

Dans votre réponse à l'Assemblée, vous n'avez contesté aucun des arguments que j'avais mis en avant. Peut-être étaient-ils irréfutables, peut-être aviez-vous déjà faits vôtres; mais vous avez chiffré leur incidence financière à 50 millions de francs. 50 millions, mes chers collègues, une misère, pourrait-on dire, lorsqu'il s'agit d'assurer à une population de 300.000 habitants des conditions de déplacement décentes et à la portée de toutes les bourses. La révision des tarifs, les conditions à fixer, les aménagements à faire sur les bateaux, sont des questions vitales pour l'île et, monsieur le ministre, vous n'en ignorez pas l'importance.

Vous avouerez avec moi, mes chers collègues, que, lorsque des passagers se trouvent dans l'obligation de passer toute une nuit, souvent par mauvais temps, par grosse mer, sans bénéficier — à moins, bien entendu, de payer un supplément appréciable pour une couchette — de ce minimum de confort que la S. N. C. F. réserve à ses clients, ces passagers ont droit de se plaindre du manque d'égards à leur endroit.

Monsieur le ministre, quand nous demandons au Gouvernement de faire respecter les engagements souscrits, ce n'est pas une faveur que nous sollicitons. Nous ne sommes pas des quémandeurs, vous le savez, et, autant que quiconque, nous répugnons à tendre la main, mais nous avons un sens très élevé de la justice et lorsque, comme c'est le cas aujourd'hui,

d'hui, nous sommes les avocats d'une juste cause, Gouvernement et Parlement se doivent de nous entendre.

Que réclamons-nous en fait ? Que la parité des tarifs maritimes et des tarifs ferroviaires, demandée par les rapporteurs des deux commissions, et que le décret de 1937 nous avait imposée, pour des raisons d'ordre financier soit scrupuleusement observée. J'insiste sur ce point, ainsi que l'a déjà fait mon ami M. Gavini devant l'Assemblée nationale: cette assimilation n'est pas notre fait, on nous l'a imposée à une époque où la mesure nous était défavorable. Il se trouve que les choses ont changé depuis. Alors, monsieur le ministre, je vous pose la question: est-il juste, est-il honnête que, par des moyens dont le moins qu'on puisse dire est qu'ils n'apporteront rien à la gloire de ceux qui les ont inventés, les Corses se trouvent frustrés du droit acquis à des déplacements dans des conditions que le seul respect de la dignité humaine, à défaut d'autres considérations, aurait dû suffire à leur faire maintenir ?

Je sais, monsieur le ministre, combien vous auriez été heureux de faire droit à des demandes dont le bien-fondé ne vous a pas échappé, mais je sais aussi, hélas ! que vous n'êtes pas le seul meneur de jeu, et c'est pourquoi je me permets de vous livrer quelques suggestions qui seront peut-être de nature à calmer les appréhensions du vigilant tuteur de la rue de Rivoli. (*Sourires.*) Lorsque vous avez accepté de verser une subvention de 225 millions à la Compagnie générale transatlantique, cette subvention avait été calculée sur le déficit d'exportation allant du mois de juillet 1948 au mois de juin 1949, à une époque où la quasi-totalité du fret était enlevée par de petits caboteurs, pour des raisons qui n'étaient pas toujours celles de meilleur marché. La chose est tellement vraie, monsieur le ministre, que votre prédécesseur a ordonné une enquête sur ce point.

Je n'en connais pas les résultats, mais il vous sera facile, en serrant le problème de très près, de trouver les quelque cinquante millions qui vous manquent, sans que vous ayez besoin, pour cela, de faire appel aux cordons de la bourse trop bien serrés de notre grand argentier. Et, s'il en était besoin, des économies supplémentaires et assez importantes pourraient être trouvées dans l'amélioration, dans l'organisation beaucoup plus rationnelle des opérations de chargement et de déchargement à l'arrivée et au départ des bateaux des ports de Corse.

Je pourrais, si vous le vouliez, vous donner sur ce point de plus amples renseignements. Et puis voyez-vous comme nous ne sommes ni aussi déraisonnables qu'on veut bien le dire, ni aussi exigeants qu'on le pense, ce n'est pas la totalité des taxes dont nous demandons la suppression, mais seulement la disparition de cette taxe de 8 p. 100 que rien ne justifie, ni en droit, ni en fait.

Ainsi, monsieur le ministre, la seule objection, celle du déficit, qu'à votre corps défendant, je le sais, vous aviez présentée à nos revendications disparaît d'elle-même, pour un peu qu'on veuille bien tenir compte des suggestions que je vous apporte.

Pour ne pas abuser des instants de nos collègues, je me garderai de reprendre en détail les quatre problèmes que vous nous avez signalés. J'y avais d'ailleurs répondu par avance en posant leurs prémices.

Le but de cette intervention était uniquement de servir de préface à l'amendement que j'ai déposé et que je défendrai tout à l'heure.

Monsieur le ministre, au sein de la commission de la marine marchande, vous avez déclaré que vous étiez le représentant de la plus grande ville corse du continent. C'est un honneur dont vous pouvez être fier à juste titre (*Sourires*) mais il comporte des obligations difficiles à éluder et que vous n'avez jamais cherché à éviter. Je sais, monsieur le ministre, combien le problème des relations maritimes avec la Corse vous tient à cœur et combien vous seriez heureux de lui voir donner une solution conforme à nos désirs et, je l'ajoute, aux vôtres. Je n'ignore rien des efforts tentés par vos soins dans le sens même qui nous préoccupe et c'est pourquoi je garde l'espoir que la fin de la discussion verra un accord qui vous apportera autant qu'à nous-mêmes la plus légitime des satisfactions, monsieur le ministre. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Franceschi.

M. Franceschi. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le débat d'aujourd'hui, à propos d'un projet de loi concernant l'exploitation des services maritimes d'intérêt public, revêt pour la Corse un caractère d'une extrême importance. Du fait de sa position géographique, le problème des transports maritimes se présente comme l'un des facteurs essentiels qui conditionnent la vie économique du département. La prospérité dépend en grande partie de la fréquence du trafic maritime et du prix des transports. C'est pour cette raison que ce problème se trouve placé au centre des préoccupations de l'ensemble de la population corse. Que veulent nos compatriotes ? Une chose très simple et facile à réaliser, à condition bien entendu qu'on y mette un peu de bonne volonté. Faisant partie de l'ensemble des

départements métropolitains, ils entendent bénéficier, en ce qui concerne les prix des transports d'intérêt public, des mêmes conditions que les autres départements métropolitains. Ce n'est donc pas une faveur qu'ils demandent, mais une mesure de stricte égalité, ce en quoi ils ont parfaitement raison.

J'ose espérer, étant donné l'importance du problème et le bien fondé de cette revendication, que M. le ministre de la marine marchande et le Conseil de la République auront à cœur de la faire aboutir.

Quelle est la mesure qu'il convient de prendre à cet effet ? M. le ministre la connaît aussi bien que moi. Il s'agit, d'une part, d'aligner le tarif kilométrique fret et passagers entre la Corse et le continent sur le tarif kilométrique de la Société nationale des chemins de fer français et, d'autre part, d'accorder aux transports maritimes entre le continent et la Corse, et vice-versa, les réductions qui sont accordées sur le réseau de la S. N. C. F.

Cette assimilation a existé pendant une certaine période. Elle avait été instituée par l'arrêté du 31 août 1937 et le décret-loi du 15 juin 1938 qui comportaient l'alignement du tarif maritime sur les tarifs ferroviaires. Ce décret fut aboli par le gouvernement de Vichy.

Depuis la libération, les discussions avec le Gouvernement se poursuivent pour obtenir l'application des textes susnommés; ces discussions ont abouti, il faut le dire, à certains résultats. Mais la situation de 1938 n'a jamais été rétablie.

Comment se présente actuellement le problème ? Il faut noter que l'alignement des tarifs de première sur les premières du chemin de fer, des secondes et du pont sur les secondes et les troisièmes du chemin de fer, avec une réduction de 30 p. 100, n'a été réalisé que sur les vieux navires; sur les navires neufs ou remis en état, les tarifs sont plus élevés que ceux de la S. N. C. F.

J'ajoute, par ailleurs, que les réductions pour les familles nombreuses, les anciens combattants, les congés payés, etc., ne sont pas appliquées dans les mêmes conditions que celles de la S. N. C. F. Enfin, question plus grave, l'alignement sur les tarifs de chemins de fer ne fut jamais appliqué pour le fret.

Quelles sont les conséquences de cette situation sur la vie économique du département ? C'est, d'abord, les difficultés que rencontrent des dizaines de milliers de petits fonctionnaires et employés de Corse pour se rendre dans l'île pour leur congé annuel. C'est, en même temps, une entrave au développement du tourisme, qui est une industrie d'avenir pour le département et, pour les Corses de l'île, c'est la dime qu'ils payent sur tous les produits importés, c'est-à-dire sur presque tous les produits de consommation courante.

On assiste, par ailleurs, à cette anomalie que le prix du fret est plus élevé dans le sens Ajaccio-Marseille que dans le sens Marseille-Ajaccio. Le résultat de cette anomalie, c'est que les producteurs corses qui exportent sur le continent leurs produits, après avoir payé une dime en tant que consommateurs, doivent en payer une deuxième en tant qu'exportateurs.

Me faisant le porte-parole de tous les originaires de la Corse, j'ai déposé devant la commission de la marine marchande du Conseil un amendement tendant à compléter l'article 1^{er} du projet de loi en discussion par les dispositions suivantes: « Le tarif kilométrique, fret et passagers, entre la Corse et le continent et vice-versa ne pourra en aucun cas dépasser les tarifs kilométriques de la S. N. C. F. et les réductions accordées sur le réseau de la S. N. C. F. seront appliquées aux transports maritimes entre la Corse et le continent et vice-versa. »

Mais à la commission, tout en reconnaissant que ma proposition était juste, on m'a fait remarquer que mon amendement serait rejeté en séance publique par l'application de l'article 47 du règlement.

Au même moment, la commission était saisie d'un autre amendement émanant de M. Romani. Cet amendement, moins exigeant que le mien, puisqu'il laisse de côté la question du fret, a été adopté, avec l'espoir que la commission des finances et M. le ministre ne feraient pas tomber sur lui la guillotine de l'article 47.

Comme je ne suis pas de ceux qui se laissent enfermer dans le dilemme du tout ou rien, je me joins à l'amendement de M. Romani, parce que, bien que ne me donnant pas entièrement satisfaction, il a l'avantage de me convenir pour les tarifs passagers et les réductions. C'est avec plaisir que je m'associe volontiers avec lui pour demander au Conseil de voter cet amendement.

D'aucuns, je le sais, pourraient arguer du fait qu'il est inutile de le voter, puisqu'aussi bien il est prévu, dans la convention passée entre la compagnie générale transatlantique et l'Etat, une subvention de 225 millions destinés, précisément, à couvrir forfaitairement les charges spéciales afférentes à l'exploitation des lignes d'intérêt général entre le continent et la Corse et découlant, notamment, de l'assimilation des tarifs maritimes aux tarifs ferroviaires.

A ce propos, si vous le permettez, monsieur le ministre, je

voudrais vous poser une question. L'année dernière, la subvention allouée à la Compagnie générale transatlantique était de 250 millions de francs. Avec cette somme, il ne vous a pas été possible, comme je l'indiquais tout à l'heure, de faire supprimer la double tarification ni de faire appliquer les réductions aux anciens combattants, congés payés, etc., dans les mêmes conditions que la Société nationale des chemins de fer français, sans parler du fret qui reste toujours terriblement cher.

Cette année, vous n'accordez qu'une subvention de 225 millions de francs, inférieure, par conséquent, de 25 millions à celle de l'année dernière. Dans ces conditions, je me permets de vous demander comment vous allez procéder pour obtenir une assimilation des tarifs maritimes aux tarifs ferroviaires.

M. le ministre. La subvention a toujours été de 225 millions; elle n'a jamais été de 250 millions.

M. Franceschi. Au budget de 1950 figure — si je ne m'abuse — une subvention de 250 millions.

M. le ministre. Il est possible que, dans un des bleus du budget, le chiffre de 250 millions ait été porté, mais le chiffre véritable a été l'année dernière de 225 millions.

M. Franceschi. Je prends acte de votre déclaration.

Je dois dire franchement qu'en ce qui me concerne, je voyais dans ces faits l'impossibilité financière de mettre en pratique les prescriptions de la convention, ce contre quoi j'aurais protesté, au nom de mes compatriotes, qui en ont assez, croyez-le bien, des demi-mesures qu'on prend à leur égard. Les populations de la Corse — je le répète — ne réclament pas de faveurs; elles exigent d'être traitées sur un pied d'égalité avec l'ensemble des Français. *(Applaudissements.)*

M. le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mesdames, messieurs, le Conseil de la République est appelé à se prononcer sur un projet de loi tendant à la ratification de conventions entre l'Etat et les grandes compagnies maritimes. Nous sommes appelés à nous prononcer sans avoir la possibilité de modifier les cahiers des charges qui sont annexés à ces conventions.

Le groupe communiste ne peut pas être d'accord, lorsqu'il constate qu'il sera attribué aux grandes compagnies maritimes, non pas une indemnisation pour services rendus, mais une subvention plus générale, qui sera accordée, comme le disait précédemment notre collègue M. Courrière, non seulement, en cas de déficit, mais aussi lorsque les compagnies seront bénéficiaires. Cette subvention sera calculée d'après le déficit global d'exploitation échelonné sur plusieurs années et revisable à tout instant. En outre, une prime dite de bonne gestion sera accordée.

Le mécanisme du projet est tel que, si le déficit est supérieur à un milliard de francs, somme qui représente le montant de la subvention, vous aurez la possibilité de reviser cette subvention sur simple demande des deux parties contractantes. Mais, si le déficit est de 400 millions de francs, la subvention sera de 400 millions, plus une prime dite de bonne gestion. Cette prime sera équivalente à la moitié de 600 millions, soit 300 millions, et sera accordée aux compagnies dont le déficit aura été inférieur à un milliard de francs.

Il est, en effet, étonnant de voir que certains de nos collègues, qui sont très sensibles lorsqu'il s'agit de subventions pour les sociétés nationalisées, laissent passer sans protester de telles conventions.

Mieux, si au contraire il existe un bénéfice supérieur à un milliard, aucune subvention ne sera accordée et, si le bénéfice est inférieur à ce plafond, s'il est par exemple de 400 millions, alors il sera versé, parce que la compagnie n'a pas atteint le plafond, une prime calculée de la même façon, qui sera égale à la moitié de la différence entre le bénéfice réel et le bénéfice d'un milliard de francs supposé pouvoir être atteint, c'est-à-dire une prime de 300 millions.

A l'Assemblée nationale on a fait remarquer que les bénéfices résultant de cette indemnité complémentaire ne seront qu'un artifice comptable, puisqu'en somme, c'est l'Etat qui réalisera un bénéfice sur l'Etat. Or, en réalité, la démonstration en a d'ailleurs été faite à cette tribune, l'Etat n'est pas seul propriétaire. Il y a dans ces compagnies une participation du capital privé, participation qui ira en se développant en raison des avantages que représentent ces conventions.

Nous ne pouvons admettre une telle méthode. Nous pensons qu'il faut, avant tout, déterminer le principe du service rendu et indiquer, ligne par ligne, le montant maximum du déficit que l'Etat s'engage à couvrir, compte tenu des services qu'il exige.

En second lieu, nous pensons qu'à la clôture d'un exercice le déficit doit être couvert par les bénéfices réalisés par la compagnie sur les autres lignes et le solde pris en charge par l'Etat, sous réserve que le déficit n'exécède pas le maximum fixé par les conventions, ce maximum devant être revisable selon les procédés en usage.

Cette première question des subventions est une des raisons

qui motivent notre hostilité au projet en discussion. La seconde observation que je veux faire sur ce projet a trait aux relations entre la Corse et le continent.

Nous aurions voulu que soit incluse dans le cahier des charges une clause indiquant que les tarifs kilométriques, passagers et fret entre la Corse et le continent ne devraient en aucun cas dépasser les tarifs kilométriques de la Société nationale des chemins de fer français et que les réductions accordées sur les réseaux ferroviaires de la Société nationale des chemins de fer français devraient être appliquées aux transports maritimes entre la Corse et le continent et vice versa, naturellement.

Ces revendications, à notre avis, sont parfaitement légitimes et ceux qui considèrent que la Corse est un département français, doivent comprendre que les Corses ont droit au même traitement, en ce qui concerne le prix des transports, que les Français du continent. Or, le Gouvernement n'en tient pas compte et rien n'est prévu dans le projet de loi sur les conventions.

Une troisième observation, la dernière, est relative à l'article 8 qui accorde une prime au personnel des compagnies. Le montant de cette prime, est-il précisé, ne pourra excéder 5 p. 100 de l'allocation complémentaire. Pourquoi fixer le plafond de cette prime à 5 p. 100 ? Les bénéfices réalisés par la Compagnie sont dus aux personnels navigant et sédentaire et cette prime devrait être proportionnée aux bénéfices réalisés. Dans tous les cas, elle devrait faire l'objet d'accords entre les compagnies et le personnel.

D'autre part, il est indiqué que la gratification est individuelle. Elle est variable, selon les services rendus et la manière de servir. Nous savons bien ce que cela veut dire. C'est là une méthode qui est déjà employée ailleurs. Elle consiste à diviser pour régner. Nous pensons qu'il serait plus juste d'assurer la répartition de cette prime par une commission mixte où le personnel serait représenté.

C'est pour ces raisons que nous rejetons votre projet. Nous refusons notre accord à l'octroi de primes aux capitaux privés investis dans les grandes compagnies maritimes. Votre projet ne donne pas satisfaction au personnel des compagnies, il ne donne pas satisfaction aux habitants du département de la Corse. C'est pourquoi le groupe communiste votera contre. *(Applaudissements à l'extrême gauche.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Mesdames, messieurs, je tiens tout d'abord à m'excuser auprès du Sénat de ne pas être venu, comme il avait été suggéré à un moment, devant la commission des finances de votre assemblée. J'ai été atteint par une grippe fort désagréable qui n'est d'ailleurs pas encore guérie et qui m'a empêché de me rendre à votre convocation. Aujourd'hui, je m'excuse aussi auprès de vous de la mauvaise qualité de ma voix et de l'état dans lequel je me trouve, qui va m'obliger à abréger considérablement les explications que j'aurais voulu fournir.

Il est vrai que mes explications peuvent être également abrégées grâce au très complet rapport que M. Abel-Durand a établi. Ce rapport, qui est à la fois historique et analytique, a parfaitement rappelé les conditions dans lesquelles ont été établies les relations entre le Gouvernement français, d'une part, la Compagnie des Messageries maritimes et la Compagnie générale transatlantique, d'autre part. Il a expliqué comment ces rapports avaient commencé, comment ils s'étaient développés et pourquoi nous étions arrivés à la situation actuelle.

En ce qui me concerne, je veux simplement insister en quelques mots sur la notion de service public. Lorsqu'il s'agit de certaines relations maritimes lointaines, il peut arriver que l'exploitation des lignes ne soit pas rentable et que les compagnies privées n'ayant pas de raison de perdre chaque année des sommes importantes, abandonnent l'exploitation de ces lignes qui sont cependant utiles pour l'intérêt général bien compris de notre pays.

Aussi cette notion de service public, qui existe, vous le savez, à l'intérieur du pays en bien des matières, devait être appliquée également en matière maritime, et le Gouvernement français, pour ce motif, a passé avec les compagnies des Messageries maritimes et transatlantique des conventions, qui sont d'ailleurs différentes de celles d'avant guerre.

Je ne veux pas revenir sur le passé, faire l'historique des déficits qui se sont accumulés au cours de nombreuses années avant la guerre dans l'exploitation de ce qu'on appelait à l'époque les Services Contractuels. Je veux tout simplement indiquer quelles ont été les raisons qui ont déterminé le choix de la formule qui vous est soumise aujourd'hui.

Le Gouvernement avait à choisir entre trois formules.

La régie directe, dans laquelle l'Etat assume lui-même les risques financiers d'exploitation et paye, quand il y a déficit — ce qui est le cas malheureusement fréquent des lignes d'intérêt public — la totalité du déficit. L'expérience prouve que ce système n'est pas bon, que la gestion ainsi obtenue n'est pas

une gestion avantageuse. La preuve ayant été faite dans le passé du mauvais fonctionnement ainsi obtenu, il n'y avait pas intérêt à renouveler une expérience déjà malheureuse.

Le deuxième système est celui des subventions par lignes concédées; ce système consiste à accorder une subvention à la ligne dont l'exploitation est déficitaire. Mais une compagnie peut exploiter toute une série de lignes; certaines sont d'intérêt public, d'autres d'intérêt privé; certaines sont déficitaires, d'autres bénéficiaires. On accorde dans ce cas une subvention à la ligne d'intérêt public qui est déficitaire. L'expérience passée a prouvé que ce système n'était pas bon, car il est parfois difficile de distinguer, parmi les frais que doit supporter une compagnie, ceux qui incombent à ligne d'intérêt public et ceux qui incombent à la ligne privé. D'autre part, cette formule manque de souplesse et ne permet pas une adaptation suffisante aux besoins du commerce maritime qui sont, vous le savez, d'une nature assez particulière et surtout très mouvante.

Le troisième système est celui de la subvention avec plafond attribuée à la compagnie qui exploite des lignes d'intérêt public en fonction de ses résultats d'ensemble. C'est ce système qui a été retenu. Il est à la fois plus souple et plus pratique que le système précédent et, dans le passé, il a été démontré qu'il était meilleur, car, ce système ayant été appliqué à la Compagnie générale transatlantique avant la guerre, il a permis d'obtenir que cette compagnie qui, précédemment, avait perdu beaucoup d'argent et dont les déficits s'élevaient à des sommes importantes, arrive à la veille de la guerre à une exploitation à peu près équilibrée.

C'est donc ce système qui a été adopté par le Gouvernement, qui a été soumis au Parlement, et qui a été très longuement discuté par la commission de la marine marchande et par la commission des finances de l'Assemblée nationale. Le Gouvernement a complété ce système en y ajoutant ce qu'on appelle les allocations complémentaires qui ont été tout à l'heure si vivement critiquées par M. le rapporteur de la commission des finances, qui a vu là un moyen de permettre aux intérêts privés, qui sont investis dans la Compagnie générale transatlantique en particulier de réaliser des bénéfices substantiels sans aucun risque.

Je me permets de répondre à M. Courrière que, s'agissant de commerce maritime, on n'a pas trouvé d'autre formule qui puisse donner à la fois autant de souplesse et autant de garantie.

En effet, comment se présente le problème ? Quand il s'agit d'une compagnie comme la Compagnie générale transatlantique, à laquelle l'Etat impose l'exploitation d'un certain nombre de lignes, il est évident qu'il lui est extrêmement difficile de réaliser des bénéfices comme peuvent en réaliser certaines compagnies privées, qui choisissent les lignes qui peuvent rapporter des bénéfices. Il s'agit, par conséquent, de stimuler l'activité d'une telle compagnie et d'obtenir de ses dirigeants, qui courent le risque d'avoir un déficit à la fin de l'année, que non seulement ils n'aient pas de déficit, mais qu'ils réalisent des bénéfices. Quand on dit à une compagnie: si, au lieu d'avoir un déficit que nous évaluons par exemple à 1 milliard, vous avez un déficit inférieur à cette somme, nous vous donnerons une prime de gestion — on pousse les dirigeants de la compagnie à tout faire pour qu'il n'y ait pas de déficit, ou un déficit aussi minime que possible; la prime de gestion est une solution normale, et que justifie le résultat obtenu.

Quand il y a un bénéfice, s'il atteint une somme suffisante, il n'y a pas de prime de gestion. Mais si le bénéfice, malgré les efforts méritoires qui ont été faits, n'atteint pas une somme suffisante pour un fonctionnement normal de l'entreprise, il est juste qu'une allocation complémentaire soit alors payée. Il faut d'ailleurs se rappeler que cette allocation complémentaire n'est accordée qu'en cas de déficit réduit ou de bénéfice réduit. Cette allocation complémentaire n'est donc pas accordée dans tous les cas et elle a d'ailleurs un caractère progressif, alors que précédemment il y avait purement et simplement paiement de la totalité du déficit, sans considération du montant du déficit ou du montant du bénéfice.

Ainsi, on a trouvé un système qui a l'avantage d'éviter à l'Etat de supporter dans tous les cas la totalité du déficit, grâce à la fois au système du plafond et au système d'allocation complémentaire.

Je peux donc dire que ce système — je n'en revendique pas la paternité, car il a été imaginé par mes prédécesseurs — dont je me déclare entièrement solidaire, est, de tous ceux qui ont été mis à l'épreuve en pareille matière, celui qui s'est révélé, non seulement comme étant le meilleur, mais, en outre, comme apportant à l'Etat le plus de garanties.

Maintenant, je voudrais, d'un mot, répondre aux questions qui m'ont été posées par M. Courrière sur la structure du capital de la Compagnie générale transatlantique. Je vois, messieurs, que le Conseil de la République est resté tout à fait fidèle aux

grandes traditions du Sénat, puisque sa commission des finances, comme autrefois, se livre à des investigations à la fois précises et sérieuses sur toutes les questions qui lui sont soumises et qu'elle est allée au fond du problème en ce qui concerne l'évolution de la structure du capital de la Compagnie générale transatlantique.

Cette question a été qualifiée de grave par M. Courrière et il a laissé supposer que ce problème dissimulait peut-être, non pas un scandale, mais une opération plus ou moins régulière. En vérité, cette opération est, je crois, parfaitement régulière. En tout cas, je vais vous apporter toutes les précisions que vous avez bien voulu me demander.

Le capital de la Compagnie générale transatlantique était, au 1^{er} août 1948, ainsi composé: 56.513 actions A, à vote plural, de 150 francs, appartenant à l'Etat; 1.383.782 actions B de 150 francs, dont 1.144.430 appartenant à l'Etat. Il y avait, en outre, 450.871 actions de jouissance dont 20.372 appartenant à l'Etat et 577.981 parts bénéficiaires dont 310.925 appartenant à l'Etat.

Dans le capital social proprement dit, la participation de l'Etat en actions A et B était donc de 1.170.943 actions sur un total de 1.440.995 actions. Le nombre de voix dont disposait l'Etat aux assemblées générales des actionnaires était au total de 2.547.627 voix, soit sur un total de 3.217.478 voix, 78,4 p. 100.

Le 24 novembre 1949, les actionnaires de la compagnie, réunis en assemblée générale extraordinaire, ont adopté diverses résolutions prescrivant: 1^o le regroupement des actions A et B à raison de l'émission d'une action nouvelle pour six actions anciennes; 2^o l'unification des titres par la transformation en actions nouvelles de capital des parts bénéficiaires et des actions de jouissance. Ces résolutions ont été approuvées par les assemblées spéciales des porteurs de titres de chaque catégorie.

M. le rapporteur pour avis. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le rapporteur pour avis. Ce que je considère comme plus grave dans l'opération qui a été faite, c'est qu'alors que les parts bénéficiaires et les actions de jouissance n'ont aucun droit sur le capital, à partir du moment où on a transformé ces actions et ces parts en actions ordinaires B, on a diminué d'autant la part que l'Etat pouvait avoir dans le capital. Ce n'est pas tant, encore que ce soit grave, le revenu que les nouvelles actions vont avoir dans la répartition des bénéfices, c'est qu'on a inclus, dans la propriété de l'actif de la société, des gens qui n'y figuraient pas jusqu'à ce moment et qui n'avaient, à mon avis, aucune raison d'y être.

M. le ministre. Je réponds tout de suite à M. Courrière — sans attendre la suite de mon exposé — qu'il peut être tout à fait rassuré. Je lui ai indiqué, précédemment, que l'Etat disposait, avant la transformation dont nous parlons, de 78,4 p. 100 des voix et qu'il dispose maintenant de 76,5 p. 100 des voix. Par conséquent, il a perdu, en tout et pour tout, 1,9 p. 100 des voix pour permettre l'unification du capital et la simplification d'une situation financière extrêmement embrouillée.

Avant de donner davantage de précisions sur le déroulement de ces opérations — car je tiens à m'expliquer complètement — je me permets d'indiquer à M. Courrière que ceci n'est pas sans intérêt, car il sait, comme moi, qu'une société de l'importance de la Compagnie générale transatlantique peut être amenée à recourir au crédit, étant donné qu'elle a des charges importantes.

Il était nécessaire, pour cela, et afin qu'elle obtienne la confiance dont elle a besoin, que sa situation financière, et notamment sa situation sociale, sa structure interne, ne présentent plus cet enchevêtrement extraordinaire que représentait cette addition d'actions A, d'actions B, d'actions de jouissance et de parts bénéficiaires, mais que la situation soit simplifiée et clarifiée. Ce qui compte pour l'Etat, c'est de conserver au sein de la société la prépondérance qu'il avait précédemment, le pourcentage de voix qu'il détenait avant l'opération; c'est ce qui a été fait, vous venez de le voir.

Je veux répondre complètement aux questions qui m'ont été posées et indiquer comment les transformations ont été faites. Le capital social qui était précédemment de 216.044.250 francs a été porté, à la suite de cette première opération, à 407.862.000 francs; il a été porté ensuite, par incorporation de réserves, à 815.724.000 francs.

A l'heure actuelle il se décompose ainsi: 9.418 actions A à vote plural, qui sont la propriété de l'Etat; 398.444 actions B, dont 250.470 appartenant à l'Etat; comme je vous l'ai dit, l'Etat détient donc 76,5 p. 100 des voix quand il s'agit de réunir les assemblées générales ordinaires et extraordinaires, c'est-à-dire qu'il détient non seulement la majorité absolue, mais même la majorité qui est nécessaire quand il s'agit d'opérations exceptionnelles décidées par les assemblées générales extraordinaires. Ainsi nous sommes bien dans le cadre de la loi du 28 février

1948, qui prescrit que l'Etat doit posséder au sein des assemblées générales ordinaires ou extraordinaires de la Compagnie générale transatlantique une majorité absolue.

Je crois avoir donné à M. Courrière tous les détails sur la façon dont cette opération a été effectuée. J'ai apporté la preuve que l'Etat a conservé sa prépondérance absolue dans les assemblées générales, ordinaires et extraordinaires, de la Compagnie générale transatlantique. S'il me semble avoir convaincu certains des membres du Sénat, j'ai l'impression, par les dénégations de M. Courrière, que je ne l'ai pas convaincu lui-même. Comme il est le rapporteur de votre commission des finances, je tiens à lui dire que je reste à son entière disposition, ainsi que mes services, pour lui fournir tous les éclaircissements que les explications que j'ai données à cette tribune ne lui ont pas apportés.

La Corse, ainsi que l'a dit M. Romani, est un sujet qui est évoqué chaque année à l'occasion de la discussion du budget: on en a d'ailleurs parlé lors de la première lecture de ce projet devant l'Assemblée nationale. C'est en effet une question sur laquelle j'ai été amené moi-même à faire un certain nombre de déclarations depuis que je suis ministre de la marine marchande.

Tout à l'heure, M. Romani a bien voulu, et je l'en remercie, rendre hommage à la franchise des explications que j'ai fournies à l'Assemblée nationale en réponse aux orateurs qui me demandaient de donner satisfaction aux revendications présentées par les parlementaires corses. J'ai déclaré très nettement que je ne pouvais pas m'engager, parce que je n'avais pas l'accord du ministre des finances et du ministre du budget.

Aujourd'hui, j'ai le très grand plaisir de pouvoir annoncer à votre Assemblée que M. le ministre du budget m'a donné son accord pour que soit réalisé l'alignement entre les deux catégories de navires qui, vous le savez, étaient autrefois assujetties à des tarifs tout à fait différents. Je connais bien les revendications des Corses et je sais que, parmi les quatre grandes revendications qui étaient présentées, celle relative à la différence des tarifs entre les deux catégories de bateaux leur tenait particulièrement à cœur. Je suis donc très heureux de pouvoir leur apporter aujourd'hui cette satisfaction et, à cette occasion, je remercie mon collègue et ami M. Edgar Faure de m'en avoir donné la possibilité; cette satisfaction était depuis longtemps attendue par tous nos amis Corses, par tous ceux qui vivent dans cette belle île et par tous ceux qui habitent sur le continent. (Applaudissements.)

En ce qui concerne les relations avec l'Extrême-Orient, M. Lassalle-Séré a bien voulu, à la commission de la marine marchande, me poser la question des relations entre la métropole et certaines îles de l'Océan Pacifique. J'ai, à ce moment-là, répondu à M. Lassalle-Séré que je ne pouvais pas m'engager, mais j'ai provoqué une réunion entre l'honorable sénateur, les représentants de la compagnie des Messageries maritimes et un des représentants du ministère de la marine marchande. J'ai aujourd'hui le plaisir d'annoncer que cette réunion a été efficace puisqu'une entente a été réalisée. Je pense que nous pourrions, dans le cahier des charges, indiquer qu'à l'avenir les navires de la compagnie des Messageries maritimes pourront faire escale à Taïohaé et Uluoa.

M. Lassalle-Séré. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Lassalle-Séré, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Lassalle-Séré. Monsieur le ministre, je tiens à vous remercier très vivement, au nom des populations que je représente, pour votre déclaration qui aura là-bas le plus grand retentissement. Je vous remercie de la compréhension dont vous-même et vos services avez témoigné à l'égard de ces territoires. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

M. le ministre. Voilà, mesdames, messieurs, les quelques explications que je voulais apporter en réponse aux questions qui m'ont été posées. Tout à l'heure je serai amené, lors de la discussion des amendements, à fournir quelques explications complémentaires. Si aujourd'hui j'ai tenu, bien que souffrant, à venir devant vous, c'est d'abord par déférence vis-à-vis de votre assemblée, ensuite parce que j'ai pensé que ce projet de loi, déposé depuis 1948 et discuté très longuement par les commissions de l'Assemblée nationale, puis par l'Assemblée nationale elle-même, devait enfin être voté pour que ces deux grandes compagnies, la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes, puissent enfin avoir leur statut.

En votant ce texte, vous permettrez à deux vieilles compagnies de navigation françaises de continuer une activité déjà ancienne, comme le disait tout à l'heure M. le président Abel-Durand en termes si éloquents. Grâce à cette activité, la France peut être fière d'être connue et respectée dans presque toutes les parties du monde. On parle souvent des liens qui nous unissent aux territoires d'outre-mer. Je crois que parmi tous

ces liens moraux ou matériels, ceux que tissent ces grandes compagnies de navigation sont parmi les plus valables et les plus solides. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je voudrais d'un mot répondre à M. Dutoit, qui a présenté une argumentation que j'avais pu lire dans les débats de l'Assemblée nationale, concernant les comptes de chaque voyage. M. Dutoit n'a peut-être pas lu le cahier des charges; à cet égard, il lui donne complètement satisfaction. Par l'article 31 du cahier, la compagnie est tenue, en cours d'exercice, d'établir, pour chaque navire, des comptes provisoires d'exploitation, retraçant, par voyage et par groupe de voyages, l'intégralité des recettes, de quelque nature qu'elles soient, et les dépenses effectives d'exploitation afférentes aux voyages ou groupe de voyages.

M. Dutoit a donc complète satisfaction.

M. Dutoit. Je parlais de la question des déficits.

M. le rapporteur. J'ai compris votre pensée; j'avais lu très attentivement l'argumentation développée à l'Assemblée nationale que vous avez reproduite; j'y ai réfléchi et j'ai constaté qu'en fait les griefs formulés avaient reçu satisfaction dans le cahier des charges.

Je comprends votre préoccupation d'un contrôle très minutieux sur l'ensemble et sur les détails. Mais il existe dans le cahier des charges et dans la convention un véritable luxe de contrôles, puisqu'il est peu d'entreprises pour lesquelles on rend obligatoire un contrôle par voyage.

Vous voyez, monsieur Dutoit, l'importance que j'ai attachée à votre intervention.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1^{er} :

« Art. 1^{er}. — Est fixée au 31 décembre 1948 la date à laquelle cesse d'avoir effet la convention provisoire du 30 avril 1948 conclue entre l'Etat et la compagnie générale transatlantique pour l'exploitation des services maritimes de Corse.

« Sous réserve de la disposition qui précède, sont approuvés :

« 1^o Les stipulations financières de l'accord conclu le 7 septembre 1948 entre l'Etat et la Compagnie générale transatlantique pour l'exploitation des services maritimes d'intérêt général, d'une part, entre la France, les Etats-Unis d'Amérique, le Mexique, les Antilles et l'Amérique centrale et, d'autre part, entre le continent et la Corse ;

« 2^o La convention conclue le 23 décembre 1948 entre l'Etat et la Compagnie générale transatlantique pour l'exploitation des services maritimes d'intérêt général, d'une part, entre la France, les Etats-Unis d'Amérique, le Mexique, les Antilles et l'Amérique centrale, d'autre part, entre le continent et la Corse ;

« 3^o L'avenant conclu le 4 février 1950 entre l'Etat et la Compagnie générale transatlantique pour l'exploitation des services maritimes d'intérêt général, d'une part, entre la France, les Etats-Unis d'Amérique, le Mexique, les Antilles et l'Amérique centrale, d'autre part, entre le continent et la Corse. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. Par voie d'amendement (n^o 4), MM. Romani et Landry proposent d'insérer, après l'article 1^{er}, un article additionnel 1^{er} bis (nouveau) ainsi conçu :

« Les prix de passage (transport net) applicables aux passagers sur l'ensemble des navires des lignes maritimes conventionnelles de la Corse, sans distinction de catégorie, seront calculés conformément aux tarifs en vigueur des chemins de fer d'intérêt général arrondis au franc inférieur, le tarif de pont étant déterminé en appliquant une réduction de 30 p. 100 au tarif des 3^e classes.

« L'enregistrement des bagages sera soumis aux mêmes droits et perception que sur les lignes de chemin de fer d'intérêt général.

« Enfin, pour chaque catégorie de voyageurs, les réductions accordées sur le prix de passage à bord de tous les navires faisant le service des lignes conventionnelles de la Corse ne pourront en aucun cas dépasser les réductions accordées par la Société nationale des chemins de fer français. »

La parole est à M. Romani.

M. Romani. Mes chers collègues, je ne pensais pas si bien dire tout à l'heure en vous faisant part des efforts faits par M. le ministre de la marine marchande pour régler au mieux le problème des relations maritimes avec la Corse. La déclaration qu'il vient de nous faire me donne satisfaction, mais en partie seulement.

C'est une satisfaction importante, certes, mais incomplète, car elle ne règle pas tout le problème, et comme, malgré tout,

deux sûretés valent mieux qu'une, j'ai déposé un projet d'article additionnel qui a été adopté à l'unanimité par la commission de la marine marchande du Conseil de la République et qui traduit aussi bien le sentiment du rapporteur de l'Assemblée nationale.

M. Cayol, rapporteur devant l'Assemblée nationale, écrivait textuellement ce qui suit dans un exposé en tous points remarquable :

« L'assimilation des tarifs maritimes aux tarifs ferroviaires, réclamée vigoureusement par les usagers, se justifie sinon par les règles d'une gestion commerciale en matière maritime, par le fait que la Corse, département métropolitain, ne doit pas être pénalisée en raison de sa position géographique. En attribuant à la Corse une somme forfaitaire, fixée à 225 millions, votre commission a voulu marquer sa volonté de voir la compagnie respecter l'assimilation réelle du service maritime qu'elle assure aux services ferroviaires. Il ne suffit pas seulement de pratiquer classe par classe des tarifs rigoureusement identiques à ceux de la S. N. C. F. Encore faut-il que les conditions de passage sur le navire correspondent aussi bien que possible à celles qui sont assurées aux clients des chemins de fer. » Ce n'est pas moi qui parle, c'est M. Cayol, et je poursuis :

« Votre commission insiste vivement pour que le Gouvernement veille à la réalisation de telles conditions. Elle compte sur les plus grands efforts en ce sens de la compagnie concessionnaire. Il y va de l'essor et plus simplement de la vie de l'île. Ce sont les liaisons maritimes avec le continent qui lui apportent en quelque sorte la respiration nécessaire. Il est d'intérêt national que ces liaisons soient assurées parfaitement. »

Plus nuancé dans la forme, le rapport de M. Abel-Durand arrive, lui aussi, à la même conclusion lorsqu'il écrit que la « convention est basée dans les rapports de l'exploitant tant à l'égard de l'usager qu'à l'égard de l'Etat, sur une assimilation des tarifs maritimes et des tarifs ferroviaires répondant réellement au fait que le département de la Corse appartient, dans son insularité même, au territoire métropolitain. »

Et puisqu'il y va de l'intérêt national, ainsi que l'affirme justement M. Cayol, j'estime que c'est là chose bien trop délicate pour qu'elle puisse être uniquement justiciable de simples promesses, même solennelles, ou d'articles de conventions trop habilement rédigés.

Dans une matière aussi importante, seule la loi peut nous être une sauvegarde et c'est la raison pour laquelle j'ai demandé l'adjonction de cet article additionnel dont le vote, monsieur le ministre, vous donne certainement une liberté d'action beaucoup plus grande pour régier selon vos désirs le problème de la Corse.

Voiez-vous, monsieur le ministre, les bons comptes font les bons amis et je tiens trop à votre amitié, pour ne pas essayer de la conserver entière et sans réserve. Pour cela, il faut éviter toute équivoque, car l'équivoque ne serait digne ni de vous, monsieur le ministre, ni des parlementaires qu'elle pourrait abuser.

Je m'explique. Au moment même où l'on promettait, dans les cabinets ministériels ou à la tribune, l'assimilation aux tarifs ferroviaires, alors qu'on nous donnait l'assurance de la mise en vigueur du décret du 31 août 1937, l'administration de la marine marchande obtenait du conseil d'Etat le petit avis dont je vais vous donner lecture :

Il résulte d'un avis — avis que personne ne connaissait, que les parlementaires ignoraient et dont on avait demandé l'intervention au moment même où l'on nous faisait ces promesses — il résulte, dis-je, de cet avis émis par la section des travaux publics du conseil d'Etat le 4 octobre 1949 que, depuis l'affectation de nouveaux navires aux lignes de Corse, « les conditions d'exploitation parmi lesquelles figurent les tarifs doivent être fixées par des accords particuliers à passer entre la Compagnie générale transatlantique et le ministre des travaux publics, après avis du contrôleur d'Etat. »

« Les dispositions contenues dans ces accords se substituent à celles contenues dans les textes antérieurs et notamment dans le décret du 31 août 1937 et dans l'arrêté du 8 juin 1938 pris pour son application. »

Qui trompait-on ? Le ministre qui nous avait fait des promesses ? Peut-être. Les parlementaires qui les avaient provoquées et obtenues ? Sûrement.

Alors, voyez-vous, monsieur le ministre, nous ne voulons pas courir le risque d'être trompés. C'est la raison pour laquelle je demande au Conseil de la République de voter cet article additionnel qui empêchera le renouvellement de manœuvres de la nature de celle dont je viens de vous parler.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission a discuté de cet amendement et elle estime qu'il ne faut que développer une phrase de la convention ainsi conçue : « Couvrir forfaitairement les charges spéciales afférentes aux lignes d'intérêt général entre le continent et la Corse et découlant notamment de l'assimilation des tarifs maritimes aux tarifs ferroviaires »,

C'est l'objet même de l'amendement et votre commission l'a accepté.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. En vérité, les revendications présentées par M. Romani se résument à quatre grands points principaux. Je lui ai donné satisfaction sur l'essentiel. Je lui demande, dans ces conditions — je ne veux pas développer de nouveau mon argumentation — de bien vouloir retirer son amendement, car le résultat qu'il a obtenu aujourd'hui est — il le sait — un résultat considérable.

M. Romani. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Romani.

M. Romani. Je réponds à M. le ministre que je n'ai plus confiance, et que je regrette d'avoir à le dire ici, dans les promesses, qui peuvent nous être faites car rien n'empêchera une nouvelle fois le recours au même procédé. Le conseil d'Etat pourrait être appelé à émettre un nouvel avis dont nous ignorons le contenu, voire même l'existence, et tout serait remis en cause.

Un article de loi, au contraire, fixera, de façon définitive et sans équivoque, les avantages que nous donne la convention — qui fait état de cette assimilation dont nous demandons le respect scrupuleux et intégral.

Là est notre seule garantie qui, ainsi que je l'ai longuement expliqué, nous est due, et qui n'entraînera de surcroît aucune augmentation de dépenses appréciables.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je suis absolument navré, mais j'ai obtenu de mon collègue du budget beaucoup, par la concession dont j'ai parlé tout à l'heure. Je me félicite de l'avoir obtenu et je ne peux que l'en remercier. Je ne peux pas aller au delà car je me suis engagé solidairement avec lui.

J'espérais que M. Romani, en présence de la très large concession qui avait été faite, retirerait son amendement. S'il ne le retire pas, je me verrai dans l'obligation de lui opposer l'article 47 du règlement.

M. Romani. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Romani.

M. Romani. J'estime que l'article 47 ne trouve pas son application dans l'affaire qui nous intéresse. L'article 47 serait, en effet, applicable si mon amendement entraînait une majoration de dépense, ce qui n'est pas démontré, dont le taux dépasserait 10 p. 100 ainsi que cela est prévu dans la convention. Ce n'est pas le cas, et c'est pourquoi je pense qu'il ne doit pas m'être opposé.

M. le président. Le Gouvernement oppose l'article 47.

Quel est l'avis de la commission des finances sur l'application de l'article 47 ?

M. le rapporteur pour avis. J'ai posé à la commission des finances la question de savoir si, dans le cas où M. le ministre opposerait l'article 47 au texte de M. Romani, la commission estimait qu'il devait s'appliquer. La commission des finances tout entière a estimé que l'article 47 était applicable.

M. le président. La commission ayant reconnu l'article 47 applicable, l'amendement n'est pas recevable.

« Art. 2. — Sont approuvés :

« Les stipulations financières de l'accord conclu le 24 décembre 1948 entre l'Etat et la Compagnie des Messageries maritimes pour l'exploitation provisoire des services maritimes d'intérêt général sur l'Extrême-Orient, le Pacifique, l'Océan Indien, la Nouvelle-Calédonie et la Méditerranée orientale ;

« La convention conclue le 23 décembre 1948 entre l'Etat et la Compagnie des Messageries maritimes pour l'exploitation des services maritimes d'intérêt général entre la France, l'Extrême-Orient, la Nouvelle-Calédonie et la Méditerranée orientale ;

« L'avenant conclu le 4 février 1950 entre l'Etat et la Compagnie des Messageries maritimes pour l'exploitation des services d'intérêt général sur l'Extrême-Orient, l'Océan Indien, la Nouvelle-Calédonie et la Méditerranée orientale ». — (Adopté.)

« Art. 3. — Le ministre des finances et des affaires économiques est autorisé à donner la garantie de l'Etat au service en intérêts et amortissements des emprunts à émettre, en tant que besoin, par la Compagnie générale transatlantique et par la Compagnie des Messageries maritimes, pour faire face aux constructions, achats et transformations de navires, aux dépenses extraordinaires qu'elles seraient dans l'obligation d'engager, notamment, pour constituer ou alimenter leur fonds de roulement, après autorisation desdits emprunts par le ministre de la marine marchande et par le ministre des finances et des affaires économiques.

« Les obligations ou emprunts qui seront émis dans les conditions fixées par le ministre de la marine marchande, après autorisation du ministre des finances et des affaires économiques, ne devront pas avoir une durée d'amortissement supérieure à vingt-cinq ans.

« A raison des engagements qu'il aura contractés, des sûretés réelles pourront être prises par l'Etat sur la flotte desdites compagnies ».

Sur cet article, je suis saisi de deux amendements.

Le premier (n° 1 rectifié), présenté par M. Courrière, au nom de la commission des finances, tend à rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

« Le ministre des finances et des affaires économiques est autorisé à donner la garantie de l'Etat au service en intérêts et amortissements des emprunts à émettre, en tant que besoin, par la Compagnie générale transatlantique et par la Compagnie des Messageries maritimes, pour faire face aux constructions, achats et transformations de navires, à la constitution de leurs fonds de roulement et aux dépenses extraordinaires qu'elles seraient dans l'obligation d'engager, après autorisation desdits emprunts par le ministre de la marine marchande et par le ministre des finances et des affaires économiques ».

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. J'ai développé tout à l'heure mon amendement à la tribune. Je crois inutile d'insister. Il me suffit simplement d'indiquer, d'une part, que la constitution du fonds de roulement n'est pas une dépense puisqu'aussi bien la masse de ce fonds de roulement est inscrite à l'actif et, d'autre part, qu'il faut éviter une erreur susceptible d'être commise à l'avenir dans l'interprétation des textes.

D'un côté, en effet, il est indiqué que le ministre des finances et le ministre de la marine marchande doivent intervenir pour autoriser le lancement des emprunts, tandis que, selon le deuxième paragraphe de l'article 3, seul le ministre des finances donne l'autorisation.

J'espère que le Conseil de la République, dans un but de clarté, de saine gestion, adoptera mon amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission de la marine marchande pourrait se mettre d'accord avec la commission des finances s'il s'agit d'une amélioration du texte.

Je ne voudrais pas qu'il y ait d'équivoque en ce qui concerne la suppression de l'idée d'alimenter le fonds de roulement qui figure dans le texte primitif. Aussi je demande à la commission des finances de vouloir bien préciser ainsi sa rédaction : « ... à la constitution et à l'alimentation de leur fonds de roulement ».

Il ne s'agit pas d'autoriser le renouvellement annuel. Le fonds de roulement doit être proportionné au volume des affaires. C'est un capital d'exploitation. Il est évident que, si la flotte de l'une ou l'autre compagnie est augmentée dans des proportions importantes, elles auront besoin de fonds importants. Or, il résulte de la situation actuelle que le tonnage de la flotte marchande doit être augmenté d'un quart d'ici deux ans ; l'augmentation du fonds de roulement sera donc nécessaire.

Par conséquent, je serai d'accord sur la modification et l'amélioration proposées par la commission des finances si la rédaction est complétée comme je viens de l'indiquer.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. le rapporteur pour avis. La commission des finances accepte la proposition de M. le rapporteur.

M. le président. L'amendement serait donc complété, à la sixième ligne, après les mots : « à la constitution », par les mots : « et à l'alimentation », la suite restant sans changement.

C'est l'amendement ainsi complété que je vais mettre aux voix.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Il s'agit d'une simple rectification de forme qui aura l'inconvénient de nous obliger à retourner devant l'Assemblée nationale. Je l'accepte quand même, étant donné qu'elle ne change pas le fond du texte.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement ainsi complété, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par un autre amendement (n° 2), M. Courrière, au nom de la commission des finances, propose, au début du deuxième alinéa de l'article 3, de remplacer les mots : « Les obligations ou emprunts qui seront émis dans les conditions fixées par le ministre de la marine marchande, après autorisation du ministre des finances et des affaires économiques » ; par les mots : « Ces emprunts ».

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Nous avons déposé cet amendement en raison de la contradiction qui paraît exister entre le premier paragraphe et le second. Le premier paragraphe prévoit que l'autorisation doit être donnée par le ministre des finances et le ministre de la marine marchande. Le second paragraphe prévoit que la forme des titres sera fixée par le ministre de la marine marchande, après autorisation du ministre des finances.

Nous considérons que cette espèce de contradiction peut provoquer des difficultés. Puisqu'aussi bien le ministre de la marine marchande et le ministre des finances doivent donner l'autorisation à l'émission des emprunts, en même temps ils régleront la forme de ceux-ci.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La modification n'apparaît pas dans le texte que j'ai sous les yeux. Le texte primitif porte « les obligations ou emprunts... » et vous proposez de mettre « ces emprunts... ».

M. le rapporteur pour avis. Le deuxième alinéa serait ainsi conçu : « Ces emprunts ne devraient pas avoir une durée d'amortissement supérieure à vingt-cinq ans ».

M. le président. La commission accepte-t-elle l'amendement dans la rédaction qui vient d'être indiquée par son auteur ?

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement.

M. le ministre. Le Gouvernement l'accepte également.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur l'article 3, modifié par les deux amendements qui viennent d'être adoptés ?...

Je le mets aux voix.

(L'article 3, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. « Art. 4. — Les règlements des transports maritimes qu'effectuent, pour le compte des administrations publiques, les compagnies visées par la présente loi ne sont pas assujettis aux dispositions de la loi du 22 octobre 1940 relatives au règlement des dépenses publiques par traites ; à l'exception des règlements se rapportant aux transports postaux, ils donnent lieu au paiement d'acomptes égaux aux neuf dixièmes de leur montant et versés dès l'embarquement. » — (Adopté.)

« Art. 5. — La compagnie des Messageries maritimes est substituée de plein droit à la Société des services contractuels des Messageries maritimes dans tous les droits et engagements découlant des marchés de travaux, contrats de fournitures et de services de tous ordres régulièrement passés par cette dernière société et dont l'exécution était en cours à la date du 1^{er} août 1948.

« Nonobstant toute clause contraire, la société pourra, dans un délai de six mois après promulgation de la présente loi, être autorisée par le ministre de la marine marchande, à dénoncer, sous préavis de trois mois, les marchés ou contrats en cours, sous réserve, s'il y a lieu, d'une indemnité équitable à fixer, en cas de contestation, par la juridiction compétente. Les indemnités éventuellement dues à ce titre aux fournisseurs seront portées en dépenses dans le compte d'exploitation prévu à l'article 2 de la convention. » — (Adopté.)

« Art. 6. — La compagnie des Messageries maritimes est autorisée à se prévaloir, sous les réserves ci-après, des droits au remplacement des navires perdus par risques de guerre reconnus par l'Etat à la société des services contractuels des Messageries maritimes, en application de l'article 36 du cahier des charges annexé à la convention du 29 décembre 1920.

« Le remplacement des navires dont il s'agit s'effectuera dans les conditions prévues à l'article 11 de la charte-partie type d'affrètement du 15 septembre 1940, sans toutefois donner lieu au paiement de l'indemnité d'attente.

« Ce remplacement sera limité au tonnage du programme de reconstitution de la flotte de la compagnie, tel qu'il aura été arrêté par le ministre de la marine marchande dans le délai d'un an à compter de la date de la promulgation de la présente loi.

« Les amortissements qui seront pratiqués, conformément aux dispositions du paragraphe B 2 de l'article 2 de la convention, sur les navires de remplacement remis à la compagnie en représentation de ses droits, seront, au prorata de la part de leur prix de revient directement financés par l'Etat, versés à un compte bloqué ouvert au nom de la compagnie dans les écritures du Trésor.

« Seront également, et dans la même proportion, imputés à ce compte, en cas de perte totale des navires de remplacement, le montant des indemnités payées à ce titre par les assureurs et, en cas de vente, le produit net de la vente.

« Les sommes inscrites à ce compte bloqué ne pourront, sauf autorisation conjointe du ministre de la marine marchande et du ministre des finances et des affaires économiques, être retirées par la compagnie que pour payer le prix de construction ou d'achat de navires pour les services définis aux articles 1^{er}, 5 et 6 du cahier des charges.

« A l'expiration normale ou anticipée de la convention, le montant non utilisé du compte sera versé à l'Etat. En outre,

L'Etat exercera un droit de reprise sur une partie du matériel naval. Ce droit pourra s'exercer dans les conditions suivantes :

« Il sera intégral pour les navires de remplacement dont l'achat ou la construction aura été intégralement financé par le Trésor ou au moyen de prélèvements sur le compte bloqué.

« Pour les navires dont l'achat ou la construction aura été partiellement payé, soit par l'Etat, soit par prélèvements sur le compte bloqué, il sera proportionnel à la part du prix du navire ainsi financée. Dans ce cas, la valeur revenant à l'Etat sera calculée en tenant compte des amortissements effectués sur le navire et son droit de reprise portera sur un certain nombre de navires ainsi construits à son choix jusqu'à concurrence de la valeur ainsi calculée. » — (Adopté.)

« Art. 7. — La Compagnie générale transatlantique est autorisée à employer les sommes figurant au compte bloqué ouvert à son nom dans les écritures du Trésor par application du paragraphe 6 de l'avenant du 29 avril 1941 de la convention du 23 novembre 1933, pour payer le prix de construction ou d'achat de navires.

« Les amortissements qui seront pratiqués conformément aux dispositions du paragraphe B 2 de l'article 2 de la convention en date du 23 décembre 1948 sur lesdits navires seront, au prorata de la part de leur prix de revient, directement financés, au moyen de prélèvements effectués sur ce compte, versés à un compte bloqué ouvert au nom de la Compagnie dans les écritures du Trésor.

« Seront également, et dans les mêmes proportions, imputés à ce compte, en cas de perte totale de navires de remplacement, le montant des indemnités payées à ce titre par les assureurs et, en cas de vente, le produit net de la vente.

« Les sommes inscrites à ce compte bloqué ne pourront, sauf autorisation conjointe du ministre de la marine marchande et du ministre des finances et des affaires économiques, être retirées par la compagnie que pour payer le prix de construction ou d'achat de navires.

« A l'expiration normale ou anticipée de la convention, le montant non utilisé du compte sera versé à l'Etat.

« En outre, l'Etat exercera un droit de reprise sur le prix du matériel naval. Ce droit pourra s'exercer dans les conditions suivantes :

« Il sera intégral pour les navires de remplacement dont l'achat ou la construction aura été intégralement financé par le Trésor ou au moyen de prélèvements sur le compte bloqué.

« Pour les navires dont l'achat ou la construction aura été partiellement payé, soit par l'Etat, soit par prélèvements sur le compte bloqué, il sera proportionnel à la part du prix de navire ainsi financée.

« Dans ce cas, la valeur revenant à l'Etat sera calculée en tenant compte des amortissements effectués sur le navire et son droit de reprise portera sur un certain nombre de navires ainsi construits à son choix jusqu'à concurrence de la valeur ainsi calculée. » — (Adopté.)

« Art. 8. — A partir d'une date qui sera fixée par arrêté concerté du ministre chargé de la marine marchande et du ministre des finances et des affaires économiques, le régime de retraites du personnel sédentaire des deux compagnies fonctionnera selon la technique de la répartition.

« Si à quelque époque et pour quelque raison que ce soit, la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes cessent d'exploiter les services énumérés dans le cahier des charges, les sociétés appelées à se substituer éventuellement à ces compagnies pour l'exploitation desdits services, assumeront les charges patronales concernant le régime de retraites prévu dans les statuts du personnel.

« En tout état de cause le personnel bénéficiera des garanties assurées par les conventions et les cahiers des charges précédemment en vigueur.

« Le changement ainsi intervenu dans l'exploitation des services ne portera pas atteinte aux droits reconnus au personnel de la Compagnie des messageries maritimes par les dispositions transitoires des statuts prises en application de la convention antérieure. » — (Adopté.)

« Art. 9. — Les rémunérations allouées par la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes au président du conseil d'administration et au directeur général sont fixées par arrêté contresigné par le ministre de la marine marchande et le ministre des finances et des affaires économiques.

« Elles sont exclusives de tout traitement ou indemnité afférent à un emploi public. »

Par voie d'amendement (n° 3), M. Courrière, au nom de la commission des finances, propose, à la fin du premier alinéa de cet article, de remplacer les mots : « sont fixées par arrêté contresigné par le ministre de la marine marchande et le ministre des finances et des affaires économiques », par les mots : « sont soumises à l'approbation du ministre de la marine marchande et du ministre des finances et des affaires économiques ».

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Ainsi que je l'ai dit tout à l'heure, les explications qui nous ont été fournies par M. le président Abel-Durand amènent la commission des finances à retirer l'amendement.

Puisque le président du conseil d'administration et le directeur général sont désignés par le Gouvernement, il nous paraît logique de donner à ce dernier la possibilité de fixer les émoluments qui leur seront attribués.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 9.

(L'article 9 est adopté.)

M. le président. « Art. 10. — Les dispositions de l'article 15 de la loi du 28 décembre 1895 et de l'article 5 de la loi du 14 août 1907 touchant la gratuité du transport des correspondances sur les bateaux naviguant entre la France continentale, d'une part, l'Algérie et la Corse, d'autre part, sont abrogées.

« Le prix à payer pour le transport des dépêches sur les bâtiments naviguant entre la France et l'Algérie sera établi selon le tarif fixé par arrêtés, conformément aux dispositions de l'article 1^{er} du décret du 25 avril 1933 pris en application de la loi du 19 décembre 1926. » — (Adopté.)

« Art. 11. — Le contrôleur d'Etat chargé du contrôle économique et financier prévu par l'ordonnance du 23 novembre 1944 assiste, avec voix consultative, aux séances du conseil d'administration de toutes les sociétés françaises dans lesquelles les compagnies visées par la présente loi possèdent la moitié au moins du capital social. » — (Adopté.)

« Art. 12. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi. » — (Adopté.)

« Art. 13. — Conformément aux dispositions de l'article 29 de la loi du 28 février 1948 portant organisation de la marine marchande, la convention, le cahier des charges, les avenants sont enregistrés gratuitement. Il en sera de même des conventions à intervenir entre lesdites sociétés et le ministre des postes, télégraphes et téléphones, le ministre de la France d'outre-mer ou les pays de l'Union française pour compléter les prescriptions du cahier des charges relatives aux transports à exécuter pour le compte de l'Etat ou des territoires d'outre-mer. » — (Adopté.)

Avant de mettre aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi, je donne la parole à M. Lassalle-Séré pour explication de vote.

M. Lassalle-Séré. Je renonce à la parole. L'intervention que j'avais l'intention de produire avait simplement pour but de remercier M. le ministre de la marine marchande des déclarations qu'il a faites.

M. le président. La parole est à M. Symphor, pour expliquer son vote.

M. Symphor. Mesdames, messieurs, le groupe socialiste m'a mandaté pour annoncer qu'il votera le texte qui nous est soumis.

Il s'agit, à la vérité, de dispositions auxquelles nous donnerons désormais une existence légale, mais qui, effectivement, sont en vigueur depuis déjà près de trois ans. Il convient, évidemment, de les ratifier au plus tôt pour mettre fin à une situation imprécise et précaire.

Aucune modification ne peut d'ailleurs être apportée à la rédaction des conventions elles-mêmes; il faut les accepter ou les rejeter en bloc. C'est là un des inconvénients de cette procédure vraiment trop rigide, qui ne nous laisse d'autre possibilité que celle des formules et des manifestations vives, dont, heureusement, nous avons la conviction ce soir qu'elles ne sont pas indifférentes au ministre de la marine marchande.

Le groupe socialiste accepte les mesures d'assouplissement, dont la faculté est laissée aux compagnies, et qui constituent la principale originalité de ces nouvelles conventions.

Après avoir fixé d'une manière précise les obligations qui incombent aux entreprises, elles prévoient les circonstances et les conditions dans lesquelles des dérogations peuvent y être apportées.

Il est évident que les progrès constants de la navigation aérienne, l'installation continue de nouvelles lignes d'aviation, le déplacement des courants commerciaux, peuvent rendre nécessaires de profondes modifications dans les itinéraires, les horaires et les escales. Ainsi, sous l'autorité et le contrôle du Gouvernement, un instrument moins rigide et plus maniable est-il remis aux directions pour leur permettre de réaliser les adaptations qui s'imposeront.

Mais, sur ce point, l'adhésion du groupe socialiste n'est pas sans réserve. Le jeu des subventions, de l'allocation complémentaire et de la prime de bonne gestion tend sans doute — et c'est normal — à garantir les compagnies contre les risques d'un déséquilibre financier. Nous avons vu qu'il les récompense également en cas de plus-values, ce qui peut paraître paradoxal à premier examen.

Le but de l'Etat serait, paraît-il, de stimuler le zèle, la vigilance, l'activité et l'intelligence des administrateurs de ces

compagnies, pour les inciter à une gestion telle que le risque de déficit soit totalement écarté pour faire place à de substantiels bénéfices.

Le groupe socialiste estime qu'il convient de réviser et de préciser cette notion de déficit à la lueur du sentiment que nous avons de l'intérêt général du service public. La préoccupation dominante, quand il s'agit de service public d'intérêt général, ne doit pas être celle d'éviter ou de réduire à tout prix un déficit probable. Il suffirait pour cela de supprimer quelques lignes dont l'intérêt est cependant incontestable, de réduire le nombre de voyages sur les autres, ou de majorer progressivement le prix des tarifs de passage et de fret. Ce sont là des solutions de facilité, auxquelles, souvent, on ne manque pas d'avoir recours.

Comment se traduirait, dans toutes ces opérations, le sentiment que nous avons du service public et de la notion de l'intérêt général ? Il doit y avoir une limite acceptable au déficit en matière de services assurés dans l'intérêt général ; c'est celle qui se concilie avec la volonté que nous avons de ne pas écraser, par les tarifs, les usagers de ces lignes et avec le souci évident que l'intérêt général ne doit pas être systématiquement sacrifié à la seule notion de rentabilité commerciale.

Le groupe socialiste, vivement ému des conditions qui lui avaient dès l'abord apparu mal définies, suivant lesquelles le pourcentage des actions de l'Etat était passé à la suite de délibérations d'assemblées ordinaires ou extraordinaires, de 80 à 66 p. 100, a trouvé des apaisements dans les explications que M. le ministre de la marine marchande a bien voulu fournir sur ce point au Conseil de la République. Mais il insiste tout de même pour qu'un contrôle attentif et vigilant soit exercé par le Gouvernement pour éviter que son autorité ne s'affaiblisse graduellement dans la gestion de ces sociétés à économie mixte par une réduction de son volume de parts.

D'autre part, le groupe socialiste donne acte volontiers à M. le ministre de l'accueil favorable qu'il a réservé aux légitimes revendications qu'avaient présentées nos collègues de la Corse — comme ceux des archipels océaniques et de Saint-Pierre et Miquelon — sur lesquelles le rapporteur s'est très nettement expliqué.

Quant à la ligne des Antilles, le groupe socialiste marque sa satisfaction des efforts qui sont poursuivis, après la remise en service du *Colombie* rajeuni et embelli, pour doter ces départements d'outre-mer d'une flotte bananière qui pourrait présenter toutes les qualités techniques qu'exigent la nature et la fragilité de ces cargaisons.

Une meilleure rotation des navires bananiers, pour éviter l'encombrement des marchés et des ports et empêcher, par suite, l'avalancement des produits transportés, une réduction plus sensible des prix pratiqués tant sur le passage que sur le fret, tels sont les vœux pressants des usagers de ces lignes.

Enfin, il convient de réaliser, dans un très bref délai, les liaisons nécessaires entre les différentes îles de cette sorte d'archipel que constitue la Guadeloupe et de les étendre aux départements antillais entre eux ainsi qu'avec les autres territoires de la mer Caraïbe.

Il s'agit, comme l'a excellemment rappelé notre éminent rapporteur, M. le président Abel-Durand, de considérer ces « lignes de nécessité nationale comme les liens indispensables d'une communauté dispersée dont la solidité, l'existence même est faite des relations économiques, culturelles et politiques qui en unissent les membres à la métropole. De ces liens le navire est la première et nécessaire matérialisation ».

Sous le bénéfice de ces observations, le groupe socialiste votera le projet de loi avec le triple souci de l'intérêt général, de la trésorerie de l'Etat et de la défense du pavillon français dont nous devons assurer le rayonnement à travers le monde, sur tous les océans et dans tous les ports. (Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.
(Le Conseil de la République a adopté.)

— 9 —

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES DU MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE POUR 1951

Adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1951 (Marine marchande). (Nos 907, année 1950, 79 et 93, année 1951.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président

du conseil des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement :

Pour assister M. le ministre de la marine marchande :
MM. Courau, secrétaire général de la marine marchande ;
Justin, directeur du cabinet du ministre de la marine marchande ;
Raynaud, adjoint au directeur des affaires économiques et du matériel naval ;
Gonin, directeur de l'établissement national des invalides de la marine ;
Terrin, directeur des pêches maritimes ;
Roullier, directeur de l'administration générale et des gens de mer.

Pour assister M. le ministre du budget :

M. Magniez, administrateur civil à la direction du budget.

Acte est donné de ces communications.

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des finances.

M. Courrière, rapporteur de la commission des finances. Messieurs, messieurs, votre commission des finances vous propose de donner un avis favorable au budget de la marine marchande, tel qu'il ressort du vote de l'Assemblée nationale, tant en ce qui concerne les crédits que les textes eux-mêmes. Le budget de 1950 avait été voté avec un volume de 9.515 millions 863.000 francs. Le projet de budget de 1951 n'est que de 8.877.952.000 francs. Il y a donc, par rapport au budget de 1950, une diminution de 738 millions environ.

Cette diminution provient sans doute de certaines compressions de dépenses qui ont été réalisées dans ce ministère, comme dans la plupart des autres ; mais surtout de la mutation au budget des finances de certaines dépenses qui, primitivement, avaient été inscrites au budget de la marine marchande.

Je voudrais ici indiquer à nos collègues, qui ont essayé de prendre connaissance des propositions initiales du Gouvernement qui leur ont été distribuées, qu'ils auront quelques difficultés à comprendre exactement les chiffres sur lesquels nous discutons s'ils ne tiennent pas compte de trois lettres rectificatives qui ont été distribuées successivement et qui ont complètement changé la texture du budget de la marine marchande.

Ces lettres rectificatives ont eu pour but de transférer au budget des finances des crédits intéressant le personnel destiné à la liquidation des dépenses de guerre — soit 16 millions 142.000 francs — et de faire également passer au budget des finances un crédit de 3.559 millions représentant le montant de certaines liquidations de dépenses de guerre.

Le motif de ces mutations est qu'il est indispensable de supprimer de la marine marchande certains services qui ne devraient pas faire partie de ce ministère, qu'il faut hâter au maximum — ce dont nous ne pouvons que nous féliciter — la liquidation de dépenses de guerre et que le ministère des finances est mieux placé que tout autre pour arriver rapidement à cette liquidation et payer lui-même les indemnités qui seraient dues.

Il est regrettable que ce soit au cours de discussions budgétaires que l'on s'aperçoive de cette nécessité. Nous ne pouvons — je le répète — que nous féliciter que toutes ces mesures aient été prises pour hâter la liquidation des dépenses de guerre.

Cela étant dit, je voudrais, très brièvement, vous exposer la pensée de votre commission des finances quant au budget de la marine marchande, et vous indiquer, comme je l'avais fait l'an dernier, que les crédits qui sont affectés à ce ministère nous paraissent singulièrement étriqués.

La marine marchande représente l'une des activités principales d'un pays comme le nôtre, baigné par trois mers, et qui possède à l'extérieur des territoires de l'importance de l'Union française.

D'autre part, il est aussi indispensable de maintenir nos relations avec les pays étrangers, que de les maintenir avec nos territoires d'outre-mer. Notre marine marchande présente sur le plan stratégique d'incontestables avantages ; elle donne à notre commerce des revenus sérieux ; en outre, elle procure à l'Etat et au Gouvernement des devises étrangères en quantités considérables.

C'est dire que la marine marchande représente l'une des activités les plus importantes de la nation. Il est regrettable que, par certains côtés, on la considère trop souvent comme une parente pauvre. Encore devons-nous nous féliciter de voir désormais à la tête de la marine marchande un ministre ; pendant trop longtemps, il n'y en a pas eu. C'est peut-être une des raisons pour lesquelles la liquidation des dépenses de guerre a trainé, d'une part, et que certaines difficultés que nous avons connues ont existé, d'autre part.

Nous avons bon espoir que, dans l'avenir, étant donné à la fois, l'existence de ce ministre et son activité — à laquelle je

veux rendre hommage — notre marine marchande prendra sur le plan international la place qu'elle n'aurait jamais dû quitter.

Je voudrais vous faire part de certaines observations de la commission des finances sur les chapitres les plus importants et vous dire qu'elle a estimé trop restreints les crédits que l'on affecte à la surveillance et à la protection de la pêche, question qui nous rappelle la douloureuse intervention que M. Léger a faite tout à l'heure. Dans la mesure où cela est possible, elle pense qu'il ne faut rien négliger pour éviter que des malheurs comme ceux que la France a connus trop souvent ces temps derniers, ne se reproduisent. Les crédits prévus à ce titre sont trop faibles pour permettre des mesures de sauvegarde sérieuse, notamment si on les compare à l'étendue des sinistres et surtout aux sommes énormes que l'Etat devrait accorder pour réparer les malheurs qui, chaque jour ou presque, frappent la pêche nationale.

Il faudra, par conséquent, que, dans l'avenir, on pense à prévoir les dépenses indispensables pour procurer aux gens qui sont sur mer, la sécurité qui leur est absolument nécessaire, comme il faudra donner aux pêcheurs et à la pêche proprement dite, la défense que l'on ne peut donner que par le vote de crédits.

C'est pour cette raison que je voudrais me féliciter de voir le crédit inscrit pour l'Office des pêches maritimes augmenté dans des proportions considérables, conformément à ce qu'avait demandé l'an dernier, le Conseil de la République, crédit qui passe de 37 à 60 millions de francs et qui permettra au *Président-Théodore-Tissier* de naviguer et de donner à la pêche maritime les renseignements dont elle a un urgent besoin. (*Applaudissements.*)

En ce qui concerne l'enseignement maritime, votre commission des finances a pensé que, là aussi, un effort sérieux devait être accompli.

Les renseignements qui nous ont été fournis indiquent que des postes de professeurs vont être créés dans l'immédiat, notamment à Paris, à Nantes, au Havre et à Marseille. L'effort que l'on fait de ce côté n'est pas encore suffisant. Il faudra le développer. Mais il faudra surtout développer cet effort en faveur de l'enseignement maritime dans les régions qui, traditionnellement, voient leurs hommes se destiner vers les métiers de la mer. (*Très bien! très bien!*)

Si l'on vous dit que l'école de navigation maritime de Paris présente une sérieuse importance, nous voulons bien le croire, nous pensons tout de même que les écoles situées dans les régions côtières auraient pour les populations de la mer des avantages plus importants que celles de Paris. (*Applaudissements.*)

Nous pouvons faire la même réflexion en ce qui concerne l'apprentissage maritime, qui doit être développé. Les crédits de cette année sont certes plus importants que ceux de l'an passé, mais il faut que des crédits plus sérieux soient affectés à cet apprentissage maritime. Je voudrais demander à M. le ministre si un contrôle efficace s'effectue à ce sujet. Ainsi que vous le savez, cet apprentissage est fait par des œuvres de caractère privé. Je crois être sûr qu'un contrôle certain s'exerce en la circonstance. En tout cas, il est absolument indispensable qu'on nous donne tous apaisements à cet égard. Dans la mesure où l'Etat subventionne ou paye un enseignement, il doit avoir la possibilité à tout moment d'en contrôler l'efficacité et d'en vérifier l'esprit.

Je voudrais, mesdames, messieurs, dire quelques mots du crédit maritime.

Les crédits qui sont affectés à ce chapitre me paraissent nettement insuffisants.

L'an dernier, tant au nom de la commission des finances qu'au nom de la commission de la marine marchande, nous avions insisté sur la nécessité de réaliser un plan de nos constructions navales.

A certains moments, lorsque nous avons discuté le programme d'investissement, l'an dernier, on a eu tendance à prétendre que la flotte de commerce française était pratiquement neuve.

Le drame c'est que lorsqu'on regarde les statistiques on s'aperçoit qu'il n'en est rien et que notre flotte vieillit singulièrement vite. Non seulement les *Liberty Ships* qu'elle comprend vieillissent beaucoup plus rapidement que les autres navires et dans quelque temps ils ne seront plus utilisables, mais il est certain que notre flotte marchande elle-même, sans tenir compte des *Liberty Ships* est dans un état de vétusté sérieux puisque 28 p. 100 de cette flotte est composée de navires ayant plus de trente ans d'âge. Il est absolument indispensable, par conséquent, de prévoir un plan pour les constructions navales. Nous pensons que l'organisation du crédit maritime permettrait dans une très large mesure d'aider et de développer les constructions navales qui sont absolument nécessaires à l'heure présente.

C'est la raison pour laquelle votre commission des finances

insiste vivement auprès de M. le ministre de la marine marchande pour qu'il essaie d'obtenir dans un avenir prochain, de son collègue des finances, les crédits indispensables au développement du crédit maritime.

Lorsque je vous aurai déclaré que la commission des finances souhaite comme elle l'a déjà fait ces dernières années une liquidation rapide de toutes les dépenses de guerre, elle ne voudrait plus retrouver dans les budgets à venir le même chapitre qu'on lui dit chaque année être inscrit pour la dernière fois. Je crois que je vous aurai donné les renseignements les plus importants que votre commission des finances m'avait demandé d'apporter à cette tribune.

En ce qui concerne les subventions pour les lignes maritimes, il m'apparaît inutile d'en parler ici puisqu'aussi bien le débat qui vient de se terminer a traité à fond ce sujet.

Je voudrais terminer en vous indiquant que dans le budget de la marine marchande que l'on vous demande de voter figure une très importante subvention qui va permettre d'augmenter de 30 p. 100 la retraite de nos marins.

Il y a longtemps que les marins réclamaient une revalorisation de leur retraite. On la leur avait promise. Il n'était pas possible de donner une retraite décente aux intéressés parce que les fonds manquaient. Le vote du crédit important que l'on nous demande au titre de subventions permettra d'accorder cette augmentation de 30 p. 100 aux marins.

Ce n'est pas d'ailleurs avec cette seule subvention que l'on arrivera à réaliser cette augmentation.

Entreront encore en ligne de compte, l'augmentation des cotisations que l'on demande tant aux marins qu'aux armateurs, également le doublement de la taxe sur les passagers, ainsi qu'en a décidé l'Assemblée nationale dans l'article 4 nouveau du projet qui nous est soumis.

Je voudrais me féliciter de voir ainsi la retraite des marins augmentée ainsi que nous l'avions préconisé, mais je voudrais demander à M. le ministre s'il n'y a pas de risques de concurrence étrangère provenant des augmentations successives de la taxe que l'on fait payer aux passagers. C'est la seule réserve que votre commission des finances m'a chargé de présenter sur le principe même de l'augmentation des retraites des marins pêcheurs.

Mesdames, messieurs, j'en ai terminé, votre commission des finances, ainsi que je vous l'ai dit tout à l'heure, vous demande d'adopter le projet de budget du ministère de la marine marchande, dans les chiffres votés par l'Assemblée nationale. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Abel-Durand, président de la commission de la marine et des pêches.

M. Abel-Durand, président de la commission de la marine et des pêches. Le rapport de M. Courrière, comme son intervention à la tribune, dispensera le président de la commission de la marine de longues explications. M. Courrière a parcouru les différents points sur lesquels se portent nos préoccupations. Je veux simplement y ajouter un complément, en ce qui concerne la reconstruction de la flotte française.

M. Courrière a justement marqué ce que j'ai développé longuement ici, il y a quelques mois, lors de la discussion du budget de 1950, à savoir la nécessité, pour maintenir notre potentiel maritime dans son état actuel, de nouvelles constructions. Il a indiqué un moyen d'y parvenir, les crédits maritimes, ce n'est pas suffisant. Nous savons que les prix de construction française sont élevés à un point tel que si une compensation à cette surcharge n'intervient pas, les compagnies françaises elles-mêmes ne pourront pas s'adresser aux chantiers français.

Or, j'ai ici un tableau effrayant de la proximité du chômage dans nos chantiers; c'est le graphique d'occupation des cales de chantiers. L'année prochaine, nos cales seront vides, elles seront vides partout.

Dans le département que je représente, les comités d'entreprise qui ont pris l'initiative d'un comité pour la défense des chantiers navals m'ont envoyé un tableau que je crois tout à fait exact, duquel il résulte que les chantiers de Nantes ont du travail, l'un pour sept mois, l'autre pour huit mois. Cependant, la nécessité s'impose de moderniser et de reconstruire notre flotte française, de la maintenir, de rechercher le renouvellement qui existait autrefois.

Il y a plus, l'industrie française des constructions navales est à l'heure présente en mesure d'exécuter des travaux pour l'étranger. La situation du marché des navires est telle que les chantiers étrangers sont encombrés à un point qui fait que nous recevons des demandes de prix dans des chantiers français.

Des commandes très importantes provenant même des Etats-Unis auraient pu être prises par les chantiers français. Nous sommes en mesure — la qualité des constructions françaises nous le permet — de nous porter soumissionnaires pour de telles commandes.

Ces commandes nous échappent en raison de la situation que

vous connaissez bien, monsieur le ministre, en raison de la surcharge qui fait que par suite notamment des impôts, par suite du prix d'acquisition de certaines matières premières, nous ne pouvons pas suivre la concurrence.

Il y a là du travail pour nos chantiers. Des débouchés très séduisants nous échappent.

C'est en présence de cette situation que, dans nos ports, nos chantiers navals, aussi bien sur la Méditerranée que sur l'Atlantique, les perspectives de chômage prennent un aspect qui épouvante littéralement les travailleurs.

Vous avez le moyen, monsieur le ministre, d'y remédier. Il est nécessaire que la loi d'aide à la construction navale intervienne très prochainement. Dans le passé, toujours dans notre pays, surtout à l'étranger, il a existé, il existe des lois d'aide à la construction navale. Il n'y a pas de pays où l'aide financière soit plus large qu'aux Etats-Unis. Peut-être les plus efficaces sont-elles celles qui ne se découvrent pas. Peut-être la Hollande, l'Angleterre, par des moyens discriminatoires, permettent-elles à leurs chantiers de prendre jusqu'à des commandes d'armement français.

Il faut que cette situation cesse pour que ne dépérisse pas et cet outillage magnifique réalisé par les chantiers français, et, ce qui vaut peut-être davantage, cette valeur de nos ouvriers qui est le résultat des générations, des mêmes familles parfois qui se sont consacrées à ce travail.

Il y a quelques semaines, je voyais un constructeur dont le nom rappelle celui du plus grand chantier de France qui me disait sa désolation profonde d'être obligé peut-être de se séparer de collaborateurs dont la qualité technique s'était développée dans ses chantiers depuis plusieurs générations représentant une valeur humaine supérieure encore à la valeur du matériel qui disparaîtra !

Monsieur le ministre, il est urgent que vous interveniez.

Je sais que vous avez tenu la promesse que vous aviez faite au mois de juillet de préparer et de déposer un projet de loi. Je sais que vous l'avez communiqué à M. le ministre des finances. J'ai vu M. le ministre du budget, je sais qu'il est convaincu. Mais est-ce que, entre temps, des événements nouveaux se sont produits ?

Toujours est-il que j'ai lu, ce matin, avec inquiétude dans le *Figaro* ceci : « Le rapport de la commission des investissements signale qu'un statut de la construction navale est en préparation dans le but d'assurer à cette industrie la protection qu'elle n'a jamais cessé d'avoir dans le passé et qui existe d'ailleurs dans presque tous les pays étrangers. Ce statut ne pourra sans doute pas être présenté au Parlement avant l'année prochaine ».

Monsieur le ministre, si cela se produit, c'est un désastre. Ce n'est pas l'année prochaine, ce n'est pas dans des mois, c'est dans les semaines immédiates qu'il est nécessaire que ce projet soit déposé et voté avec urgence. Il a une urgence absolue. Le chômage menace dans nos chantiers l'élite des travailleurs. Il n'est pas possible que l'immobilisme dont on a tant parlé se poursuive dans ce domaine.

Je vous adjure, monsieur le ministre, de réaliser la promesse que vous avez faite ici et d'obtenir du Gouvernement qu'il donne son accord à un projet de loi qui, sans léser en aucune manière les finances nationales, donnera à nos chantiers, à notre outillage, à nos hommes, la possibilité d'un rendement qui est essentiel à la nation et même à l'intérêt financier du pays. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Lamarque.

M. Albert Lamarque. Mes chers collègues, vous allez me permettre, très brièvement d'ailleurs, de plaider la cause de nos chantiers navals et des populations qui en vivent, en apportant ici un léger supplément aux observations qui viennent d'être présentées par M. le président de la commission de la marine marchande avec l'esprit judicieux et de compétence qui le caractérise d'une façon particulière.

Vous savez que les malheurs de la guerre se sont appesantis très gravement sur notre flotte marchande. Elle avait une puissance de 2.800.000 tonneaux; les deux tiers ont été anéantis, nos chantiers de constructions navales, leurs installations, leur outillage détruits dans une très grande mesure, et les effectifs de personnel et d'ouvriers, ravagés et dispersés, sont tombés d'un total de 30.000 à 12.000 unités. Telle était la situation au moment de la libération.

Vous savez qu'il n'y a pas pires dénigriers des Français que les Français eux-mêmes. Or, il arrive aujourd'hui que ces dénigriers perpétuels se trouvent devant ce tableau que notre flotte est à peu près reconstituée, ainsi que nos chantiers et que nos effectifs de personnel et d'ouvriers. On peut même enregistrer que, lorsque les navires qui sont, à l'heure actuelle, en construction seront terminés, notre flotte atteindra un total de 3 millions de tonneaux, c'est-à-dire supérieur à celui que nous possédions avant les hostilités.

C'est là incontestablement un miracle de l'énergie et de la vitalité françaises; mais il s'agit de savoir, monsieur le

ministre, après avoir dépeint ce tableau et après l'avoir enregistré, si nous allons en rester là, pousser un soupir de satisfaction et chanter un hosanna de gloire. Nos chantiers navals représentent une capacité de production de 200.000 tonneaux avec ce personnel d'élite dont on parlait à l'instant. Nous demandons, par conséquent, si pour cette flotte, telle qu'elle est constituée, on n'envisage pas ou ne prévoit pas des plans de remplacement, comme l'a indiqué tout à l'heure notre ami M. Courrière, si ces plans de remplacement ne vont pas intervenir dans des conditions telles que nous puissions toujours avoir une flotte répondant aux nécessités et aux besoins de notre pays.

Tout à l'heure, dans l'exposé qu'il a fait du budget de la marine marchande, M. Courrière montrait cette espèce d'image traditionnelle de notre pays, avec ses trois grandes façades maritimes et ses vastes territoires d'outre-mer. Il nous faut, par conséquent, avoir une flotte marchande qui corresponde aux nécessités de notre pays.

Quand nous parlons des plans de renouvellement, nous nous appuyons incontestablement sur un élément logique. Oh! sans doute, nous avons une flotte dont je viens de montrer l'importance, mais c'est une flotte dont une très grande partie est à remplacer. On a parlé des *liberty-ships* qui doivent représenter, à l'heure actuelle, dans les 500.000 tonneaux. Il y a, d'autre part, environ 600.000 tonneaux de navires hors d'âge, usés ou fatigués, dont le remplacement s'impose incontestablement, et ce dans des délais extrêmement courts. Il s'agit de savoir, par conséquent, si ces remplacements, tels que nous les indiquons, pourront intervenir selon un rythme rationnel, afin que cette flotte soit toujours en état de représenter dignement notre pays et le drapeau porté par ses divers bâtiments.

Vous savez, monsieur le ministre, et certainement vous le savez mieux que moi, qu'un navire neuf, quand il est lancé, quand il s'ajoute à notre flotte, représente en fret et en devises le quart de son prix de revient, et vous savez également que nos navires n'opèrent, à l'heure actuelle, que 38 p. 100 du trafic de nos ports, au lieu de 43 p. 100 avant la guerre, et dans des conditions telles qu'on peut enregistrer une véritable hémorragie de pertes en devises, pertes dont notre pays souffre énormément.

Le point que je voudrais aborder maintenant, monsieur le ministre, c'est celui des commandes que certaines des compagnies françaises passent aux chantiers étrangers. Je vous avais posé la question en d'autres circonstances. Vous y aviez répondu et sans doute dans des conditions valables, que nous pouvions accepter, mais une propagande malveillante et particulièrement pernicieuse s'exerce dans les pays où existent des chantiers navals; et je désirerais que, sur ce point particulier, nous puissions entendre votre réponse.

On souligne que la Société nationale des chemins de fer français, par exemple — la Société nationale des chemins de fer français pour couvrir le déficit de laquelle, vous le savez, les contribuables français versent un total d'environ 100 milliards par an — a eu le geste inélégant de commander un navire hors de notre pays, que la Compagnie générale transatlantique, dans les mêmes conditions, a commandé des cargos hors de notre pays et que, également dans les mêmes conditions, des cargos ont été commandés au Japon.

Quelle réponse peut-on faire à cela ? Evidemment, que le prix d'un navire construit au Japon, par exemple, est inférieur à celui d'un navire construit dans notre pays, parce qu'au Japon, incontestablement, les ouvriers peuvent vivre avec une assiette de riz; mais, si elle s'accréditait et si elle était répandue, cette idée serait particulièrement malencontreuse et malheureuse. Elle irait à l'encontre du progrès social, et le paradoxe serait effrayant pour nos populations et pour nos ouvriers si l'on pouvait convenir et établir que les conquêtes sociales, dans les pays les plus évolués, peuvent avoir pour conséquences de précipiter les ouvriers de ces pays dans la misère, dans le désarroi et dans la souffrance.

Ce n'est évidemment pas un gouvernement républicain qui peut prendre une responsabilité de cette nature et, en particulier, un gouvernement de la quatrième République, de cette quatrième République dans le berceau de laquelle les travailleurs français ont cru distinguer de si nobles et de si belles espérances.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je voudrais présenter à cette tribune. La disparité que nous constatons entre les prix français et les prix étrangers, et qui est, je crois, de 30 p. 100, par exemple, en ce qui concerne l'Angleterre et la Suède, provient d'un fait que vous connaissez parfaitement: c'est que ces pays étrangers accordent une protection à leurs chantiers navals et qu'ils l'accordent sous la forme de matières premières livrées à bon compte, ou d'exonérations fiscales.

Nous vous demandons d'entrer dans cette voie, et c'est la raison pour laquelle je suis monté à cette tribune, pour vous

réclamer deux choses : un plan méthodique de renouvellement de notre flotte marchande et un statut de protection.

Quand je parle de statut de protection de nos chantiers navals, je suis obligé, monsieur le ministre, de vous rendre hommage, dans le sentiment que j'ai que vous partagez vous-même cette préoccupation, et cela depuis que vous siégez sur les bancs du Gouvernement.

Ce statut qui a été réclamé depuis si longtemps, enfin vous l'avez déposé et il est actuellement, je crois, en discussion devant l'Assemblée nationale...

M. Gaston Deferre, ministre de la marine marchande. Pas encore !

M. Albert Lamarque. Nous voulons espérer en tout cas que, grâce à votre énergie, il le sera bientôt et que cette énergie se poursuivra, de façon que les discussions sur ce statut soient menées le plus rapidement possible.

Dans tous les cas, nous avons le même sentiment et, je le répète, nous pouvons vous remercier des efforts que vous avez déjà accomplis dans ce sens. Il s'agit d'une belle œuvre et, certainement, le Conseil de la République est décidé à collaborer avec vous, à collaborer entièrement et avec le plus pur des dévouements, dans le sentiment qu'il s'agit d'une œuvre de justice, dans la mesure où elle est appelée à servir essentiellement les intérêts de notre pays, et d'une œuvre humaine, également, quand elle est appelée à garantir le pain, le travail et la tranquillité de nos populations laborieuses. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. Mesdames, messieurs, monsieur le ministre, l'an dernier, à propos du budget de 1950, j'avais eu l'honneur, au nom de la commission de la marine et des pêches, d'appeler votre attention sur un certain nombre de points qui ne faisaient d'ailleurs que répondre aux préoccupations et aux soucis de tous ceux qui s'intéressent au sort de notre marine marchande, de ceux qui veulent être les artisans de son rayonnement, de ceux qui s'attachent à l'avenir des pêches maritimes ou qui, encore, s'inquiètent des besoins matériels et sociaux des travailleurs de la mer.

Dans une très large mesure, le budget de 1951, soumis à notre avis, a voulu tenir compte des observations faites l'an dernier, et par le rapporteur spécial à la commission des finances et par votre commission de la marine elle-même.

Avec une sollicitude toute particulière, et aussi avec beaucoup de diligence, vous vous êtes penché, monsieur le ministre, sur bon nombre de ces problèmes posés. Des résultats incontestables et incontestés sont à épingler à votre actif, et ces résultats, nous les avons aujourd'hui traduits dans les chiffres. Nous nous en réjouissons.

Ne pas souligner vos efforts dans le sens d'une marine marchande toujours plus prospère — notre flotte a retrouvé son tonnage d'avant-guerre avec un degré de technicité très accentué; ne pas remarquer vos efforts en vue d'une marine marchande toujours plus apte à remplir le rôle que nous lui dévoluons non seulement pour le plus grand profit du pavillon français sur les mers, mais surtout pour le plus grand bien des intérêts maritimes, des intérêts, tout court, de la France et de toute l'Union française; ne pas dire à cette assemblée votre insistance et votre volonté à servir la bonne cause des travailleurs de la mer; faire toute cette action du ministère de la marine marchande et passer sous silence son activité, ce serait de notre part manquer à la justice la plus élémentaire.

Cela dit — et je suis heureux de l'avoir fait — voyons sur quels chapitres du budget de 1951 je veux faire porter mes observations.

Après les remarques fondées et fort pertinentes du rapporteur spécial de la commission des finances, notre collègue, M. Courrière, je veux, à mon tour, noter avec satisfaction le gros effort consenti par le budget cette année en faveur de l'enseignement et de l'apprentissage maritimes. Je veux retenir comme un geste d'heureuse compréhension ce supplément de crédits s'élevant à 23 millions au bénéfice de l'office scientifique des pêches, qui pourra désormais donner la pleine mesure de ses prérogatives dans le domaine des recherches maritimes et océaniques. Demain, si comme je le souhaite une réorganisation de cette institution intervient, l'office scientifique des pêches rendra plus de services encore.

Relevons comme il convient l'importance des subventions inscrites au budget. 6.344 millions sur 10.800 millions de recettes au total, soit 59 p. 100 de la participation de l'Etat au profit de l'établissement national des invalides qui, dès le 1^{er} avril prochain, pourra servir aux ressortissants des caisses de retraites et de prévoyance, c'est-à-dire aux vieux marins, aux veuves, aux orphelins, aux malades et aux invalides, une pension ou une allocation, sinon totalement adaptée à la situation, du moins très sérieusement revalorisée, résultat d'une étape nouvelle, nécessaire et appréciable, mais qui aura été, et vous en savez quelque chose, monsieur le ministre, difficile à franchir, comme elle aura demandé de votre part

bien des interventions auprès du ministre des finances, voire même parfois des décisions et des attitudes qui manifestaient votre désir formel de satisfaire au maximum les requêtes formulées en faveur des pensionnés de la marine.

Des améliorations certaines en matière de dotations budgétaires peuvent être enregistrées dans ce budget de 1951, ce qui traduit une tendance à une meilleure et plus saine conception des buts maritimes vers lesquels un pays comme la France, et M. le rapporteur de la commission des finances a eu raison de le rappeler, doit s'orienter pour les atteindre au plus tôt, au risque de se voir distancer toujours plus largement par les puissances étrangères qui, elles, ont lié en grande partie le sort de leur économie nationale à celui de leur flotte et qui ont adhéré aux plus substantiels concours financiers pour ne pas perdre une richesse et des ressources dont elles savent tout le prix. Puisse-t-on dans ce pays nous saisir de ces problèmes avec la même résolution, comprendre qu'il nous faut les résoudre avec conviction et admettre enfin, en tous lieux, que la France devrait consentir toujours plus d'efforts pour l'une de ses principales activités, utile et rentable indiscutablement.

Les affectations de crédits sur certains chapitres de ce budget sont restées cependant insuffisantes. Nous sommes ici un certain nombre de collègues, voire l'unanimité, à déplorer la faiblesse des crédits affectés, par exemple, aux dépenses diverses pour la surveillance et la protection des pêches, aux dépenses d'entretien et de réparation des immeubles des services extérieurs, à l'octroi des prêts et des bourses aux élèves des écoles de navigation.

Nous avons noté, avec une certaine inquiétude d'ailleurs — et notre devoir est de le souligner avec force —, la modicité des crédits destinés à subventionner le fonds du crédit maritime mutuel. En un mot, pour bien des chapitres encore, il nous reste à persévérer dans notre intention de réclamer davantage de crédits jugés par tous nécessaires et indispensables. Des sommes plus importantes doivent, demain, figurer au budget de la marine marchande, à ce budget dont il est permis de dire que, de tout temps, il a été marqué du souci de n'exagérer en rien, à ce point établi que souvent nous étions en droit de l'estimer insuffisamment doté pour être en mesure de répondre à des besoins stricts.

Je voudrais maintenant, monsieur le ministre, vous faire part de quelques unes de mes réflexions sur des questions importantes et pour lesquelles, je le sais, vous recherchez une solution. Il est des revendications légitimes formulées par les organisations professionnelles maritimes qui ne sont pas satisfaites et qui appellent cependant une décision. Elles sont soumises à votre examen et l'une d'entre elles, qui a trait aux mesures à prendre pour assurer la défense de la pêche française, vous invite à lui prêter une attention particulièrement vigilante et active.

Et puis, bien sûr, il se pose pour nous la question de savoir si bientôt vous soumettrez aux délibérations du Parlement le projet de statut de la construction navale.

Enseignement et apprentissage maritimes : doter nos établissements d'un personnel enseignant et instructeur suffisant; assainir peut-être, dans certains cas, les méthodes d'enseignement et les programmes eux-mêmes; équiper normalement nos établissements; veiller à l'origine du recrutement des élèves.

Vous déplorez avec moi, monsieur le ministre, pour la vocation des marins elle-même, ce faible pourcentage d'enfants d'inscrits maritimes, élèves de nos écoles maritimes. A l'école de navigation du Havre, par exemple, il y a 18 enfants fils de marins sur 72 élèves, soit 25 p. 100; à Paimpol, 58 sur 182 élèves, soit 31 p. 100; à Nantes, 46 sur 290, soit 15 p. 100; à Bordeaux, 9 sur 143, soit 18 p. 100; à Marseille, 37 sur 243, soit 15 p. 100; à Paris, 38 enfants d'inscrits maritimes, c'est-à-dire de marins, sur 317 inscrits, soit 12 p. 100; sur un total de 1261 élèves, 207 seulement sont des fils de travailleurs de la mer, soit 16,4 p. 100 de l'effectif total.

Dans nos écoles d'apprentissage, bien que la proportion des élèves enfants de marins soit plus élevée, 41 p. 100, c'est-à-dire 596 de ces enfants sur un effectif total de 1452, le recrutement d'origine essentiellement maritime apparaît comme anormal. Il y a en cela matière à réflexion pour l'avenir d'un bon recrutement.

Etablissement national des invalides, retraites et allocations : depuis septembre 1948, par des dispositions légales heureuses, le régime des retraites des gens de mer s'est consolidé et les droits reconnus aux vieux marins comme aux veuves se sont affirmés.

D'une manière appréciable, les pensions ont été revalorisées. Leur taux est désormais fonction de bases de salaires nettement définies. La disposition réglementaire de la loi de septembre 1948, qui veut, en cas de fluctuation de plus de 5 p. 100 des salaires payés aux marins en activité, que les pensions se calculent sur des bases forfaitaires nouvelles, vient de jouer pour prendre effet au 1^{er} janvier 1951.

Les dépenses supplémentaires entraînées par l'application de cette disposition, mises à la charge de l'établissement national des invalides, sont lourdes. Il nous est demandé, pour y faire face, d'accepter un relèvement, minime sans doute, mais cependant combien pénible, pour l'armement à la pêche, notamment des cotisations dues par l'armateur et par le pêcheur.

Le texte du projet de loi comporte aussi le dédoublement de la taxe sur les passagers. Ce sont là des charges nouvelles que nous aurions voulu éviter, mais auxquelles il nous faut nous résoudre, avec l'espoir toutefois que cette question du financement de l'établissement des invalides, toujours si controversée à l'occasion de chacune de nos discussions budgétaires, trouve une fois pour toutes sa solution et son aboutissement.

Dans cette intention, notre vœu est de voir le ministère des finances se montrer plus attentif aux suggestions du Parlement et admettre qu'il nous appartient de doter l'établissement des invalides de moyens susceptibles de répondre pleinement à ses besoins.

Les revendications touchant aux conditions à remplir pour ouvrir un droit à pension, celles touchant au cas de certaines catégories de marins, d'autres encore doivent recevoir satisfaction, et je sais, monsieur le ministre, que vous vous y emploierez.

Bref, en dépit des quelques lacunes qui subsistent, mais que nous voulons combler dans un délai rapproché, force nous est quand même de constater qu'il a été beaucoup fait, depuis deux ans, pour améliorer le sort de ceux et de celles qui ressortent de la caisse de retraites et de la caisse de prévoyance. Félicitons-nous en.

Défense de la pêche française: Oui! la pêche française a grandement besoin d'être défendue. Pourquoi cette crise qui s'abat sur elle depuis des mois et qui met bon nombre d'armateurs et de pêcheurs dans la gêne la plus pénible et les place en face d'obstacles certains dans l'exercice de leur profession? Comment y faire face et comment la résoudre?

Ce sont là autant de questions auxquelles une réponse peut sans doute être donnée, mais qui sont aussi des problèmes dont la solution, pour aussi difficile à trouver qu'elle soit, appelle de la part de tous, professionnels et responsables des pouvoirs publics, à moins de se refuser à tout sauvetage, une bonne volonté réciproque, une ferme résolution d'aboutir et, de la part surtout des professionnels, à tous échelons, beaucoup de discipline et aussi, peut-être, quelque sujétion.

La défense de la pêche française implique, pour les uns et pour les autres, producteurs, mareyeurs, commerçants, que les problèmes qui se posent soient entendus et retiennent leur attention. Il s'agit de problèmes difficiles, extrêmement difficiles à résoudre qui, ne nous faisons pas d'illusions, ne trouveront leur solution, pour autant, qu'avec le concours, à définir, de l'Etat; les professionnels eux-mêmes acceptent de se soumettre à des règles qui, sans être d'une rigidité absolue, n'en devront pas moins être sévères, règles sans lesquelles, pensons-nous, il n'y aura pas de salut.

Jetons un regard vers l'Angleterre, par exemple, où, en face d'une crise de la pêche particulièrement aiguë, des mesures énergiques ont été prises en accord, d'ailleurs, avec les pêcheurs. Dire que les frais d'exploitation d'un armement à la pêche sont élevés, que les exigences de la fiscalité y entrent pour une large part, que le coût des engins et matières d'avitaillement est excessif, c'est vrai et il faut nous en préoccuper pour trouver le moyen de les réduire, si seulement, dans ce domaine, les circonstances et les conjonctures nous permettent un espoir.

Il est encore vrai de dire que les charges qui frappent les mareyeurs sont lourdes et que, peut-être, il est possible, pour certaines d'entre elles, d'obtenir une atténuation. Mais, toutes ces entraves une fois disparues, en supposant, je le répète, qu'elles puissent disparaître ou s'atténuer, ce dont je doute, du moins dans une forte proportion, croyez-vous que nous aurons, du même coup, vaincu la crise et sauvé la pêche française?

Nous ne le croyons pas. Le problème à résoudre est aussi celui d'une consommation accrue des produits de la mer, par la disparition de cette disproportion souvent scandaleuse — et je pourrais vous en citer ici de nombreux exemples — entre les prix pratiqués au départ, au stade de la production, et ceux imposés aux consommateurs au stade du détail. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Une consommation de poisson plus importante à susciter à travers le pays et avec l'étranger dépend pour beaucoup d'un système de distribution mieux conçu, de pénétration vers tous les centres de consommation, ruraux surtout, et de méthodes plus rationnelles et plus saines de commercialisation.

Et puis, soyons nets. Disons que le sort de la pêche française est assez intimement lié à celui des pêches européennes et qu'il nous faut, à côté d'une organisation nationale française, souple sans doute, mais combien nécessairement ferme, une autre orga-

nisation européenne rationnelle, qui aura pour mission de régler la production sur la consommation, mais en s'efforçant toujours d'accroître celle-ci.

Ne pas admettre cette évidence, c'est aller au-devant d'une ruine de notre armement à la pêche, de la pêche artisanale, à coup sûr, entraînant dans la misère nos pêcheurs et leurs familles; c'est renoncer à exploiter au profit du pays et de sa population une source de richesses indiscutable.

Alors? Eh bien! alors, c'est, estimons-nous, la nécessité d'une discipline qui s'impose à tous. Il faut comprendre que l'organisation de la pêche et du marché s'avère indispensable, et il y va de l'intérêt de la profession elle-même, comme aussi de celui des consommateurs français.

Monsieur le ministre, il vous appartient, pensons-nous, non pas seulement d'en promouvoir l'idée, mais d'exiger, peut-être, l'instauration d'un système qui réponde à cette manière de voir et de faire et qui, en les circonstances actuelles, à un moment où la crise de la pêche française s'accroît dramatiquement, semble bien être — et c'est l'avis de beaucoup de professionnels en cause — l'issue susceptible de sauvegarder l'avenir.

Je sais, monsieur le ministre, que vous en avez l'intention et que vos efforts dans ce sens ont déjà eu l'occasion de se manifester.

J'aimerais vous voir persévérer dans cette voie et si, du côté de la profession considérée à tous les stades, ce ferme désir d'en sortir demeure, il est alors permis d'espérer des jours meilleurs pour la pêche française.

Mais en attendant le plein effet de ces mesures, je vous demande d'apporter votre plus entière sollicitude aux problèmes suivants: constructions navales, réparations, fournitures d'avitaillement d'un coût exagéré; prix trop élevés des combustibles, fiscalité trop lourde, importations de poissons désordonnées, ne répondant plus au caractère que doivent revêtir des importations rationnellement calculées pour servir surtout de complément aux apports nationaux et ne pas être une source de spéculation. A ce propos, peut-être serait-il souhaitable, au regard des pays exportateurs de poissons soumis encore au contingentement, de déterminer des contingents en tonnage plutôt qu'en valeur?

Mesdames et messieurs, j'ai, du moins je le crois, parlé trop longuement. Excusez-moi. J'ai pensé que toutes ces choses devaient être dites parce qu'elles sont d'importance et que, pour beaucoup de problèmes sur lesquels nous avons tenu à appeler votre attention et celle de notre dynamique ministre de la marine marchande, une solution s'impose et doit être trouvée au plus tôt, faute de quoi nous manquerions à notre devoir, devoir qui consiste à vouloir que flotte toujours plus brillamment sur les mers le pavillon de notre marine, devoir aussi d'assurer à nos marins, à nos populations côtières qui connaissent les durs labeurs, les périls, les angoisses et les deuils, un avenir toujours plus sûr, devoir enfin de défendre les intérêts maritimes de ce pays, qui s'insèrent toujours dans le cadre des intérêts généraux de la France. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. A l'occasion de la discussion de ce budget nous voulons dire notre opinion sur la position gouvernementale et celle de la majorité au sujet de la révision des pensions de marins.

La loi du 22 septembre 1948, en particulier son article 55, dit en substance qu'en cas de modification générale des salaires dépassant 5 p. 100 par rapport au taux antérieur, il sera, dans les mêmes formes, procédé à la révision des salaires forfaitaires.

Or, depuis septembre 1948, plusieurs variations de salaires sont intervenues, mais la révision des salaires forfaitaires n'est pas appliquée et, de ce fait, les augmentations de pensions qui devaient suivre les augmentations de salaires n'ont pas eu lieu.

Les pensionnés ont alors vivement protesté contre cet état de fait si injuste et une proposition de résolution a été déposée le 10 novembre 1950 à l'Assemblée par le groupe communiste pour demander le relèvement de 42 p. 100 des pensions. Cette proposition a été adoptée à l'unanimité par la commission de la marine marchande et ensuite par l'Assemblée, mais rien n'a été fait.

Or, depuis novembre dernier, l'action des marins a obtenu un nouveau relèvement de 8 p. 100 pour les salaires de base et de 10 p. 100 pour les suppléments de salaires. Il faut donc maintenant, pour respecter la loi, relever les salaires forfaitaires de 50 p. 100.

Le Parlement et le Gouvernement doivent respecter la loi. L'application stricte de la loi du 22 septembre 1948 exige une augmentation de 50 p. 100 des pensions et il n'est pas possible de dire que l'augmentation de 30 p. 100 proposée par le Gouvernement est en conformité avec la loi.

Il faut donc donner satisfaction entière aux 75.000 pensionnés de la marine, et cela peut se faire sans augmenter le pourcentage de cotisation des marins.

Il suffit de relever le salaire forfaitaire à une valeur normale et de faire payer l'armement sur un salaire réel et non sur des

salaires forfaitaires tellement bas que de cette manière un véritable cadeau est fait chaque jour aux armateurs.

Nous ferons remarquer qu'au surplus, cette augmentation des pensions de la marine marchande intervient à un moment où le coût de la vie ne fait que s'élever et que cette revalorisation aurait dû être faite il y a de longs mois. Aussi, il ne peut être question, avec ce retard dans le relèvement des pensions, de ne pas appliquer la loi intégralement. Ne pas appliquer la loi intégralement, c'est la violer.

Le Gouvernement a si peu le souci de ceux qui ont donné tant d'années de travail et de vie à notre pays qu'il ne respecte pas non plus la loi du 22 août 1950, qui avait recueilli, elle aussi, l'unanimité des suffrages de la commission de la marine marchande de l'Assemblée et de l'Assemblée nationale elle-même — je crois, d'ailleurs, que M. le ministre de la marine marchande était le promoteur de cette loi — et qui prévoit le doublement du temps de navigation des marins anciens combattants de la guerre 1914-1918. M. le ministre pourrait-il nous dire combien de marins anciens combattants de la guerre 1914-1918 bénéficient de cette loi ? Il y en a bien peu, assurément, car on trouve toujours une excuse pour les exclure du bénéfice de la loi : plafond d'annuités ou âge de la retraite, tout paraît un prétexte. Notre groupe à l'Assemblée nationale a dû déposer une proposition de loi pour exiger l'application sans restriction de la loi du 22 août 1950. Encore une loi qui n'est pas appliquée ! A propos de l'application de la loi de septembre 1948, l'on a pu entendre, à l'Assemblée nationale, ces propos qui tiennent du chantage : 30 p. 100 ou rien du tout. Nous redisons qu'on ne peut transiger avec l'application de la loi, et les crédits pour son application doivent être nécessairement et d'office inscrits au budget. C'est d'ailleurs là un des principes essentiels de tout gouvernement républicain.

Mon groupe tient aussi à souligner, une fois encore, l'insuffisance du nombre des foyers de marins et l'état défectueux de ceux existants. Aucun port français ne fait exception. Le crédit affecté à ces foyers est notoirement insuffisant. Il faudrait au moins deux cent millions de francs pour parer aux réparations ou aux installations les plus urgentes.

Nous voulons aussi attirer l'attention sur les retards persistants mis à payer les prestations-maladie, retards de plusieurs mois, donc sur la nécessité urgente d'augmenter le nombre d'employés dans les bureaux payeurs de l'inscription maritime. Le coût des frais médicaux et pharmaceutiques nécessite une avance dont le montant est très élevé et, si le remboursement tarde de quatre à cinq mois, comme cela arrive, la conclusion est que les malades, surtout les veuves et pensionnés, renouent souvent à suivre le traitement qui leur est prescrit. Cela ne peut durer. Les services des quartiers maritimes doivent avoir le personnel suffisant, afin que les prestations soient réglées dans un délai normal et nous demandons à M. le ministre quelles mesures il compte prendre à ce sujet.

A l'Assemblée nationale, mon camarade Gouge a fait la démonstration de l'insuffisance des crédits dans le domaine de l'enseignement maritime, qu'il s'agisse de ceux réservés au personnel enseignant comme de ceux destinés aux bourses ou à l'équipement en matériel de toutes nos écoles.

Je voudrais insister sur un point : celui des écoles d'apprentissage. Il a déjà été fait état des sacrifices consentis par les parents des élèves : constitution d'un sac dont le montant s'élevait à près de 50.000 francs, et prix de pension mensuelle se montant à 25.000 francs. Cela est trop lourd pour les familles des apprentis. Voilà peut-être pourquoi il y a peu d'inscrits maritimes qui envoient leurs enfants dans les centres. Le sac d'entrée, l'entretien et la nourriture doivent être gratuits.

Je désirerais savoir de façon exacte quel est le crédit affecté aux bourses accordées aux élèves des centres. Il est indispensable que dans les conseils d'administration des centres les organisations syndicales soient représentées. Il faut que les parents et les syndicats puissent connaître complètement la vie de l'école. Nous ne devons plus revoir ce qui est arrivé plusieurs fois, des élèves n'osant se plaindre pendant leur séjour à l'école sous la crainte d'être renvoyés. Un conseil d'administration où seraient parents et représentants syndicaux doit connaître tout de la marche de l'école.

Le chiffre inscrit au chapitre de la subvention au fonds de crédit maritime mutuel est insuffisant en regard des besoins. En 1950, l'institution du crédit maritime a bénéficié d'une avance de 150 millions. Or, l'ensemble des besoins signalés par les caisses se montait à 515 millions pour le long terme et à 442 millions pour le court terme. Ce n'est pas avec la somme inscrite que les caisses pourront aider les marins-pêcheurs à construire ou reconstruire leurs bateaux. Il serait donc utile que le Gouvernement prenne en considération la proposition de résolution déposée à l'Assemblée nationale par mon camarade M. Signor, invitant le Gouvernement à prévoir un crédit de 1 milliard 500 millions destiné à la caisse centrale

de crédit coopératif. Ainsi pourraient être satisfaites les demandes des caisses régionales de crédit maritime pour 1951.

Pour le chapitre 6010, la variation du crédit est due au ralentissement de plus en plus accentué de la reconstruction de la flotte. Avec notre flotte marchande actuelle, nous ne transportons que 35 p. 100 des marchandises dont nous avons besoin, ce qui fait une perte importante de devises, de l'ordre de 100 milliards de francs par an, et ceci a été souligné dans cette assemblée. Cela fait peser aussi une grande menace de chômage. A l'Assemblée, MM. Guillon, Hamon et Gouge, et ici plusieurs de nos collègues ont indiqué que ce sont 250.000 travailleurs des diverses corporations liées à la construction navale qui peuvent être atteints par le chômage, et cela rapidement, pendant que des marins attendent des mois durant un embarquement. Le Gouvernement devrait exiger que les mesures de sécurité soient respectées, que les bateaux ayant atteint l'âge limite soient révisés ou remplacés. En même temps que cela garantirait la vie des marins, du travail serait fourni aux constructions navales. L'Etat, en même temps qu'il devrait faire respecter ces mesures par les armateurs, devrait faire procéder à la révision des navires dont il a financé l'achat. De même, le Gouvernement a tous les moyens nécessaires en main pour engager les armateurs à faire construire et à faire construire en France.

Mais la vie économique du pays passe, pour le Gouvernement, après la poursuite de sa politique de guerre et il n'a d'argent et de perspective que pour le détournement des navires de leur destination commerciale et leur utilisation comme transports de troupes, et pour la transformation de nos ports de commerce en ports de guerre.

Cette politique n'est que provisoire, les sacrifices consentis en 1939-1945 ont été marqués par le sang des patriotes, mais ils n'ont pas été consentis pour aller vers le chômage et la guerre, mais vers la prospérité et la paix. Tous ceux qui veulent vivre sauront s'unir afin que change rapidement et totalement la politique de notre pays. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

M. le président. La parole est à M. Jézéquel.

M. Jézéquel. Tout à l'heure deux orateurs, MM. Courrière et Denvers, ont fait allusion à l'enseignement dans la marine marchande. Je me réjouis comme eux de l'attention toute particulière accordée à ce domaine ; j'ai cependant quelques réserves à faire.

En ce qui concerne ce que j'appellerai le premier degré, les écoles d'apprentissage de la marine, bien qu'elles fonctionnent depuis quelques années à peine, il y a déjà une rupture d'équilibre entre le nombre d'élèves qui en sortent chaque année, et la capacité d'absorption des navires. La plupart des élèves sortis en 1950 des deux écoles de mon département ne sont pas encore embarqués. Je connais même des élèves sortis en 1949 qui sont encore à terre.

Ceci est assez grave en ce sens que, pendant une année ou dix-huit mois passés chez eux, ils risquent, d'une part, de perdre le bénéfice de leur apprentissage et, d'autre part, d'être découragés, car le conseil de révision les guette. Ils deviennent susceptibles d'être dirigés sur l'armée, et vous savez ce que cela veut dire pour un candidat à la marine.

En ce qui concerne l'enseignement supérieur, la rupture existe également, mais en sens absolument opposé, c'est-à-dire que nos écoles, qu'on appelait autrefois écoles d'hydrographie et maintenant écoles de navigation, ne peuvent plus, à beaucoup près, fournir les éléments pour les états-majors. C'est d'autant plus grave que certains de nos navires qui, autrefois, avaient à leur bord trois officiers dits brevetés capitaines au long cours, n'en possèdent maintenant qu'un.

Les raisons sont connues, nous en avons déjà parlé avec M. le ministre et celles que nous avons particulièrement retenues sont les difficultés qu'on rencontre dans les examens. D'année en année, insensiblement, on a tellement compliqué ces examens que la plupart des éléments qui viennent de la côte ne peuvent plus les aborder. Leur entrée est à peu près réservée aux candidats admissibles aux grandes écoles qui ont échoué à l'oral et qui, hésitant sur leur avenir, se dirigent de ce côté ; après avoir fait quelques essais, ils quittent d'ailleurs la navigation.

On m'a même assuré que, dans l'examen final qu'on appelait autrefois l'examen pratique de capitaine au long cours, des candidats, qui ont déjà franchi tous les échelons au point de vue théorique et qui, après avoir obtenu ce qu'on appelle la théorie, ont encore navigué pendant quatre ans, ayant ainsi acquis toutes les qualités techniques nécessaires, sont refusés dans des proportions de 50 à 60 p. 100.

Le recrutement des candidats aux écoles de navigation — je parle, en particulier, de celle de Paimpol puisque c'est la région que je représente et que c'est une des écoles les plus réputées du pays — était réservé à des élèves dont le bagage de base était, au maximum, le brevet supérieur et, la plupart du temps, le brevet élémentaire. Ils partaient après avoir

obtenu ce brevet, naviguaient pendant un an environ, réalisaient des économies et revenaient, ensuite, à Paimpol. Pendant un an ou dix-huit mois, ils travaillaient, passaient un examen et repartaient de nouveau. Après quatre ou cinq ans d'efforts, ils décrochaient ce qui avait toujours été leur but : le brevet de capitaine au long cours. A cette époque les navires naviguaient aussi bien qu'aujourd'hui.

Je demande donc à M. le ministre de revoir les programmes actuels, qui sont devenus beaucoup trop techniques, et de diriger de nouveau vers la marine française, les éléments qui en forment la base essentielle, c'est-à-dire les éléments de la côte. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

(M. Kalb remplace M. Gaston Monnerville au fauteuil de la présidence.)

PRESIDENCE DE M. KALB,
vice-président.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Gaston Defferre, ministre de la marine marchande. Mesdames, messieurs, je répondrai très rapidement aux questions qui m'ont été posées. Je réponds d'abord à M. Courrière, en ce qui concerne la taxe sur les passages, qu'il ne doit pas s'émouvoir, car les chiffres sont là pour le rassurer. En effet, la taxe seule, pour un billet de 1^{re} classe à destination de New-York, s'élève actuellement à 245 francs, à laquelle il faudra ajouter les 600 francs pour les invalides, plus le péage local, soit au total 1.200 francs, ce qui fait que, pour un billet de première classe valant 105.000 francs, la taxe sur les passagers sera de 2.535 francs. Je ne crois pas que ce soit exagéré.

MM. Abel-Durand, Lamarque et Denvers ont appelé mon attention sur le problème des constructions navales. Ils savent, les uns et les autres, qu'un projet est actuellement soumis à l'examen du ministre des finances et du ministre du budget : cette discussion est à peu près terminée. J'espère pouvoir, d'ici quelques jours, si, comme je le crois, nous aboutissons à un résultat favorable, saisir le conseil des ministres et ensuite déposer le projet sur le bureau de l'Assemblée nationale pour qu'il soit discuté dans les moindres délais.

M. Denvers a attiré mon attention sur les efforts qui ont été faits en ce qui concerne l'enseignement, l'apprentissage maritime, l'office scientifique des pêches. Cette année, les crédits ont pu être augmentés. Je sais d'ailleurs qu'il y a encore fort à faire dans ce domaine et je m'emploierai de mon mieux à obtenir les résultats recherchés.

A ce sujet, je veux répondre à la question de M. Jézéquel sur la façon dont est conçu l'enseignement maritime. J'ai eu l'occasion déjà, dans différentes circonstances, notamment lors de la discussion du budget devant l'Assemblée nationale, d'indiquer que, dès mon arrivée au ministère, j'avais entrepris l'étude d'une réforme de l'enseignement maritime qui devait tendre à faire des officiers maritimes davantage des hommes d'action que des techniciens.

J'ai souligné que, dans mon esprit, on devait tenir compte du recrutement traditionnel, qui s'était malheureusement en partie tari depuis quelques années, qu'il fallait tenir compte du goût de la mer, du sens marin, du sens de commandement, qui sont des qualités aussi nécessaires pour faire un bon officier de la marine marchande, que les connaissances théoriques qui sont apprises à l'école ou dans les livres.

Cette étude est maintenant presque terminée. Des indications ont déjà été fournies aux services en ce qui concerne les examens qui seront passés au mois de juillet. J'espère, d'ici quelque temps, pouvoir mettre en pratique les principes qui sont à la base de cette étude et qui apporteront une réforme de l'enseignement maritime dans le sens souhaité par M. Jézéquel.

J'aurai beaucoup plus de peine à répondre à Mlle Mireille Dumont, car elle s'est déclarée mécontente de tout ce qui a été fait. Qu'il s'agisse des pensions, de l'enseignement, de l'apprentissage maritime ou de l'office scientifique des pêches, toutes les augmentations obtenues sont, pour elle, insuffisantes ; par contre, dans les autres domaines où il n'y a pas eu d'augmentations de crédits, elle en réclame, sans grand souci des possibilités et même des besoins. Elle avance des sommes tellement considérables que, vraiment, ceux qui étudient sérieusement tous ces problèmes se rendent compte que Mlle Dumont nous demande — et elle le sait parfaitement — ce qu'on ne peut pas lui accorder.

Mlle Mireille Dumont. Ce sera réalisé par d'autres que par vous !

M. le ministre. Nous aurons bientôt des élections et nous verrons dans quel sens le pays se prononcera. (Mouvements à l'extrême gauche.)

Mlle Mireille Dumont. Si elles sont honnêtes, ce sera possible !

M. le ministre. Enfin, Mlle Dumont a sorti — je m'excuse d'employer cette expression vulgaire dans votre assemblée — la « tarte à la crème » de la propagande communiste : la politique de guerre du Gouvernement français. (Interruptions à l'extrême gauche.)

Mlle Mireille Dumont. C'est une réalité !

M. le ministre. Mademoiselle, je ne vous ai pas interrompue, et je ne voudrais pas que ces quelques explications entre un sénateur des Bouches-du-Rhône et un ministre, député des Bouches-du-Rhône, puissent prendre l'allure d'une querelle électorale. (Nouvelles interruptions à l'extrême gauche. — Rires.)

Mlle Mireille Dumont. Vous ne pensez qu'à cela !

M. le ministre. Je répondrai à Mlle Dumont que le Gouvernement français fait une politique internationale qui a l'approbation de la plus grande partie de l'opinion publique française.

Mlle Mireille Dumont. Vous savez bien que ce n'est pas vrai !

M. le ministre. S'il est obligé d'engager certaines dépenses militaires, c'est pour faire face aux dangers que fait peser sur notre pays la politique impérialiste du pays que vous représentez ici, la Russie des soviets. (Exclamations à l'extrême gauche. — Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)

Mlle Mireille Dumont. Je demande la parole pour répondre à M. le ministre.

M. le président. La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. Je voudrais faire remarquer à M. Defferre que je représente ici non les Soviets, mais la population marseillaise, la population travailleuse de Marseille, alors que lui représente les armateurs. (Rires.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1^{er} :

« Art. 1^{er}. — Il est ouvert au ministre de la marine marchande au titre des dépenses de fonctionnement des services civils de l'exercice 1951 des crédits s'élevant à la somme de 8.777.952.000 francs et répartis, par service et par chapitre, conformément à l'état annexé à la présente loi ».

L'article 1^{er} est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état annexé.

Je donne lecture de cet état :

Marine marchande.

2^e partie. — Dette viagère.

« Chap. 700. — Solde des officiers généraux du cadre de réserve, 13.057.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 700.

(Le chapitre 700 est adopté.)

4^e partie. — Personnel.

M. le président. « Chap. 1000. — Traitements du ministre et des divers personnels en service à l'administration centrale, 71.768.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1010. — Fonctionnaires détachés à l'administration centrale, 23.856.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1020. — Rémunération du personnel contractuel de l'administration centrale, 25.097.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1030. — Salaires du personnel auxiliaire de l'administration centrale, 6.220.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1040. — Allocations et indemnités diverses du personnel de l'administration centrale, 8.217.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1050. — Conseil supérieur de la marine marchande. — Dépenses de personnel. » — (Mémoire.)

« Chap. 1060. — Personnel des services de l'inscription maritime, 201.918.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1070. — Inspection et police de la navigation. — Police des pêches. — Agents du gardiennage. — Traitements et salaires, 194.356.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1080. — Salaires du personnel auxiliaire des services extérieurs, 11.753.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1090. — Indemnités et allocations diverses aux personnels des services extérieurs, 9.408.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1100. — Enseignement maritime. — Traitements et salaires, 46.128.000 francs. »

La parole est à M. Abel-Durand.

M. Abel-Durand. Je crois inutile de parler longuement sur ce chapitre après ce qui a été dit par de nombreux orateurs.

Je voudrais simplement constater à mon tour l'insuffisance des crédits afférents aux écoles nationales de navigation. Il m'a été signalé que la formation d'un capitaine au long cours coûte moins, à l'heure actuelle, que la formation d'un mousse, un peu moins que celle d'un maçon. Ce n'est pas là une chose digne de notre pays.

Il est nécessaire qu'un effort soit fait non seulement pour donner aux écoles qui doivent se trouver sur les côtes l'équipement qui leur est nécessaire mais aussi pour que le personnel soit rétribué. Le personnel de professeurs n'a pas une rémunération telle que ces postes soient enviés; c'est là une lacune.

Monsieur le ministre, je voudrais vous signaler en particulier la situation du personnel auxiliaire. Elle est prévue dans un des chapitres. Le personnel doit recevoir une rémunération fixée par arrêté interministériel. On attend depuis deux ans cet arrêté. En attendant, ce personnel, grâce auquel l'enseignement est donné, reçoit une rémunération de misère.

M. le président. La parole est à M. Bolifraud.

M. Bolifraud. Avant la guerre de 1939, il existait un certain nombre d'écoles dans tous les ports maritimes: à Marseille, au Havre, à Bordeaux, à Nantes, à Saint-Malo, à Paimpol. Au cours de l'occupation, l'ennemi, pour mieux défendre son mur Atlantique, a contraint certaines d'entre elles à fermer leurs portes.

C'est pour ce motif qu'il en fut créé une à Paris, avenue Foch; c'était essentiellement à titre provisoire, mais ce provisoire dure encore. Or, une école de la marine marchande ne se justifie pas à Paris, surtout avenue Foch, et par surcroît cette école est installée dans des immeubles extrêmement somptueux dont le loyer est particulièrement élevé.

Je croyais qu'on allait supprimer enfin cette école et répartir les élèves ailleurs. Mais je vois, dans le projet de loi, que l'on crée maintenant un cours d'élèves mécaniciens avenue Foch. Ce n'est pas du tout l'ambiance qu'il faut aux futurs marins et il y aurait intérêt à ne plus persévérer dans cette voie. Il est incontestable que les futurs officiers de la marine marchande apprendront mieux leur métier sur les côtes et dans les ports qu'à Paris, à l'entrée du bois de Boulogne.

C'est pourquoi je me permets de demander à M. le ministre quelles sont ses intentions à cet égard.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je partage les préoccupations qui viennent d'être énoncées. Je tiens toutefois à vous rassurer en ce qui concerne l'école de l'avenue Foch. Elle se trouve dans un immeuble appartenant au ministère de la marine marchande et qui a d'ailleurs été payé bon marché; nous n'avons donc pas de loyer à payer pour cette école.

Une enquête a été commencée par les services du ministère qui ont examiné différents emplacements dans diverses villes de la côte pour créer une grande école de navigation.

M. Bolifraud. Je vous remercie, monsieur le ministre, mais quand même, la marine marchande peut louer des appartements, vendre l'immeuble et en retirer un profit qui pourrait être utilisé ailleurs.

M. le président. La parole est à M. Symphor.

M. Symphor. Je voudrais demander à M. le ministre, puisqu'il doit déplacer l'école de Paris, s'il n'estime pas nécessaire de créer une école dans les départements d'outre-mer, qui sont insulaires, où la population est essentiellement maritime et fournit à la marine marchande un nombre considérable de jeunes matelots.

Il y a dans les deux îles des Antilles près de 600.000 habitants; avant l'assimilation il y avait une école qui a été supprimée depuis. Puisqu'il s'agit d'un regroupement de la marine, marine marchande et marine militaire, il serait opportun, monsieur le ministre, de parfaire l'instruction de ces jeunes gens par une école de la marine.

S'il y a une demande justifiée, c'est bien celle-là. Aux îles les jeunes gens subissent l'appel de la mer, naissent avec la vocation de la mer. (Applaudissements.)

M. le ministre. Je dois dire à M. Symphor que je suis allé au-devant de sa préoccupation et que, pour étudier cette question, un administrateur de la marine va partir ces jours-ci pour voir sur place comment le problème pourra être résolu.

M. le président. J'ai été saisi d'un amendement présenté par M. Yves Jaouen qui tend à réduire de 1.000 francs le crédit inscrit à ce chapitre et à le ramener, en conséquence, à 46 millions 127.000 francs.

La parole est à Mme Cardot pour soutenir cet amendement.

Mme Cardot. Monsieur Jaouen s'excusant d'être absent m'a prêté d'exposer son point de vue. En déposant cet amendement, M. Yves Jaouen a voulu signaler qu'il lui apparaissait possible de faciliter l'accession au brevet de commandant à la pêche.

Un brevet unique de patron de pêche a été substitué aux deux brevets de patrons de pêche par le décret du 16 novembre 1948. Le souhait de confier la direction des bateaux de pêche à des patrons en mesure de remplir leur rôle avec le maximum de garanties est louable; mais il apparaît que des conditions de ce décret doivent être améliorées.

Des écoles fonctionnent dans des petits et moyens ports de pêche; ces écoles vivent en particulier grâce aux redevances payées par les pêcheurs; elles ont jusqu'ici fourni des patrons de pêche expérimentés qui ont fait leurs preuves.

Nous voudrions avoir l'assurance qu'il sera permis à ces écoles de poursuivre leur mission et que les candidats ne seront pas mis dans l'obligation de séjourner six mois dans des écoles principales de navigation éloignées des ports d'attache où ces patrons pêcheurs exercent leur métier.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission n'a pas été saisie de l'amendement. Elle maintient son texte.

M. le président. Quel est l'avis du gouvernement ?

M. le ministre. Je tiens d'abord à répondre qu'il y avait autrefois quatre brevets de pêche. Il en subsiste trois. Je pense que ces trois brevets sont largement suffisants. Il y a, en effet, un brevet de capacité, un brevet de patron et un brevet de capitaine à la pêche, alors qu'il existait en plus un brevet de patron restreint qui a été supprimé.

Quant à la question qui m'a été posée au sujet des écoles, j'ai noté ce qui m'a été indiqué et je m'efforcerai d'en tenir compte.

Je demande à Mme Cardot de bien vouloir retirer l'amendement.

M. le président. Madame Cardot, maintenez-vous l'amendement ?

Mme Marie-Hélène Cardot. Je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 1100 au chiffre de la commission. (Le chapitre 1100 est adopté.)

M. le président. « Chap. 1110. — Indemnités de résidence, 79.649.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1120. — Supplément familial de traitement, 10 millions 228.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1130. — Congés spéciaux de longue durée, 5 millions 159.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1140. — Indemnités de licenciement. » — (Mémoire.)

« Chap. 1150. — Indemnités des personnels de l'Etat en service dans les départements d'outre-mer, 3.842.000 francs. » — (Adopté.)

5^e partie. — Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 3000. — Matériel de l'administration centrale, 11 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 3010. — Conseil supérieur de la marine marchande. — Matériel. » — (Mémoire.)

« Chap. 3020. — Frais de missions et de déplacements, 22 millions 600.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 3), M. Yves Jaouen propose de réduire le montant de ce crédit de 1.000 francs et de le ramener en conséquence à 22.599.000 francs.

La parole est à Mme Cardot pour soutenir l'amendement.

Mme Marie-Hélène Cardot. L'amendement déposé par M. Yves Jaouen a pour objet d'appeler à nouveau l'attention de M. le ministre sur les difficultés rencontrées par nos pêcheurs qui se trouvent dans l'obligation de se ravitailler en gas-oil au Portugal.

Par lettre du 26 décembre dernier, notre collègue demandait à M. le ministre de la marine marchande d'assurer autant que cela est en son pouvoir aux pêcheurs français l'approvisionnement en carburant sur les côtes du Portugal dans des conditions normales.

A la date du 9 février 1951, M. le ministre a bien voulu lui répondre que, dès juin 1950, l'ambassadeur de France à Lisbonne avait été prié de faire les démarches nécessaires auprès du gouvernement portugais.

Il est regrettable qu'aucun résultat positif ne puisse être signalé après huit mois de pourparlers.

Il est possible que le retard provienne des autorités portugaises. Il serait bon de le savoir. En attendant les pêcheurs français rencontrent les mêmes difficultés auxquelles le gouvernement se doit de porter rapidement remède.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission n'a pas été saisie de cet amendement et demande au Conseil de le repousser.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre. J'ai été saisi du problème et j'ai posé la question à mon collègue des affaires étrangères qui m'a affirmé être intervenu auprès du gouvernement portugais. Vous savez que ces démarches sont parfois très longues. Soyez assurés que rien ne sera négligé pour défendre les intérêts des pêcheurs.

Mme Gardot. Dans ces conditions, je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Il n'y a pas d'autre observation ?...

Je mets aux voix le chapitre 3020 au chiffre de la commission. *(Le chapitre 3020 est adopté.)*

M. le président. « Chap. 3030. — Dépenses diverses de matériel des services extérieurs, 20.700.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3040. — Dépenses diverses pour la surveillance et la protection des pêches maritimes, 33 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3050. — Dépenses diverses pour la sécurité de la navigation maritime et l'hygiène, 12 millions de francs. » — La parole est à M. Rochereau.

M. Rochereau. Je voudrais attirer l'attention du Conseil de la République et celle de M. le ministre de la marine marchande sur l'entretien des stations de sauvetage le long de la côte. L'entretien des stations de sauvetage est assuré par deux sociétés dont l'une s'appelle la Société centrale de sauvetage et l'autre les Hospitaliers sauveteurs bretons.

M. Jézéquel d'ailleurs, au cours d'une séance de la commission de la marine marchande, s'est joint aux observations que je vais présenter.

A l'heure actuelle 17 stations moderne sont en service, assurées par la Société centrale de sauvetage.

11 stations sont anciennes, actuellement en service, mais ont besoin d'être modernisées. Il y a pour le programme 1951 10 constructions en cours qu'il faudrait absolument maintenir.

Ces stations, en effet, intéressent des coins particulièrement vulnérables comme Boulogne, Fécamp, Saint-Guénolé - Penmarch, Concarneau, Groix, le Croisic, l'Herbaudière à Noirmoutiers, Port-Vendres, le Grau-du-Roi et Carro.

La commission s'est émue de crédits qu'elle estime insuffisants, non seulement pour le maintien des stations en cours, mais surtout pour la modernisation des stations prévues sur le programme 1951. Sur le programme 1952, il y aurait je pense 8 stations envisagées. Mais, pour l'instant, je voudrais borner mon intervention à celle de ces stations qui sont prévues sur le programme 1951.

Je voudrais tout d'abord remercier M. le ministre de la marine marchande des efforts qui ont été faits et des subventions qui ont été accordées à ces deux sociétés, mais aussi lui demander que, pour l'année en cours, des subventions soient prévues qui permettent la mise au point des 10 stations dont je viens de parler.

D'autre part, certains constructeurs de canots manifestent aujourd'hui des inquiétudes à l'occasion de l'approvisionnement de leurs chantiers en métaux non ferreux. J'ai personnellement saisi de la difficulté votre collègue de la production industrielle et le secrétaire d'Etat aux affaires économiques, et je me suis permis, monsieur le ministre, de vous adresser la même documentation.

Je vous demande de bien vouloir dire — car je parle ici au nom de la commission de la marine marchande — si vous envisagez, cette année, des crédits suffisants pour la mise au point de ces 10 stations, dont l'hiver vient de démontrer qu'elles sont indispensables et surtout envisager avec vos collègues des ministères voisins la possibilité d'assurer l'approvisionnement en métaux non ferreux des chantiers de construction de canots de sauvetage. *(Applaudissements.)*

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je comprends parfaitement les soucis qui viennent d'être exprimés. J'ai moi-même apporté toute la documentation nécessaire. Mais je me permets d'indiquer qu'il s'agit là du budget d'équipement et que ce budget n'ayant pas encore été discuté à l'Assemblée nationale, il n'a pu être transmis au Conseil de la République. En ce qui concerne les questions d'approvisionnement en métaux non ferreux, des constructeurs de chaloupes et de canots de sauvetage, vous avez bien fait d'attirer mon attention et je verrai avec mon collègue de

l'industrie et du commerce comment le problème peut être résolu.

M. Rochereau. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Rochereau.

M. Rochereau. Je remercie M. le ministre de la marine marchande des indications qu'il vient de me donner. Je ne voudrais pas que le retard apporté au vote du projet d'équipement mit en panne — c'est le cas de le dire — la mise en chantier des canots de sauvetage.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 3050 au chiffre de la commission.

(Le chapitre 3050 est adopté.)

M. le président. « Chap. 3060. — Dépenses diverses concernant les personnels des services de la marine marchande, 1.300.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3070. — Enseignement maritime. — Matériel, 4.500.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3080. — Loyers et indemnités de réquisition, 5.700.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3090. — Remboursements à diverses administrations, 18.800.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3100. — Achat et entretien du matériel automobile, 4.398.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 3110. — Entretien et réparations des immeubles, 8 millions de francs. » — *(Adopté.)*

6 partie. — Charges sociales.

« Chap. 4000. — Prestations familiales, 74.195.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 4010. — Allocation de logement. — Primes d'aménagement et de déménagement, 650.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 4020. — Prestations en espèces assurées par l'Etat au titre du régime de la sécurité sociale. » — *(Mémoire.)*

« Chap. 4030. — Œuvres sociales en faveur du personnel administratif, 2.356.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 4040. — Attribution aux personnels auxiliaires de l'Etat des allocations viagères annuelles prévues par l'article premier de la loi du 18 septembre 1940, 120.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 4050. — Subvention à l'établissement national des Invalides de la Marine, 6.344 millions de francs. »

La parole est à M. Léger.

M. Léger. Je voudrais faire simplement observer combien, en dépit de l'indiscutable nécessité du relèvement des retraites des inscrits maritimes, le fait d'avoir recherché, dans le doublement de la taxe passagers, une partie du complément de ressources qu'implique cette mesure constitue, contrairement à l'opinion de M. le ministre, une erreur regrettable susceptible d'être gravement préjudiciable à l'armement français.

En effet, à un moment où, ainsi que le faisait observer à la commission sénatoriale de la marine et des pêches notre honorable collègue M. de Gracia, aussi bien les grandes compagnies de navigation que les chambres de commerce maritimes et l'association des grands ports français, se sont mis d'accord pour étudier les possibilités, sinon de suppression, du moins d'assouplissement du système de taxes qui grève, à cet égard, notre armement, une telle mesure apparaît comme inopportune.

D'une note relative à l'incidence sur le tourisme français des droits et taxes perçus sur tous les passagers embarquant ou débarquant d'un port de la France métropolitaine qui m'a été communiquée, je me bornerai à extraire les renseignements suivants concernant un récent voyage du paquebot *Ile-de-France*.

Sur un total de 2.511 passagers transportés, lisons-nous, 2.072 se sont embarqués ou ont débarqué au Havre, dont 713 en 1^{re} classe, 991 en classe-cabine et 368 en classe-touriste. Ces 2.072 passagers ont acquitté, à l'entrée et à la sortie, les taxes suivantes : péage, 674.460 francs ; droits de quai, 1 million 913.400 francs ; taxes invalides, 798.700 francs ; droits de timbre, 145.050 francs. Soit un total de 3.531.500 francs. Avec le doublement de la taxe nous arrivons pour cette dernière à un chiffre qui est voisin de celui des droits de quais.

Je crois avoir bien fait de vous donner ces chiffres. Ils sont, en effet, particulièrement significatifs si l'on observe que les ports étrangers ont pour la plupart abandonné la perception de la taxe sur les passagers ou n'appliquent, telle l'Angleterre, que des taux insignifiants.

Sans doute me répondrez-vous, monsieur le ministre, après l'honorable rapporteur, que le relèvement de 30 p. 100 du montant des retraites dont il a été parlé, et auquel je suis du reste favorable, est pour partie conditionné par l'acceptation de l'article 4 du texte qui nous est soumis et qui majore de 100 p. 100

la taxe sur les passagers prévue à l'article 5 de la loi du 3 septembre 1947.

Cela, je ne l'ignore pas, mais j'aurais manqué à tous mes devoirs de représentant d'un grand port français si, à l'occasion de ce budget, je n'étais pas intervenu pour souligner l'erreur que constitue, à mon sens, le vote d'une mesure budgétaire qui ne peut qu'être préjudiciable aux ports français, à l'armement national ainsi qu'au tourisme et pour demander que la question soit reprise dans l'avenir.

Je sais qu'on a parlé d'une taxe sur le fret. Ce n'est pas le moment de revenir sur cette question mais peut-être pourrions-nous y songer car il semble bien que le doublement de la taxe sur les passagers ne pourra être maintenue dans l'avenir. *(Applaudissements sur divers bancs.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je rappellerai à M. Léger que j'ai déjà répondu tout à l'heure en fournissant des chiffres relatifs à la taxe sur les passagers. Je ne pense pas que cette taxe soit telle par rapport au prix du billet qu'elle puisse empêcher les passagers étrangers d'embarquer ou de débarquer dans les ports français.

Quoi qu'il en soit, je tiendrai compte de ces observations pour l'avenir et, étant donné que les mesures en question doivent être prises par décret, nous envisagerons la possibilité d'apporter une atténuation aux chiffres que j'ai cités tout à l'heure.

M. Léger. Je vous remercie, monsieur le ministre. Vous voulez bien m'assurer que le doublement de la taxe sur les passagers n'aura pas de répercussion au point de vue du tourisme. Je ne voudrais pas, monsieur le ministre, vous mettre en opposition avec l'un de vos collègues, mais permettez-moi de vous dire que tel ne me paraît pas être sur ce point l'avis de M. le ministre des travaux publics et du tourisme.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation ?...

Je mets aux voix le chapitre 4050, avec le chiffre de la commission.

(Le chapitre 4050 est adopté.)

« Chap. 4060. — Enseignement maritime. — Bourses, prêts d'honneur, aide aux élèves victimes de la guerre, 5 millions 655.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 4070. — OEuvres sociales en faveur des gens de mer, 42.787.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 4080. — Subventions diverses de caractère social, 360.000 francs. » — *(Adopté.)*

7^e partie. — Subventions.

a) Subventions :

« Chap. 5000. — Etudes. — Propagande. — Récompenses, 2 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 5010. — Subvention au fonds du crédit maritime mutuel, 11.461.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 5020. — Allocations d'intérêts fixées par la loi du 1^{er} août 1928 sur le crédit maritime, 41 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 5030. — Subvention à l'office scientifique et technique des pêches maritimes, 60 millions de francs. »

La parole est à M. Symphor.

M. Symphor. A propos de l'office scientifique et technique des pêches maritimes, je me permets d'attirer l'attention de M. le ministre de la marine marchande sur la nécessité qu'il y aurait de faire procéder à une étude des fonds au droit des îles de la Guadeloupe et de la Martinique. Il y a là-bas, en effet 500.000 habitants dont l'alimentation de base est constituée par du poisson, que l'on trouve sur toutes les tables, quelle que soit la condition des gens. Depuis la plus lointaine antiquité, ce poisson est pêché avec les mêmes instruments rudimentaires, dans les mêmes fonds qui sont labourés matin et soir. Naturellement, le poisson disparaît de ces parages.

Je demande donc à M. le ministre de bien vouloir étudier l'opportunité de l'envoi dans ces contrées d'une mission qui s'occuperait de toute urgence de cette question, qui intéresse l'alimentation de ces populations.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je me suis déjà préoccupé à ce sujet et, avant d'engager des frais importants pour améliorer le système des pêches dans les Antilles, j'ai décidé d'envoyer là-bas une commission technique chargée d'étudier la question. En dehors des renseignements concernant les modes de pêche, il faut également étudier les terrains de pêche. Des études de ce genre doivent être menées avec beaucoup de soin et sont difficiles. Cette mission sera présidée par M. Maurice, de l'office scientifique et technique des pêches; de plus, le *Théodore-Tissier*, bateau spécialisé, se rendra dans ces parages à cette occasion.

Nous recueillerons ainsi les éléments qui nous permettront, ensuite, d'entreprendre ce que vous nous demandez de faire.

M. Symphor. Je remercie tout particulièrement M. le ministre de la marine marchande de s'être préoccupé de cette question. Je n'ignore pas qu'il ne manquera pas de témoigner toute sa sollicitude à cet égard.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix le chapitre 5030, au chiffre de la commission. *(Le chapitre 5030 est adopté.)*

M. le président. « Chap. 5040. — Contribution aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime, 126.961.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 5050. — Dépenses de liquidation de la société des services contractuels des messageries maritimes, 250 millions de francs. » — *(Adopté.)*

b) Charges économiques :

« Chap. 5060. — Exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général, 690 millions de francs. »

Par voie d'amendement (n° 1) M. Franceschi propose de réduire ce crédit de 1.000 francs et d'en ramener en conséquence la dotation à 689.999.000 francs.

La parole est à M. Franceschi.

M. Franceschi. Je serai bref, puisque, aussi bien, au cours de ma précédente intervention, j'ai indiqué l'essentiel de ce que j'avais à dire sur la subvention accordée à la Compagnie générale transatlantique pour l'exploitation des lignes de la Corse.

Mais, tout à l'heure, notre assemblée, en donnant un avis favorable sur le projet de loi relatif à l'exploitation des lignes maritimes d'intérêt général, a voté une subvention de 225 millions en faveur de la Compagnie générale transatlantique. Or, dans le budget, il ne figure à ce titre que 190 millions. Je désirerais que M. le ministre me donne quelques explications à ce sujet.

M. le ministre. J'indique à M. Franceschi que depuis que le budget a été préparé, la somme de 190 millions a été portée à 225 millions. D'ailleurs, les indications qui figurent dans le budget à ce sujet ne sont qu'approximatives, étant donné que la subvention est calculée d'après les résultats de l'exercice.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Franceschi. Non, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 5060 ? Je le mets aux voix, au chiffre de la commission.

(Le chapitre 5060 est adopté.)

M. le président.

8^e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 6000. — Frais de justice, devant les tribunaux civils, administratifs et de commerce. — Réparation de dommages, 1 million de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 6010. — Bâtiments sous réquisition. — Indemnités de privation de jouissance et dépenses de remise en état, 125 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 6020. — Indemnité d'attente versée aux armateurs des navires perdus, 145 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 6030. — Dépenses résultant de l'application du code du travail maritime et du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, 2 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 6090. — Réparations civiles, 750.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 6100. — Frais d'administration et de contrôle des sociétés de crédit maritime mutuel. » — *(Mémoire.)*

« Chap. 6110. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. » — *(Mémoire.)*

« Chap. 6120. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance. » — *(Mémoire.)*

« Chap. 6130. — Dépenses des exercices clos. » — *(Mémoire.)*

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 1^{er} avec la somme totale de 8.777.952.000 francs, résultant des votes émis sur les chapitres de l'état annexé.

(L'ensemble de l'article 1^{er} et de l'état annexé est adopté.)

M. le président. « Art. 1^{er} A (nouveau). — Le montant des crédits inscrits à chaque chapitre est bloqué à concurrence de 15 p. 100, jusqu'au vote de la loi de finances, qui déterminera les abattements éventuels qui devront leur être appliqués. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je me permets d'indiquer que si un plan d'économie a été prévu, si un projet de loi dont le total s'élève à 25 milliards a été déposé sur le bureau du Parlement, l'un et l'autre ne visent en aucune façon le budget de la marine marchande. Tout à l'heure, M. Courrière, lui-même, a reconnu

combien les crédits de ce budget étaient modiques. Aucun blocage ne peut donc être fait. S'il peut en être opéré sur les budgets d'autres ministères, cela ne me concerne pas. Je demande donc au Sénat de vouloir bien repousser l'article 1^{er} A (nouveau) et d'écarter ainsi la réserve du blocage de 15 p. 100.

M. Alex Roubert, président de la commission des finances. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances.

M. le président de la commission. Je voudrais indiquer à M. le ministre de la marine marchande, qu'il ne s'agit pas du tout d'une vexation à l'encontre d'un ministre quelconque ou d'un budget quelconque. Il connaît trop les sentiments qui ont été fréquemment exprimés par ce Conseil de la République au cours de la discussion pour être sûr qu'il ne réclame pas d'économies qui puissent porter un tort quelconque à la marine marchande. Mais le Conseil de la République a exprimé aussi, à différentes reprises, sa volonté d'être saisi des textes budgétaires en temps opportun et aussi de voir apporter dans ces textes les principes d'économie qui ont souvent été défendus dans cette maison.

Je crois qu'en votant cet article 1^{er} (nouveau), le Conseil de la République voudra demander au Gouvernement tout entier, par l'intermédiaire de chacun de ses membres, qui viendront devant nous — et qui ont un peu tous, je dois vous le dire, mon cher ministre, la même réaction — le Conseil de la République, dis-je, voudra demander au Gouvernement qu'il nous apporte le plus rapidement possible une loi de finances. Si cela peut constituer un aiguillon pour que vous nous apportiez rapidement ce texte, nous n'aurons pas émis un vote inutile.

En second lieu, vous avez promis des économies; nous voudrions bien savoir le plus rapidement possible sur quoi vous ferez porter ces économies alors que vous venez de dire: cela ne sera pas sur moi. Les autres ministres disent la même chose! Nous sommes anxieux de le savoir. En attendant, afin que vous agissiez vite et utilement, nous vous demandons de réclamer au Gouvernement cette loi de finances, cette loi d'économies. Ensuite, croyez-moi, le Conseil de la République, dans sa sagesse, reconnaîtra l'exactitude de vos prévisions et, vraisemblablement, l'insuffisance des crédits destinés à la marine marchande.

Je demande au Conseil, qui a déjà voté la même disposition pour tous les budgets qui sont venus devant lui, de conserver cette doctrine. Si le Gouvernement veut vraiment s'employer à nous transmettre rapidement ces textes, les inconvénients que vous apercevez n'existeront pas. Ceux-ci n'existeraient qu'autant que le Gouvernement ne ferait aucun effort d'économie ni de clarté en ne nous saisissant pas rapidement de ces textes budgétaires.

M. le ministre. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je sais bien qu'il ne s'agit pas de mesures vexatoires dirigées contre moi; l'accueil qui m'est réservé par votre Assemblée m'en est garant.

Si je reprends la parole, et si j'insiste, c'est parce que le projet d'économie est d'ores et déjà déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale. Je crois que mon budget est le seul qui ne comporte pas d'économies. Vous allez me pénaliser de 15 p. 100 alors que lorsque le projet d'économie viendra devant vous aucune économie ne portera sur le budget de la marine marchande; l'objection me surprend de votre part, mesdames, messieurs, et surtout de la part de la commission et du président de la commission des finances. En ce qui concerne la loi de finances, vous savez parfaitement, bien que je pratique la solidarité ministérielle, en particulier avec notre collègue du budget, qu'il ne m'appartient pas de déposer ce texte. Je n'en suis même pas signataire.

Alors, sous prétexte que vous désirez le dépôt rapide d'une loi de finances et que des économies soient faites sur d'autres budgets que sur le mien, vous allez m'imposer un blocage de 15 p. 100! Je crois que vous seriez beaucoup plus forts vis-à-vis du Gouvernement si vous leviez ce blocage, car vous feriez la discrimination entre les budgets où des économies sont possibles, les budgets où des économies sont souhaitables et les budgets où les économies ne sont ni possibles, ni souhaitables.

Je vous demande donc de bien vouloir revenir sur votre proposition, monsieur le président de la commission des finances et d'accepter que mon budget soit voté sans cet article 1^{er} A (nouveau).

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er} A (nouveau).

(Après une première épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Conseil de la République, par assis et levé, n'adopte pas l'article 1^{er} A (nouveau).)

M. le président. « Art. 2. — L'article 29 de la loi du 16 juin 1933 sur la sécurité de la navigation maritime et l'hygiène à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance, modifié par l'article 69 de la loi de finances n° 46-2914 du 23 décembre 1946 est modifié comme suit:

« Les diverses visites prescrites par la présente loi donnent lieu à la perception des droits ci-après:

« 1^o Visites avant mise en service et visites annuelles:

« Navires armés au long cours:

« a) Dans un port de France ou des territoires d'outre-mer: 3 francs par tonneau de jauge brute;

« b) Dans un port étranger: 6 francs par tonneau de jauge brute.

« Tous les autres navires:

« a) Dans un port de France ou des territoires d'outre-mer: 1,80 franc par tonneau de jauge brute;

« b) Dans un port étranger 3,60 francs par tonneau de jauge brute.

« Pour les navires dont la jauge brute n'est pas supérieure à 250 tonneaux, il est perçu un droit fixe établi comme suit:

« a) Navires armés au cabotage ou à la pêche n'ayant pas une jauge brute supérieure à 100 tonneaux: 240 francs;

« b) Navires armés au cabotage ou à la pêche dont la jauge brute est comprise entre 100 et 250 tonneaux et navires armés au long cours d'une jauge brute de 100 tonneaux et au-dessous: 360 francs;

« c) Navires armés au long cours dont le tonnage est compris entre 100 et 250 tonneaux: 600 francs.

« 2^o Visites de partance et visites exceptionnelles:

« Tous les navires armés au long cours et navires armés au cabotage international d'une jauge brute de 2.000 tonneaux et au-dessus: 1.200 francs;

« Navires armés au cabotage international d'une jauge brute inférieure à 2.000 tonneaux et navires de grande pêche: 960 francs.

« Tous autres navires: 600 francs.

« Lorsqu'il s'agit d'une visite exceptionnelle passée dans un port étranger, le droit est doublé.

« Le droit prévu pour les visites exceptionnelles sera à la charge des armateurs, sauf dans le cas de réclamations de l'équipage reconnues non fondées. Dans ce cas, l'administrateur de l'inscription maritime retiendra le montant de ce droit sur les salaires des plaignants dont la mauvaise foi aura été reconnue.

« La taxe de visite de partance n'est exigible qu'une fois par mois des navires dont le tonnage brut est supérieur à 250 tonneaux. Elle n'est exigible qu'une fois tous les six mois des navires dont la jauge brute n'excède pas 250 tonneaux.

« Pour les navires de grande pêche, elle n'est exigible qu'une fois en cours de campagne en cas de relâche dans un port hors de France, si la campagne dure moins de six mois.

« 3^o Visite des navires d'une jauge brute inférieure à 25 tonneaux:

« Les bâtiments de moins de 25 tonneaux payeront, pour les visites auxquelles ils sont assujettis, un droit fixe établi comme suit et qui n'est exigible qu'une fois par an:

« Jusqu'à 10 tonneaux: 120 francs;

« De 10 à 25 tonneaux: 180 francs. » — (Adopté.)

« Art. 3. — Les deux derniers alinéas de l'article 56 de la loi du 12 avril 1941, modifié par l'article 15 de la loi du 22 septembre 1948, sont remplacés par les dispositions suivantes, qui prennent effet au 1^{er} janvier 1951:

« Ces taux sont déterminés conformément au barème ci-après:

SITUATION DES MARINS	CONTRIBUTION patronale.		COTISATION des marins.	TOTAL	
	Commerce.	Pêche.		Commerce.	Pêche.
	p. 100.	p. 100.	p. 100.	p. 100.	p. 100.
Marins et agents du service général					
Etrangers admis à concourir à pension	7,25	6,75	6,50	13,75	13,25
Autochtones des territoires d'outre-mer et autres territoires et pays de l'Union française	7,25	6,75	0	7,25	6,75
Etrangers non admis à concourir à pension.....	13,75	13,25	0	13,75	13,25

« Lorsqu'il est établi, par un rapport de l'autorité consulaire annexé au rôle d'équipage, que l'embarquement d'étrangers hors d'un port français a été motivé par l'absence de marins français au port d'embarquement, la contribution patronale est ramenée de 13,75 p. 100 à 7,25 p. 100 jusqu'au jour où le navire touche un port français. » — (Adopté.)

« Art. 4. — Le taux de la taxe prévue par l'article 5 de la loi n° 47-1683 du 3 septembre 1947 est majoré de 100 p. 100.

« La majoration s'appliquera aux passagers qui embarqueront ou débarqueront vingt jours francs après la date de promulgation de la présente loi. » — (Adopté.)

Avant de mettre aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi, je donne la parole à M. Dutoit pour explication de vote.

M. Dutoit. Le groupe communiste votera contre le budget de la marine marchande, parce que celui-ci n'est pas orienté vers la reconstruction de notre flotte marchande, ni vers l'amélioration du sort des marins en activité ou pensionnés. Nous n'y trouvons pas plus un effort, pourtant bien nécessaire, en faveur de la sécurité des marins ou du développement de notre pêche.

Le débat, qui a occupé plusieurs séances à l'Assemblée nationale, a permis à nos camarades d'expliquer longuement la position de notre parti et comment il est possible de financer le relèvement de notre flotte de commerce et de pêche. Il est possible de faire droit aux revendications des marins et des pêcheurs, mais, pour cela, il faut rompre avec votre politique de misère et de chômage qui a pour base la préparation à la guerre.

Notre camarade Mireille Dumont a montré dans son intervention qu'il n'était pas tenu compte des intérêts des travailleurs de la mer ni de l'intérêt national. C'est pourquoi nous voterons contre le budget de la marine marchande.

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...
Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.
(Le Conseil de la République a adopté.)

— 10 —

PROPOSITIONS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. Avant de suspendre la séance, je vais donner connaissance au Conseil des propositions de la conférence des présidents.

La conférence des présidents propose au Conseil de la République de tenir séance :

A. — Demain, vendredi 23 février, à neuf heures trente, pour la suite de l'examen des affaires inscrites à l'ordre du jour de la séance d'aujourd'hui jeudi 22 février.

B. — Le mardi 27 février, à quinze heures avec l'ordre du jour suivant :

1° Nomination de trois membres du comité constitutionnel;

2° Réponses des ministres aux questions orales sans débat :

N° 198 de M. Saint-Cyr à M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme;

N° 200 de M. Liotard à M. le ministre de la France d'outre-mer;

N° 201 de M. Durand-Réville à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme;

N° 202 de Mme Cardot à M. le ministre des finances et des affaires économiques;

N° 203 de M. Pezet à M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre;

3° Discussion de la question orale avec débat de M. Pernot à M. le ministre de la santé publique et de la population sur le contrôle des établissements destinés à recevoir des enfants débiles ou déficients;

4° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la composition et au fonctionnement du Conseil économique.

C. — Le jeudi 1^{er} mars, à quinze heures trente, avec l'ordre du jour suivant :

1° Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 15 de la loi n° 49-956 du 16 juillet 1949 sur les publications destinées à la jeunesse;

2° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant la loi du 4 août 1926 sur la propriété foncière en Algérie et l'ordonnance du 23 novembre 1944 relative à l'organisation de la justice musulmane en Algérie;

3° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à compléter l'ordonnance n° 45-2497 du 24 octobre 1945 sur les gares routières de voyageurs en vue de permettre

la participation des départements et des communes aux sociétés chargées d'exploiter des gares routières publiques de voyageurs;

4° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, instituant un fonds de garantie et de compensation pour le service des prestations de chauffage et de logement au personnel retraité des exploitations minières et assimilées;

5° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, étendant aux magistrats de l'ordre judiciaire certaines dispositions de la loi du 19 octobre 1946, relative au statut général des fonctionnaires;

6° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, complétant les articles 639 et 640 du code d'instruction criminelle;

7° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à permettre la tierce opposition à l'encontre de certaines décisions judiciaires;

8° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux indemnités allouées aux titulaires de certaines fonctions électives;

9° Sous réserve de la distribution du rapport, discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à assurer le maintien des services de contrôle du conditionnement dans les départements de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion;

10° Discussion de la proposition de résolution de MM. Chaplain, Dronne, Robert Chevalier et Beauvais, tendant à inviter le Gouvernement à mettre en vente, par décret, un carburant agricole à prix réduit.

En outre, la discussion immédiate d'un projet de loi portant ouverture de crédits applicables au mois de mars 1951 sera vraisemblablement demandée au cours de la séance du jeudi 1^{er} mars.

D'autre part, la conférence des présidents a d'ores et déjà envisagé :

La date du mardi 6 mars pour la discussion de la question orale avec débat de M. Auberger à M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre sur les conseils de réforme de province;

Et la date du mardi 13 mars, pour la discussion de la question orale avec débat de M. Dronne à M. le ministre des affaires étrangères sur la sauvegarde des intérêts français au Fezzan et la sécurité de l'Afrique française.

Il n'y a pas d'opposition?...

Les propositions de la conférence des présidents sont adoptées.

Je rappelle au Conseil de la République qu'il a précédemment décidé de reprendre l'examen de la suite de l'ordre du jour ce soir, après la suspension, jusqu'à minuit moins cinq, et de siéger à nouveau demain matin à neuf heures et demie.

Quelle heure propose-t-on pour la reprise de la séance?

Voir nombreuses. Vingt-deux heures!

M. le président. J'entends proposer vingt-deux heures.

Il n'y a pas d'opposition?...

La séance est suspendue jusqu'à vingt-deux heures.

(La séance, suspendue à vingt heures vingt minutes, est reprise à vingt-deux heures cinq minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

— 11 —

REPARTITION DU PRODUIT DE LA TAXE LOCALE

Discussion d'un avis sur un projet de loi.

L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux modalités de répartition du produit de la taxe locale additionnelle aux taxes sur le chiffre d'affaires (nos 28 et 113, année 1951, et n° 126, année 1951).

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil deux décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement :

Pour assister M. le ministre du budget :

MM. Allix, directeur général des impôts;

Delouvrier, directeur général adjoint des impôts;

Delannoy, administrateur à la direction générale des impôts;

Iermens, administrateur civil à la direction générale des impôts;

Vignes, administrateur civil à la direction générale des impôts;

Barrault, administrateur civil à la direction du budget;

Dessart, administrateur civil à la direction du budget.

Pour assister M. le ministre de l'intérieur :
M. Moatti (Pierre-Jean), préfet, directeur de l'administration générale, départementale et communale.
Acte est donné de ces communications.
Dans la discussion générale, la parole est à M. Le Basser, rapporteur de la commission de l'intérieur.

M. Le Basser, rapporteur de la commission de l'intérieur.
Monsieur le président, mes chers collègues, la commission de l'intérieur m'a fait l'honneur de me désigner comme rapporteur de ce projet de loi. J'en ai accepté la charge, qui m'est apparue, à mesure que l'affaire se déroulait, extrêmement lourde.

Il est certain qu'avec mon tempérament, un peu appuyé par le tempérament que ma profession me donne, j'aurais voulu apporter dans ce débat et à propos de cette loi une solution claire et, autant que possible, définitive ; mais je crois bien que, malgré tous les efforts qui ont été faits de différents côtés, nous n'arriverons qu'à vous proposer une potion prescrite par un médecin, qui permettra de prolonger la vie du patient et de lui permettre d'attendre des jours meilleurs.

D'ailleurs, le problème est tellement complexe qu'à la fin d'une note émanant d'un ministère — je ne veux pas le désigner — il était dit que les techniciens de la question eux-mêmes commençaient à perdre pied. Dans ces conditions, vous voudrez bien être vis-à-vis de moi d'une amabilité assez particulière, parce que la question est complexe !

Je ne suis pas un technicien absolu. J'ai fait de mon mieux pour présenter, comme le demandait, dans un discours remarquable qu'il a prononcé à la mairie du 16^e arrondissement, tout dernièrement, notre président, M. Monnerville, un rapport technique sérieux et réfléchi.

J'y ai été aidé par beaucoup de collègues et je dois dire que M. Pic a apporté à ce rapport une collaboration dont je tiens à le remercier. (Applaudissements.)

Evidemment, dans toutes ces questions qui intéressent les finances, deux points de vue surgissent tout de suite : la question de bons sens et la question de technique.

J'ai toujours pensé que la question de bons sens nous appartenait, que la question de technique appartenait à d'autres et qu'ils nous la communiquaient sous des angles très différents ; car, selon que vous vous adressez aux finances ou à l'intérieur, vous trouvez que les chiffres ne sont toujours pas les mêmes. Vous comprenez que, dans ces conditions, la question est suffisamment embrouillée et que les difficultés sont réelles lorsqu'on veut apporter cette solution claire et précise que j'aurais désiré exposer devant vous. (Très bien ! au centre.)

Cette taxe additionnelle au chiffre d'affaires — rentrons dans le vif du débat — a été l'objet de trois critiques essentielles.

D'abord, les redevables avaient des formalités à accomplir assez difficiles. Ensuite, la tâche des services était extrêmement compliquée surtout lorsqu'il s'agissait de ces fameux 0,5 p. 100 maximum qui, pour certains, étaient 0,10 p. 100, pour d'autres 0,20 p. 100, pour d'autres encore 0,25 p. 100 ; si bien que les calculs de ces services étaient rendus très difficiles. Enfin, il y avait cette répartition non équitable de la taxe, et il faut bien dire que le fait était tellement frappant que c'est ce qui a retenu avant tout et au-dessus de tout l'attention de l'Assemblée nationale, et aussi la nôtre.

Je dois faire deux observations liminaires.

La première est la suivante : nous sommes dans un cadre très étroit. Nous ne pouvons pas aborder la question de la taxe locale dans toutes ses dimensions, si l'on peut dire. Il s'agit d'un projet très précis, d'un projet partiel, et ceux qui sortiront de ce cadre pourront évidemment faire de très beaux discours ; mais, en définitive, il ne s'agit que d'un point, je le répète, extrêmement précis.

D'autre part, il va être question à chaque instant des grandes et petites communes, et la deuxième observation liminaire que je voudrais faire, c'est qu'il ne peut pas s'agir de grandes et petites communes par rapport à la superficie ou à la population mais de grandes et petites communes par rapport aux recettes. C'est pour cela que l'expression qui m'apparaît la meilleure est celle de « communes favorisées » et « communes défavorisées » ; mais les expressions « petites » et « grandes » viennent si facilement à l'esprit que, s'il m'arrive de les employer, vous me pardonnez, car elles sont courantes.

La naissance du projet est assez spéciale et il convient de faire une observation à ce sujet. C'est le 31 décembre que M. de Tinguy du Pouët, profitant de la discussion sur un article 36, a ajouté un article 36 bis. Il s'agissait de mettre en évidence ce fait qu'il y avait une répartition non équitable de la taxe locale. Evidemment, la méthode est extrêmement critiquable et cependant nous sommes bien obligés de l'employer. Pourquoi ? Mais parce qu'on ne nous présente jamais un projet

complet. Nous sommes bien obligés, alors, d'accrocher à une loi une disposition qui peut en modifier une autre.

C'est évidemment détestable comme méthode ; c'est cependant celle qui est devant nous à chaque instant, c'est cette méthode qui est employée à l'Assemblée nationale.

Dans le rapport que vous avez sous les yeux, afin de bien clarifier la question, j'ai voulu vous montrer comment était née cette taxe locale additionnelle au chiffre d'affaires. Cela a de l'intérêt, parce que la taxe aux ventes au détail avait été instaurée, d'une part, pour donner quelques suppléments de recettes aux communes, mais aussi pour remplacer progressivement les droits d'octroi. Je voudrais que vous pensiez bien à ceci car, si les grandes villes, à l'heure actuelle, ont des suppléments de recettes fixés par différents arrêtés et par différentes lois, c'est parce que, déjà, la taxe aux ventes au détail leur donnait une proportion de recettes que les petites communes ne connaissaient pas.

Puis, on l'a remplacée par la taxe aux transactions qui a duré pendant un an. Finalement, ce fut la taxe additionnelle sur le chiffre d'affaires, qui est née le 9 décembre 1948. Or, cette taxe additionnelle sur le chiffre d'affaires a eu une extension à tous les pays car, avant, la taxe aux ventes au détail et la taxe aux transactions étaient facultatives. Je ne vous en rappelle pas les taux. Ils sont dans le rapport. Mais, dans le décret, dans la loi, il était prévu un comité de péréquation, dont les deux fonctions étaient : d'abord d'assurer le montant des recettes garanties aux communes, ensuite de répartir ce qui restait sur les fonds libres pour établir une certaine justice. (Applaudissements.)

La situation de Paris, à vrai dire, était tout à fait particulière. Les pourcentages qui ont été adoptés initialement pour la répartition entre les communes, les départements et le fonds de péréquation, étaient différents pour la ville de Paris, puisqu'il y avait 75 p. 100 à la ville de Paris et au département de la Seine, 15 p. 100 au département à proprement parler et 10 p. 100 pour le fonds de péréquation national.

Les communes suburbaines, car c'est un point qui nous a beaucoup ému, je dois l'avouer, se sont trouvées dans une situation tout à fait spéciale. On a créé une péréquation départementale et dans ce fonds de péréquation départementale ont été versées toutes les recettes des communes suburbaines, 80, je crois, de la Seine, et 2 de la Seine-et-Oise, soit 82 au total.

La répartition a été faite à l'intérieur avec des modes qui paraissent tellement bizarres qu'à l'heure actuelle on a peine à considérer la question avec sang-froid. Je dois ajouter que dans tous les textes législatifs que j'ai soumis à votre appréciation et à votre critique, il y a lieu de retenir la loi du 14 septembre 1941 qui était essentielle pour les collectivités locales, car c'était là l'assurance que le Gouvernement fournirait aux communes la compensation des dépenses faites par elles pour l'intérêt général.

Des déclarations de ministres ont accompagné la naissance de cette taxe additionnelle ; je les ai relevées dans mon rapport. Si M. Edgar Faure était là, je n'aurais pas la cruauté de les lui rappeler ; comme il n'est pas là, je dirai devant M. le président Queuille que les déclarations qu'il a faites, au fond, coïncident avec la situation actuelle et qu'elles ont eu trait, comme disait M. Jules Moch, au « saut dans l'inconnu », qui, d'ailleurs s'est montré révélateur d'une richesse et révélateur aussi d'une nouvelle imposition.

Car je voudrais attirer l'attention de notre assemblée sur ce point, les subventions d'équilibre étaient autrefois financées par l'Etat sur ses fonds particuliers ; par la suite, toutes les associations ayant demandé la suppression des subventions d'équilibre pour acquérir plus de liberté, l'Etat a été très subtil ; il a dit : « Bien sûr, voilà la liberté que vous demandez ; mais nous allons créer un nouvel impôt. »

Evidemment, la taxe sur les ventes au détail existait déjà ; elle avait sa ventilation, si l'on peut dire, dans la taxe additionnelle, mais elle était facultative et n'existait pas dans tout le pays. A partir du moment où elle a été appliquée dans toutes les communes elle a pu, évidemment, contribuer à créer des ressources nouvelles ; les chiffres que j'ai indiqués, 43 milliards en 1948 provenant de la vente au détail et 100 milliards en 1950 provenant de la taxe additionnelle sur le chiffre d'affaires montrent bien la différence qui existait. Mais, qu'on l'admette facilement ou non, il y avait là création d'un nouvel impôt.

Dans les déclarations ministérielles — celle de M. Jules Moch notamment — le problème de la révision a été soulevé. Il a été dit que ces taux que l'on vient d'affecter aux différentes communes seront sans doute sujets à révision. Vous voyez que l'on n'est pas allé très loin.

Vous connaissez le décret du 9 décembre 1948 et vous savez qu'au mois de juillet 1949 déjà, l'Assemblée nationale prenait position sur cette question et, dans un article assez curieux

quand on n'en voit pas les raisons, déclarait qu'au fond la taxe additionnelle sur le chiffre d'affaires était supprimée. Le but de cette mesure était peut-être de remplacer cette taxe par la taxe sur les ventes au détail, majorée et portée au taux de 2 francs ou alors de revoir les pourcentages. On s'aperçoit qu'en effet, au mois de décembre, ces pourcentages ont été modifiés.

Or, je tiens à souligner devant vous quelle a été la position du Conseil de la République sur cette question. Nous avons fait preuve d'une extrême sagesse, car nous avons voulu maintenir les pourcentages de 60 à la commune, de 15 au département et de 25 au fonds de péréquation. Je suis persuadé que, si l'Assemblée nationale nous avait suivis, nous ne nous trouverions pas aujourd'hui devant les difficultés que nous rencontrons et que nous avons à résoudre et que, malgré toute notre bonne volonté — je vous assure qu'elle est entière — nous n'arriverions pas à résoudre avec une complète justice.

Il existait aussi une déclaration de M. Edgar Faure, suivant une déclaration de M. Petsche et reprise, d'ailleurs, par M. Queuille, concernant la garantie des pertes de recettes ou plutôt, je me trompe, la garantie des dépenses d'intérêt général. Vous m'excuserez, dans ce débat très difficile à soutenir, de commettre de temps en temps quelques erreurs. Le tout est de les rectifier et c'est ce que je fais pour celle que je viens de commettre. (*Très bien! sur divers bancs.*)

Cette garantie a été soumise à des pressions considérables. D'abord, la loi du 14 septembre 1944 établissait bien que l'Etat devait rembourser aux communes les dépenses d'intérêt général. Cependant, l'année dernière — et vous vous le rappellerez très certainement, il y eut à ce sujet un débat dans la nuit, au cours duquel j'ai pris à partie M. Edgar Faure — l'année dernière, dis-je, l'administration des finances avait décidé que ce prélèvement pour la ressource serait effectué sur le fonds de péréquation, c'est-à-dire sur quelque chose qui n'appartenait pas du tout à l'Etat, mais qui était le propre des finances locales.

Evidemment, nous avons bataillé, nous avons fait de notre mieux. Cette fois encore, cependant, enfermés dans les limites de la loi des maxima, nous n'avons pu faire fléchir le ministre du budget et il a été dit qu'à titre exceptionnel ces sommes-là seraient prélevées.

Heureusement, le ciel était avec nous, le fonds de péréquation n'ayant pas les sommes suffisantes, M. le ministre du budget n'a pas pu effectuer ledit prélèvement. Mais on est revenu à la charge et l'émotion a été considérable, à tel point que, cette année, à l'Assemblée nationale, il a fallu discuter très ferme pour que M. le ministre du budget alloue tout de même une somme de 3.790 millions au chapitre qui était devenu, après des cascades diverses, le chapitre 5020 du budget du ministère de l'intérieur. On compte beaucoup sur l'ingéniosité de M. le ministre du budget...

M. Henri Queuille, ministre de l'intérieur. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le rapporteur. Je vous en prie, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre de l'intérieur. Très aimablement, M. le rapporteur, vous avez bien voulu établir une distinction entre le ministre de l'intérieur et le ministre du budget que vous critiquez actuellement. Permettez-moi tout de même, au nom de la solidarité, de plaider la cause de mon collègue absent et de vous dire que le ministre du budget se heurte quelquefois à des impératifs qui lui sont imposés par les votes des assemblées.

Quand on vient demander à un ministre du budget de faire un effort d'économie chiffré dans la loi définitive à 25 milliards, il se trouve dans une situation différente de celle qu'il connaissait quand il n'avait pas cette obligation.

M. Marranc. Ce n'était pas le cas l'année dernière.

M. le ministre. C'est un problème qui est encore plus difficile à résoudre que celui de la modification de la taxe locale. Plaintez les malheureux qui doivent étudier ce problème et préparer les solutions qu'il leur faut proposer au Parlement.

M. le rapporteur. Je vous assure bien que si M. Edgar Faure était présent, je le lui aurais dit avec grand plaisir; je lui aurais dit également que le gentlemen's-agreement qu'il avait fait devant nous l'année dernière avait tout de même une conclusion, non pas de par lui, mais à cause d'un vote de l'Assemblée nationale, et je n'aurais jamais voulu penser et dire que ses difficultés n'étaient pas énormes. Je vous assure que, si on les proposait à beaucoup d'entre nous, je ne crois pas qu'il y en ait beaucoup pour les accepter, de bon cœur tout au moins. (*Sourires.*)

M. de La Contrie. C'est une erreur!

M. le rapporteur. En définitive, le fait essentiel qui nous rassemble ce soir et qui fait l'objet de notre discussion est le

suivant: il y a des communes qui, par suite de la situation d'industries, de commerces, dans leur périmètre, ont vu leurs ressources, grâce à la taxe additionnelle sur le chiffre d'affaires, augmenter dans des proportions considérables, alors que les communes voisines ayant une population, une superficie identiques, se sont trouvées dans le désarroi le plus complet et ceci s'est traduit tout simplement de la façon suivante: les unes, déshéritées, ont été obligées de voter des centimes additionnels nouveaux et l'on fait, je vous l'assure, avec beaucoup de difficultés, beaucoup de mérite, pendant que leurs voisines n'augmentaient pas leurs centimes additionnels ou les diminuaient, ou même les supprimaient.

Il est bien évident qu'il s'est créé là une notion d'injustice tellement flagrante qu'elle aurait dû, je le dis comme je le pense, monsieur le président, retenir depuis longtemps l'attention du Gouvernement. (*Vifs applaudissements.*)

Le Gouvernement aurait dû déposer un projet de loi, pour réparer ce qui, au fond, est une iniquité.

Je voudrais que l'on médite un peu sur cette tendance à la fiscalité indirecte, qui remplace la fiscalité directe. Nous suivons la pente; je me permets de l'affirmer, la tendance est là; j'ai en mains une motion de l'association des maires de France, où l'on ne demande pas mieux que de recevoir l'année prochaine 1.200 francs, puis 1.500 francs. Ainsi, la fiscalité indirecte va remplacer la fiscalité directe et, progressivement, dans certaines communes, le maire n'aura plus à compter que sur les ressources qui lui viennent de l'extérieur ou à peu près et il n'aura plus cette fonction essentielle d'imposer sa collectivité en faisant voter des centimes.

C'est là un problème fort important, car je considère que les conséquences en seront extrêmement graves dans l'avenir. Il arrivera ceci: c'est que les communes perdront de leur autorité et que la mainmise de l'Etat sur les collectivités locales procèdera de ce fait essentiel, évident et initial. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Il faut dire que, si le Conseil de la République avait les pouvoirs de l'ancien Sénat, c'est-à-dire si nous avions la possibilité de discuter des projets de loi et si le Gouvernement pouvait déposer devant nous de tels projets que nous examinerions, je suis persuadé que, dès le début de l'année 1950, notre Assemblée aurait réparé une partie de cette injustice, en tout cas aurait étudié les considérations qui entourent cette taxe locale additionnelle et vous savez que ces considérations peuvent être très profondes. (*Applaudissements.*)

Je suis de ceux qui pensent que la taxe locale additionnelle au chiffre d'affaires n'est peut-être pas un impôt véritablement local, dans une de ses parties tout au moins; je considère qu'elle ne correspond pas au remplacement de la taxe sur les ventes au détail et à l'octroi. Je suis également de ceux qui pensent, avec M. Couitet, le maire de Villacoublay qui est l'auteur d'un projet et avec notre collègue et ami M. Restat, qu'une partie de cette taxe devrait être versée à une caisse d'équipement des collectivités locales. Nous arriverions ainsi à l'affectation spéciale des fonds qui proviendraient de toute la nation. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

Nous devons souligner dans notre Assemblée cette tendance à la fiscalité facile, à la fiscalité indirecte qui, par voie de conséquence, frappera les familles nombreuses. Au sujet des allocations familiales, j'ai tenu des propos qui, vous le savez, m'ont été reprochés par certain groupe, mais je dois déclarer qu'il y a une liaison entre cette fiscalité indirecte et le problème des allocations familiales, car il est certain que les familles nombreuses, du fait de la fiscalité indirecte, ont beaucoup plus de charges que les autres. (*Très bien!*)

Toujours est-il que le projet qui nous est présenté, venant de l'Assemblée nationale, est un enfant qui nous a paru bien mal bâti. On pourrait dire qu'il est né avant terme, en tout cas, que ses membres ne sont pas constitués harmonieusement. Il a eu le désavantage absolu de parvenir alors que des budgets étaient établis, c'est-à-dire en plein exercice budgétaire. Au point de vue administratif, c'est une faute très lourde, car je me demande que les peuvent être, vis-à-vis du Parlement qui agit ainsi, les réflexions des administrateurs communaux dont on connaît la conscience et les scrupules. Ils pourront dire: « Mais où allons-nous ? Il est possible que cette année le Parlement, ému par certaines dispositions, vienne mettre en cause les assises mêmes de notre budget. »

Or, cette critique générale que je fais du projet a eu un exemple fâcheux. En cours d'année, on nous a proposé une réforme des patentes. Il s'agissait à ce moment-là de protestations d'individus; maintenant, il s'agit de protestations de collectivités. L'exemple de la réforme des patentes en cours d'exercice a été très mauvais.

On nous propose aujourd'hui exactement la même chose. C'est pour cela que votre commission de l'intérieur, se trou-

vant devant cet enfant né avant terme et mal bâti, a pensé initialement qu'elle devait l'éliminer de la circulation en disant: nous opposerons une motion préalable et nous ne considérerons pas ce projet. Tout de même, nous avons maintenu assez de subtilité, depuis que nous travaillons ensemble, pour savoir que l'Assemblée nationale aurait repris son projet initial et que, par conséquent, il n'aurait pas été du tout question des réflexions que nous pourrions émettre.

Il s'est alors trouvé une autre tendance très simple et peut-être très courageuse, consistant à dire: revenons au décret du 9 décembre 1948, c'est-à-dire à la proportion qui avait été établie entre 75, 15 et 25. Cette proposition était courageuse, mais elle avait le même inconvénient: vous pensez bien que l'Assemblée nationale aurait repoussé, avec le même dédain, un texte aussi révolutionnaire.

De plus, cette modification venant en cours d'exercice budgétaire aurait peut-être entraîné davantage d'inconvénients pour les communes qui ont établi leur budget, si bien qu'en définitive nous nous sommes ralliés à la proposition d'examen du projet de loi qui nous était transmise. Nous nous sommes ralliés à cet examen, parce que nous avons pensé que nous pourrions introduire certaines modalités dans le projet qui venait de l'Assemblée nationale et aussi, il faut bien le dire, parce que nous pensions que nous pourrions dire notre mot sur cette réforme des finances locales qu'on nous promet toujours et qui n'arrive jamais, que le flux a apportée à un moment, mais que le reflux a emportée tellement loin qu'on l'a perdue de vue. Nous avons pensé que nous pourrions émettre une opinion sur la réforme administrative qui, elle aussi, a disparu bien loin. Les deux sont complémentaires et le projet qui nous est soumis n'est qu'une parcelle de l'affaire.

Nous formulons ces observations avec quelque solennité, en soulignant qu'on abuse de nous en ne faisant pas la réforme essentielle qui donnerait une vie complète aux collectivités locales, et par là même, à la Nation. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Ce qui nous a retenus, et c'était très normal, très logique, c'est un sentiment du cœur, la réparation de l'injustice dont je vous ai indiqué, très brièvement, ce soir, ce qu'elle est. Je ne veux pas insister, car je suis sûr que d'autres orateurs souligneront ce point de détail, et ce sera justice. Cette injustice, nous l'avons pressentie en fondant le comité du fonds de péréquation.

Moi qui ne fais pas partie du comité de péréquation et qui peux voir les choses d'une façon impartiale, je tiens à rendre un hommage vibrant à tous ceux qui, administrateurs magnifiques du fonds de péréquation, ont fait abstraction de toute politique pour ne se consacrer qu'à ce travail administratif de répartition de ce qui a été mis à leur disposition. Ils ont fait ce qu'ils ont pu dans des conditions très difficiles. Mais des collègues tels que MM. Lassalarié, Pauly, Pic, Reveillaud, ont droit à l'hommage que je leur rends ce soir, car je sais le travail qu'ils ont fait et c'est pour cela que, dans les dispositions de la loi, nous avons réintroduit le comité du fonds de péréquation, car nous connaissons, nous, sa valeur. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

M. le ministre. Je m'associe à cet hommage!

M. le rapporteur. Je vous remercie, monsieur le président, et je distribue immédiatement votre hommage. Pour éclairer la question, il faut considérer comment la situation se présentait avant ce projet de loi, et comment elle va se présenter après. Ceci est essentiel pour bien comprendre l'ossature de la loi.

Avant, le comité du fonds de péréquation devait verser une allocation au titre de perte de recettes garanties. Je vous ai, dans mon rapport, expliqué comment se faisait le calcul; il est assez difficile à saisir; il suffira de se reporter au texte pour ceux que la question intéresse. Toujours est-il que le comité du fonds de péréquation avait initialement cette mission. Dans un deuxième temps, s'il restait de l'argent et quand il en restait — on appelait ceci les fonds libres — il répartissait aux communes et aux départements une certaine somme. Il la répartissait dans la proportion de quatre cinquièmes pour les communes, un cinquième pour les départements; mais pour le département, il vérifiait, suivant des formules qui avaient été établies par le comité du fonds de péréquation, s'il n'avait pas la possibilité de modifier certaines attributions. De fait, il faut bien dire que si certains conseils généraux n'ont pas encore rempli leur rôle, la majorité l'a rempli. J'ajoute que l'affaire est en litige et qu'évidemment certaines dispositions ont pu ne pas être prises au début, mais l'institution de ces deux filtres, filtre national (comité de péréquation) et filtre départemental, était essentielle.

Maintenant qu'allons-nous voir? Quand le projet de loi va être voté, c'est précisément l'attribution fixée à 800 francs — il

n'y a pas de mystère — par tête d'habitant qui constituera en fait les fonds libres d'autrefois. C'est ensuite que viendra la distribution de l'allocation de perte de recettes. Or, entre les deux, il y a en quelque sorte un jeu de vases communicants. Si l'on augmente d'un côté, on diminue de l'autre, et de toute façon, ceux qui croient recevoir exactement ces 800 francs peuvent se tromper, car le montant de l'allocation pour perte de recettes ayant augmenté, ils n'auront pas la somme sur laquelle ils comptaient.

Peu importe d'ailleurs, car le fond de l'opération est le suivant: quand seront faites d'une part, la répartition aux communes, d'autre part, la répartition des allocations compensatrices de perte de recettes; il ne va rien rester au fonds de péréquation. Le drame, c'est que ce fonds, dont nous avons fait l'éloge tout à l'heure, est en somme condamné à mort. Il avait pourtant fait de son mieux; l'affaire était encore en rodage; et c'est au moment où le moteur va pouvoir tourner rond qu'on supprime ce fonds de péréquation pour effectuer la répartition selon la formule extrêmement simpliste de la tête d'habitant.

Le plus curieux, c'est qu'on a simplement oublié les départements. Vous ne vous étonnez pas de voir un président de conseil général prendre, à cette tribune, la défense des départements. Je suis sûr que mon ami M. de La Gontrie, ici présent, prendra leur défense tout à l'heure, aussi je ne m'attarderai pas. Cependant, je dois dire qu'auparavant les départements recevaient du fonds de péréquation un cinquième, lequel a été supprimé.

Que s'est-il passé à l'Assemblée nationale? M. Allonbeau a prononcé le mot de département; un chanoine a donné sa bénédiction aux départements — c'est logique et naturel (*Sourires*) — en disant qu'ils pourront toujours venir au secours des petites communes. Je ne voudrais pas, l'enfer étant pavé de bonnes intentions, faire une comparaison qui pourrait paraître cruelle. Il est d'ailleurs curieux de penser aux départements, en disant qu'ils sont riches et qu'ils pourront aider les petites communes, au moment même où on leur retire des recettes importantes.

Après « l'épongeage » du fonds de péréquation, les départements qui ont déjà voté des centimes — car ils ont été obligés de le faire et sont en réalité dans le cas des communes économiquement faibles, qui ont dû aussi voter des centimes additionnels — sont invités à faire les frais de l'opération, et on leur demande de voter de nouveaux centimes pour combler le déficit que cette suppression d'attributions va créer dans leurs budgets.

Il était logique que votre commission de l'intérieur réagisse. Elle l'a fait en réintroduisant, à l'article 1^{er}, une clause de sauvegarde pour les départements.

Il y a en effet plusieurs façons de voir le problème. Ou bien nous faisons confiance au fonds de péréquation, et s'il a assez d'argent, il rétablira les recettes supprimées; mais comme on n'était pas certain qu'il en soit ainsi, nous avions préféré introduire dans le texte une motion garantissant 500 francs par tête d'habitant départemental. Nous n'avons pas insisté quand nous avons su que cela coûterait 4 milliards, et, en gens honnêtes, nous nous en sommes tenus à la formule de 1.350 millions prévus dans la répartition du fonds de péréquation. C'est un minimum et nous aurions été bien mal avisés de ne pas le dire.

Puis, votre commission de l'intérieur, s'étant penchée sur tous ces problèmes avec une bonne volonté évidente, a pensé que l'article 4 était l'essentiel, car, au fond, nous allons voter un projet partiel et même provisoire. Les mesures qui vont être prises ce soir ou demain et transmises à l'Assemblée nationale, qui aura jugement sur elle à ce moment là, s'insèrent dans un cadre trop étroit.

Nous demandons donc avec insistance au Gouvernement qu'il envisage la réforme de cette taxe additionnelle au chiffre d'affaires, non seulement sur ce point partiel, mais dans la généralité, et je me permets notamment, au nom de la commission de l'intérieur, d'attirer l'attention du Gouvernement sur la situation très spéciale, très difficile à comprendre, du département de la Seine, avec ses communes suburbaines, bénéficiant d'un régime spécial. Vraiment, il y a là quelque chose à faire.

J'ai pensé qu'à l'occasion de ce projet de loi, il était peut-être difficile — c'est une opinion personnelle que j'é mets — d'aller aussi loin que nous le voudrions, mais c'est peut-être le seul moyen qui nous resté. Au fond, ce n'est pas qu'on ne fasse pas confiance au Gouvernement; on sait qu'il va déposer un projet de loi; mais on n'a pas absolument confiance dans le sort qui sera réservé à ce projet de loi par les commissions de l'Assemblée nationale et l'Assemblée nationale elle-même. Nous ne sommes pas sûrs que, pour le 1^{er} janvier 1952, la réforme de la taxe additionnelle, telle que nous la désirons, sera réalisée; c'est pourtant notre désir profond.

Je vais maintenant conclure, comme je l'ai fait dans mon rapport, que ce projet, quel qu'il soit, malgré toute la bonne volonté que nous avons apportée, laissera subsister de grandes injustices. Nous croyons qu'il est critiquable, au point de vue financier, car on ne sait pas sur quelles recettes on pourra compter — tout cela est fluide — au point de vue administratif, car il intervient pendant un exercice budgétaire et c'est une réforme partielle. Il est même critiquable, je l'ai dit, au point de vue politique, car nous savons ce qu'est la vie, surtout quand nous pratiquons notre profession médicale. Ceux auxquels nous rendrons service nous sont rarement reconnaissants; les autres, par contre, vous lancent à la tête des critiques extrêmement sévères. J'ai peur que le nombre des mécontents ne soit tel qu'il dépassera le nombre des satisfaits.

En plus, il faut bien ajouter que le respect de la loi sera peut-être minimisé par toutes les modifications que nous lui apportons.

Je ne voudrais pas quitter cette tribune sans livrer à votre méditation et à la méditation de ceux qui sont au-dessus de nous pour l'élaboration des lois, cette pensée que j'ai recueillie en parcourant les *Lettres persanes*, pensée que Montesquieu formulait ainsi: « Il faut changer quelquefois certaines lois, mais il n'y faut toucher que d'une main tremblante. On y doit observer tant de solennité, on y doit apporter tant de précaution que le peuple conclut naturellement que ces lois sont bien saintes puisqu'il faut tant de formalités pour les abroger ». (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des finances.

M. Jacques Masteau, rapporteur pour avis de la commission des finances. Monsieur le président, mesdames, mes chers collègues, je me souvenais à l'instant, en suivant la discussion qui vient de s'ouvrir devant vous, sur les finances locales, qu'il y a bientôt quinze années je me trouvais à une autre tribune, celle de la Chambre des députés, pour me pencher sur le même problème. Et je me disais que je reviendrais ce soir avec la même foi et avec le même souci d'apporter, si possible, une contribution modeste mais utile. Car il s'agit vraiment, lorsqu'on touche à cette matière des finances départementales et communales, de l'une de ces questions — je ne serai certainement pas démenti par M. le président Queuille qui, durant sa carrière, s'est spécialement attaché à ces problèmes primordiaux pour la vie de ces cellules fondamentales que constituent départements et communes.

Lorsque nous avons reçu à la commission des finances le projet qui vous est aujourd'hui soumis, nous avons mesuré, comme le disait excellemment notre collègue M. Le Basser, que ce projet n'était certes pas exempt de critiques, mais qu'il fallait cependant s'y arrêter, l'étudier, et s'efforcer de faire qu'il puisse rendre service à ceux qui ont la charge redoutable de diriger départements et communes.

Le produit de la taxe locale — et j'aurais garde d'insister sur ces notions que vous connaissez tous — est réparti entre les collectivités selon une procédure comprenant deux phases successives que je rappelle seulement pour les besoins de mon raisonnement.

Première phase: les communes perçoivent selon l'importance de leur population 60, 65, 70, ou même 75 p. 100 pour les communes de la Seine, du produit de la taxe recouvrée sur leur territoire, et les départements perçoivent 15 p. 100.

Le reliquat est versé au fonds national de péréquation qui assure, selon les critères qu'il a déterminés lui-même, la péréquation entre les parties prenantes. Je serais d'ailleurs injuste si je ne m'associais à mon tour à l'hommage qui a été rendu à tous les membres du comité du fonds de péréquation, et vous me permettez d'étendre cet hommage aux directions intéressées du ministère de l'intérieur ou du ministère des finances, près desquels vos rapporteurs trouvent toujours les éléments d'études les plus précieux.

Critiquant l'inégale répartition des ressources ainsi mises à la disposition du fonds national, l'Assemblée a tenu à assurer à chaque commune un minimum de 800 francs par habitant. Tel est l'objet de l'article 1^{er} du texte que vous avez sous les yeux. Mais comme cette mesure, sur laquelle les avis se sont partagés, était de nature à amputer très sérieusement les disponibilités du fonds national de péréquation, le texte a prévu, en faveur de ce dernier, en son article 2, une recette supplémentaire constituée par un reversement que devraient effectuer, avec effet du 1^{er} janvier 1951, les communes les plus favorisées. Voilà, brièvement résumée l'économie du projet. La dernière disposition dont je viens de parler, celle qui tendait au reversement par les communes les plus favorisées, était susceptible, vous l'avez bien vite mesuré de créer, dans l'exercice du budget de ces communes, des perturbations regrettables.

Notre collègue M. le Basser soulignait, en effet, que l'époque à laquelle nous nous trouvons est telle que les budgets des collectivités secondaires sont votés et qu'il est toujours particulièrement grave, lorsqu'on sait les difficultés que rencontrent ceux qui ont la charge d'établir ces budgets, de venir leur dire, *a posteriori*: « Vous aurez une recette de moins ou vous aurez une dépense de plus.

C'est déplorable, mesdames, messieurs, du point de vue de l'orthodoxie financière et c'est également décourageant pour ceux qui s'efforcent d'établir des budgets alors que leur tâche, — il faut le dire, n'est pas toujours aisée.

Votre commission des finances — c'était son cadre propre — avait pour devoir de se préoccuper des difficultés pouvant résulter des prélèvements annoncés par l'Assemblée nationale.

Aussi, en examinant le texte, ne serez vous pas surpris qu'elle ait été guidée, suivant d'ailleurs sa tradition, par une double préoccupation.

Tout d'abord, assurer autant qu'il était possible, sans que nous puissions nous faire trop d'illusions, plus d'équité dans la répartition des produits de la taxe locale, avec le souci, sur lequel nous serons certainement unanimes, d'aider au maximum les communes les moins favorisées. En second lieu et la commission des finances devait avoir ce souci au tout premier rang, éviter toutes mesures susceptibles de compromettre dangereusement l'équilibre des budgets locaux. C'est en parlant de ces deux idées générales que votre commission des finances s'est penchée sur le projet dont vous avez maintenant à connaître.

Nous nous sommes ralliés, à certains détails près, sur lesquels je reviendrai dans un instant, aux modifications qui ont été proposées par la commission de l'intérieur; sans esprit critique inutile, je dirai que les propositions de cette commission ont apporté des aménagements fort sages et très judicieux au projet qui avait été transmis par l'Assemblée nationale. Toutefois, et toujours préoccupée de ne pas porter une main imprudente sur des budgets déjà établis, votre commission des finances avait envisagé — je dis: envisagé, car nous vous proposerons en définitive une autre formule que vous avez déjà trouvée dans notre rapport — de fixer au 1^{er} janvier 1952 au lieu du 1^{er} janvier 1951, la date d'effet de l'article 2 prévoyant une contribution des communes les plus favorisées. Pourquoi pensions-nous vous demander d'adopter cette date du 1^{er} janvier 1952? Il y avait à cela deux motifs. La commission de l'intérieur, en effet, envisageait d'asseoir cette participation sur la plus-value du rendement de la taxe locale en perception directe de 1951 par rapport à 1950. Or, et ce n'est un secret pour personne, cette plus-value ne pourra être connue qu'au début de 1952.

Ce n'est qu'à ce moment seulement que la contribution à demander aux communes dites les plus favorisées pourra être déterminée et pourra être communiquée aux communes intéressées. Il vous apparaîtra certainement, comme à nous, que transmettre pareille demande alors que les budgets auront été exécutés pour 1951 constitue une méthode dangereuse. Je suis toujours, pour ma part, heurté lorsque je vois un texte prendre des dispositions qui auront nécessairement des effets rétroactifs et je crois pouvoir dire que, dans l'espèce qui nous intéresse, l'effet rétroactif était nettement caractérisé.

Toutefois, cet argument n'aurait pas suffi à déterminer votre commission. Il en était un autre et, là, je parle avec beaucoup de prudence et beaucoup de réserve, sans vouloir donner aux indications que j'apporte une rigueur mathématique. Compte tenu de la conjoncture actuelle, qu'on peut regretter — je parle de la conjoncture de hausse que nous constatons, hélas! — je crois qu'il n'est pas téméraire de penser que le fonds national de péréquation pourra peut-être disposer, dans l'année qui vient, d'un crédit global de 20 milliards de francs environ. Ce sont les chiffres sur lesquels les experts se disent presque d'accord. Sur cet ensemble de recettes, comme le dégage très exactement le rapport de M. Le Basser, le fonds devra assurer par priorité — parce que c'est prévu par des dispositions législatives — aux communes, le minimum de 800 francs par habitant. En ce qui concerne les départements, si, comme nous l'espérons avec la commission de l'intérieur, le Conseil et l'Assemblée veulent bien nous suivre, il faut compter sur 1.350 millions de francs. Pourquoi 1.350 millions? Parce que c'est le chiffre qui avait été annoncé aux départements comme étant celui sur lequel ils pouvaient faire fond pour l'année 1951 et que les budgets ont été établis en partant de ce concours attendu de 1.350 millions.

Il convient donc de tenir ce qui avait été annoncé et de ne pas venir jeter dans les budgets des départements une perturbation qui aurait pour conséquence d'entraîner des votes de centimes nouveaux, souvent très importants. M. Le Basser et moi-même avons donné dans nos rapports écrits des indications chiffrées à cet égard.

Si nous poursuivons ce calcul, toujours marqué de la réserve que j'ai indiquée, la somme nécessaire pour assurer le minimum de 800 francs s'élèvera à environ 9.200 millions. C'est donc finalement 10.500 millions qui seront obligatoirement prélevés sur les disponibilités du fonds national, laissant un reliquat disponible de l'ordre de 9.500 millions. Cette somme suffira pour la garantie de recettes qui n'a pas été reconduite en 1951 par voie législative, mais que le fonds national de péréquation s'est engagé à assurer dans la proportion de 90 p. 100, soit une charge de l'ordre de 8.400 millions.

On peut donc espérer — j'emploie intentionnellement le mot espérer — un excédent de ressources destiné à la péréquation. Nous partageons tout à fait la pensée de nos collègues membres du comité du fonds de péréquation: il importe qu'il reste, en sus de ce qui est nécessaire à la couverture des obligations que je viens de dire, à la disposition de ce fonds, une somme assez importante pour qu'il puisse vraiment jouer son rôle, pour qu'il puisse poursuivre la mission qui est sienne.

Vous trouverez, dans le rapport écrit qui est entre vos mains, les résultats de l'activité du fonds de péréquation et je vous demande de penser avec nous qu'il est bon qu'il poursuive sa mission.

Voici pour quels motifs nous avons estimé, vous le voyez, tout d'abord qu'il n'était pas indispensable de faire jouer, dès 1951, le prélèvement sur les communes les plus favorisées.

Cependant, nous avons entendu les observations et aussi les suggestions présentées par la commission de l'intérieur et nous avons établi une proposition transactionnelle, qui est consignée dans le texte modifié que vous avez sous les yeux, au pied du rapport de la commission des finances. Nous avons demandé qu'une distinction soit opérée entre l'année 1951, en cours, et les années à venir. Pour 1951, la commission des finances s'est finalement déclarée favorable à l'application, mais à titre transitoire — j'insiste sur ce mot — de la solution proposée par votre commission de l'intérieur.

Vous connaissez cette solution. Elle consiste à admettre que 50 p. 100 de la plus-value de la taxe locale 1951, par rapport à ce qui a été perçu en 1950 — le Conseil retiendra la notion de plus-value et de 50 p. 100 — pourraient, en 1951, être demandés aux communes les plus favorisées. C'est à cette disposition que je pensais lorsque je disais, à l'instant, que le travail de la commission de l'intérieur avait conduit à des aménagements sages. Un prélèvement ainsi limité pour 1951 pourrait ne pas toucher gravement au budget déjà établi, tout en apportant au fonds de péréquation une aisance dont il a besoin pour venir à l'aide des communes les moins favorisées.

Voici pour l'exercice 1951. Pour les exercices ultérieurs, votre commission des finances a été sensible à l'esprit d'équité et de solidarité à l'égard des communes les plus défavorisées qui aimaient le texte de l'Assemblée nationale. Elle a estimé que ce texte pourrait être repris — je précise bien: pour les exercices ultérieurs — à la condition toutefois que la procédure prévue soit nettement assouplie. Nous avons cependant souligné qu'il serait nécessaire — ce qui ne paraît pas se dégager suffisamment du texte de l'Assemblée nationale — de tenir un compte plus exact des charges réelles des communes et de n'en pas rester à la notion par trop simpliste du calcul par tête d'habitant. Il importe de rechercher quelles sont les charges vraies des communes dont on s'occupe.

Telles sont les modifications les plus importantes que nous apporterons au texte de la commission de l'intérieur.

C'est ainsi que s'analysent les propositions qui, ce soir, sont soumises à vos délibérations. J'en aurai fini lorsque j'aurai dit un mot d'un article dont il est beaucoup moins parlé aujourd'hui qu'il n'aurait été fait si, depuis que nous examinons ce texte, un fait important ne s'était produit. Je veux viser l'article 3.

Vous savez que l'Assemblée nationale avait disposé dans cet article que les 3.790 millions nécessaires à la couverture des dépenses d'intérêt général acquittées par les collectivités locales ne pourraient en aucun cas être prélevés sur le fonds de péréquation et qu'il convenait que ces crédits soient rétablis à l'article spécial du budget du ministère de l'intérieur.

Il n'avait point échappé au rapporteur du budget du ministère de l'intérieur que l'article 5020 était dépourvu de crédits dans le projet de budget.

Mais ne parlons plus du passé, remercions le Gouvernement et spécialement M. le ministre de l'intérieur de ce qu'il a obtenu, dans l'intérêt des collectivités locales, que le crédit de 3.790 millions de francs figure au budget de l'intérieur.

Nous avons cependant précisé à l'article 3 qu'en aucun cas les ressources nécessaires aux dépenses d'intérêt général ne seront prélevées sur les fonds de la péréquation nationale.

Cet article 3 marque à la fois une satisfaction que je viens de souligner et une prévision sur laquelle Gouvernement et Conseil seront très certainement d'accord.

L'article 4 n'appelle aucune observation particulière sinon des rectifications de détail.

Je ne voudrais pas quitter cette tribune sans vous donner en conclusion la pensée qui s'est dégagée des travaux de la commission des finances.

Il est entendu que, volontairement, nous nous sommes abstenus de déborder le cadre même du texte qui nous était soumis.

M. le président de la commission de l'intérieur. C'est exact.

M. le rapporteur pour avis. Nous étions tentés, cependant, de dire ce que nous pensions du texte à venir, qui est prévu dans l'article 4 du projet; mais nous nous sommes abstenus de le faire parce que nous pensons que déjà les idées maitresses ont été dégagées par les études du Gouvernement et du ministère de l'intérieur et aussi par le concours que les commissions de l'intérieur et des finances des deux assemblées ont pu leur apporter.

Mesdames, messieurs, sur le texte que vous connaissez ce soir, nous ne pouvons cependant pas manquer d'exprimer deux regrets.

Nous regrettons — comme chacun de vous sûrement — que ce problème des finances locales fasse encore, en cours même d'exercice, l'objet d'une mesure qui reste à la fois imparfaite et fragmentaire.

Imparfaite, parce que s'il est exact que ce projet apporte des ressources supplémentaires à ceux qui doivent les recevoir, vous mesurez qu'il ne nous propose pas un mode de répartition vraiment satisfaisant du produit de la taxe locale.

Solution fragmentaire, pourquoi? Parce que subsiste la méconnaissance des charges réelles des communes et parce que les formalités aussi sont trop astreignantes pour les contribuables et les complications trop lourdes pour les services.

Voici les réflexions que nous a suggérées l'examen du texte que vous avez sous les yeux. Il est entendu que c'est seulement dans une réforme d'ensemble des finances locales que pourront être trouvées des solutions plus satisfaisantes et c'est pourquoi nous insistons pour voir, dans le délai fixé, proposer à vos délibérations la réforme profonde que les administrateurs locaux — qui ne doivent être ni décus ni découragés — sont en droit d'attendre de ceux — ils sont nombreux au Sénat — qui furent leurs défenseurs de toujours. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Pic.

M. Pic. Monsieur le président, mesdames, messieurs, après les interventions si documentées et si denses de nos deux rapporteurs, je désirerais, en apportant à cette tribune le point de vue du groupe socialiste, rappeler rapidement quelques considérations générales et, je m'en excuse à l'avance, peut-être quelque peu techniques, qui doivent présider à ce débat. Je me permettrai au passage de poser à M. le ministre de l'intérieur un certain nombre de questions et de vous suggérer à vous-mêmes un certain nombre d'amendements.

Le 31 décembre 1949, le ministre de l'intérieur concluait ainsi son intervention sur la reconduction de la taxe locale. « Je me permets de vous demander de voter un texte qui sera un premier pas vers l'assainissement de nos finances locales. »

Ce n'était pas tout à fait le premier pas de cette réforme importante, le premier pas étant le décret du 9 décembre 1948.

Ce n'était pas non plus le dernier, mais c'était l'un des pas d'un enfant qui avait besoin de soins, et c'est la raison sans doute pour laquelle la commission de l'intérieur a choisi un médecin pour nous le présenter. Il fait aujourd'hui en tout cas son cinquième pas, puisque c'est le cinquième changement qui est apporté en deux ans à ces dispositions législatives, tant il est vrai que la marche ébranlée d'une question d'équilibre elle pose un problème difficile.

Car c'est bien d'équilibre qu'il s'agit. Il s'agit pour le législateur d'équilibrer, donc d'harmoniser judicieusement et de répartir entre les parties prenantes que sont les collectivités locales les sommes que donne la taxe additionnelle aux taxes sur le chiffre d'affaires. C'est devenu un lieu commun maintenant de dire que la taxe locale est uniformément et également acquittée par tous les habitants de ce pays, à l'occasion de leurs achats, alors qu'elle n'est pas uniformément et également répartie entre les collectivités locales dont dépendent ces mêmes habitants.

Le rapporteur de la commission de l'intérieur l'a rappelé dans son rapport écrit, avec des exemples éloquentes, en comparant des communes de même importance et leur rapport par habitant. Le rapporteur de la commission des finances en a cité lui aussi dans son rapport. Je ne m'étendrai pas sur la ques-

tion; je rappellerai simplement qu'au delà des anomalies citées, il existe un certain nombre de communes, comme par exemple onze communes du département de Tarn-et-Garonne, qui, elles, n'ont rigoureusement rien touché de la taxe locale en perception directe.

Il semble bien ressortir, en gros, des résultats comparés du rendement, que les petites communes dépourvues de maisons de commerce reçoivent peu de la taxe et que les grandes villes sièges de commerces importants en reçoivent beaucoup. Je voudrais cependant, rejoignant en cela, je crois, notre rapporteur, éviter l'emploi de ce vocable pour deux raisons: une raison psychologique d'abord, parce qu'il me paraît regrettable de continuer à opposer les citadins et les ruraux, alors que nous n'avons en vue que l'intérêt général; une raison d'équité, ensuite, parce que ce sont pas forcément, automatiquement, les grandes agglomérations qui reçoivent toujours les plus nets avantages.

Ce sont incontestablement des communes-marchés qui peuvent être grandes, moyennes ou faibles suivant les régions et leur caractère géographique. Elles ont ces avantages parce qu'elles drainent toute l'activité économique et commerciale des communes voisines. Les inégalités les plus frappantes d'ailleurs, en ce qui concerne le rendement de la taxe, apparaissent surtout entre des communes de même et généralement de moyenne ou de faible importance. Ceci est dû à des circonstances tout à fait fortuites, comme la présence d'un gros négociant, d'un important centre de ramassage ou d'un dépôt d'essence. Tout le monde connaît, par exemple, le cas de cette petite commune de la Gironde qui, pour 1.190 habitants, a encaissé en 1950, en perception directe, plus de 7 millions pour la seule raison qu'elle est le siège d'un dépôt d'essence.

Ces inégalités peuvent résulter également de ce phénomène géographique du dix-neuvième siècle, conséquence de la concentration industrielle qu'est la congestion de centres urbains, où une grande ville est entourée d'une ceinture de communes de banlieue qui groupent essentiellement des populations laborieuses, qui sont des communes avec de grosses charges et peu de ressources de la taxe locale, même si ces communes de banlieue ou ces « communes docteurs », comme on les appelle, sont quelquefois des communes importantes.

La taxe locale est aujourd'hui l'une des ressources — cela a été dit dans la discussion à l'Assemblée nationale et sera répété à cette tribune — les plus importantes, sinon la plus importante de nos budgets communaux. En effet, en 1948, sur 185 milliards de dépenses effectivement payées par les communes, 43.660 millions seulement provenaient des taxes directes et des centimes additionnels. En 1949, sur 210 milliards de dépenses effectivement payées, 66.679 millions seulement provenaient des taxes directes et des centimes additionnels.

On comprend qu'une injuste répartition de la taxe soit particulièrement sensible aux administrateurs locaux. Et nous ne sommes pas surpris d'ailleurs, je le dis au passage, que l'on ait enfin pensé à corriger ces injustices au début d'une année qui présente, vous le savez, un intérêt tout particulier.

Les administrateurs locaux, quels qu'ils soient, regrettent cependant que l'on ait tant tardé. Nous sommes à la fin février et le Parlement va apporter des modifications importantes qui font peser des incertitudes nuisibles à une saine gestion, parce que ces incertitudes pèsent aussi bien sur les épaules des administrateurs qui souhaitent ces transformations que sur les épaules de ceux qui, plus discrètement, les redoutent.

Il est regrettable, en tout cas, qu'au moment où les budgets devraient être déjà tous votés et approuvés, les conseils municipaux et les conseils généraux soient encore très souvent dans l'ignorance des sommes sur lesquelles ils sont certains de compter. Mais, comme l'a dit M. le rapporteur, le Conseil de la République ne pouvait pas, sans faillir à sa mission, arguer de ce retard, si légitimes que soient ses appréhensions, pour ne pas étudier le texte venu de l'Assemblée nationale.

Je voudrais souligner que le problème qui nous est soumis est particulièrement difficile et complexe, beaucoup plus que ne le croient certains d'entre nous. Il ne suffit pas, brutalement et sur le papier, de décider de prendre d'un côté pour donner de l'autre. Nous sommes ensermés dans un certain nombre de dispositions antérieures — les pourcentages différents ou les recettes garanties — ne laissant que peu de liberté de manœuvre et nous sommes pris entre deux impératifs également justifiés, et contradictoires l'un et l'autre. D'une part, accroître, c'est indispensable, les ressources des communes désavantagées et, d'autre part, ne pas trop housculer des budgets établis et souvent approuvés par l'autorité de tutelle, parce qu'établis conformément aux instructions reçues.

Il faut, en un mot, faire à la fois — et ce n'est pas facile — une œuvre de justice et une œuvre de sagesse.

L'idée de base du projet est de corriger une répartition défectueuse des ressources que les communes désavantagées et les départements sont en droit d'attendre d'une taxe qui atteint l'ensemble des consommateurs. Pour cela, il a été retenu le principe d'un minimum garanti par habitant à l'ensemble des communes. Mais quel minimum ?

Je ne reviendrai pas sur les discussions qui se sont déroulées à l'Assemblée nationale et qui opposaient au départ, d'un côté la commission des finances, et le Gouvernement qui demandaient 500 francs par habitant, et de l'autre côté, la commission de l'intérieur qui défendait et qui a obtenu les 800 francs par habitant.

Après l'étude des précisions chiffrées, notre commission de l'intérieur et notre commission des finances se sont unanimement arrêtées au chiffre de 800 francs par habitant. Mais il faut bien préciser — car j'ai des échos d'une confusion qui est en train de naître dans notre pays — que les communes, en 1951, avec ce texte, ne recevront pas ce qu'elles ont reçu en 1950, plus 800 francs par habitant du fonds de péréquation, et que ces 800 francs, s'ils sont votés, — et il paraît difficile qu'ils ne le soient pas, — seront à la fois, pour certains, un minimum et, pour d'autres, un maximum, parce que les recettes garanties notamment viendront en diminution de cette somme.

La somme de 800 francs nous paraît quant à nous être un minimum, si l'on veut bien se rappeler que la moyenne nationale de la taxe a été de 2.218 francs en 1949 et de 2.626 francs en 1950.

Le Gouvernement était opposé — peut-être l'est-il encore, je l'ignore, — à cette garantie minimum de 800 francs car, disait-il, elle videra le fonds de péréquation de sa substance.

Je voudrais, monsieur le ministre, faisant état des chiffres et des seules indications donnés par vos services et par l'administration des finances, établir une comparaison très rapide, pour essayer d'arriver à prouver que les 800 francs sont possibles.

En 1949, la taxe a rapporté 89.800 millions, sur laquelle le fonds de péréquation a reçu une attribution de 16.500 millions à laquelle est venue s'ajouter la contribution exceptionnelle de l'Etat prévue au chapitre 507 du budget du ministère de l'intérieur pour 1949, 2.400 millions, soit au total 18.900 millions. Le fonds de péréquation a assuré d'abord le paiement des allocations compensatrices pour perte de recettes, sur lesquelles je reviendrai tout à l'heure, pour un total de 15.600 millions. Il est donc resté au comité 3.300 millions, en gros, qu'il a réparti au titre du reliquat proprement dit de 1949 à raison d'un cinquième, soit 660 millions, aux budgets départementaux, les quatre autres cinquièmes, soit 2.640 millions, allant au fonds commun destiné aux communes.

Pour 1950, encore que l'exercice vienne à peine de se clore, et que les résultats définitifs ne soient pas tout à fait connus, on prévoit que le rendement de la taxe sera de 106 milliards; l'attribution au fonds de péréquation sera de 19 milliards et, si nos renseignements sont exacts, les allocations compensatrices du comité de péréquation — c'est là un problème que je me permets de vous poser, monsieur le président — seront de 21 milliards; reste pour la péréquation, néant !

Plusieurs remarques sont à faire à ce moment de la discussion. D'abord, si le rendement de la taxe, qui est passé de 89.800 millions en 1949 à 106 milliards en 1950, a ainsi crû dans des proportions considérables, il n'en est pas de même pour l'attribution au fonds de péréquation qui n'est passée que de 16.500 millions en 1949 — je ne tiens pas compte de la subvention du Gouvernement — à 19 milliards en 1950. Pourquoi? Cela est la conséquence de cette loi du 31 décembre 1949 que nous avons tous regrettée dans cette Assemblée, qui a augmenté le pourcentage de perceptions directes de certaines communes et qui a ainsi diminué les attributions du fonds de péréquation.

Deuxièmement, alors qu'en 1949, le fonds de péréquation a eu à faire face à 15.600 millions d'allocations compensatrices de pertes de recettes, pour assurer les recettes garanties, il lui faut, en 1950, 21 milliards pour opérer la même couverture.

Pourquoi? Parce que la même loi du 31 décembre 1949 a augmenté, dans des proportions dont le législateur ne se doutait vraisemblablement pas, une charge particulière au fonds qui est la charge de la garantie des pertes de recettes.

On avait prévu en 1949, et il a été calculé qu'il fallait, pour l'ensemble du pays, 66.400 millions de recettes garanties. Ces recettes garanties étaient calculées d'une façon très simple: elles équivalaient au total des ressources qui avaient été supprimées à date du 31 décembre 1948 aux communes et qui étaient celles-ci: subvention d'équilibre majorée de 10 p. 100: 15.800 millions; taxes sur les établissements de nuit, publicité ou mutations: 600 millions; produit de la taxe 1948 encaissée

en 1948, taxe locale additionnelle aux ventes au détail: 50 milliards; total, 66.400 millions.

Or, la loi du 31 décembre 1949 précisait dans son article 4 :

« L'ensemble des taxes perçues au titre de l'année 1948, quelle que soit l'époque de leur perception, entre en ligne de compte pour le calcul des recettes garanties, tant en 1949 qu'en 1950. »

Le résultat ? Alors que les recettes garanties étaient apparues au comité comme s'élevant à 66 milliards 400 millions pour 1949, elles passaient — voici le détail — au résultat suivant en 1950: subvention d'équilibre majorée de 10 p. 100, 15 milliards 800 millions, pas de changement; taxe sur les établissements de nuit, publicité, mutation, 600 millions, chiffre inchangé; mais le produit de la taxe 1948, encaissée en 1948 auquel venaient s'ajouter ce qu'on appelle, en langage technique financier, les « queues de recettes 1948 », encaissées en 1949 et en 1950, donne un total de 65.600.000 francs, rien que pour le rendement de la taxe 1948. Ce qui fait un total de recettes garanties imposées au fonds, pour l'année 1950, de 82 milliards auquel vient s'ajouter le dépassement de 16 milliards des recettes garanties de 1950 par rapport à celles qui avaient été garanties en 1949, puisque ladite loi garantit cette même recette à la fois pour l'exercice 1949 et pour l'exercice 1950.

Le résultat, c'est que le fonds est obligé, en 1950, s'il veut respecter les dispositions de l'article 4 de la loi du 31 décembre 1949, de verser en allocations compensatrices de pertes de recettes, destinées aux communes chez lesquelles la perception directe ne couvre pas leurs recettes garanties, une somme de 21 milliards, alors qu'il n'a en caisse que 19 milliards.

Je pose alors à M. le ministre de l'intérieur, tuteur des collectivités locales — et nous savons l'intérêt que, depuis de très longues années, il leur porte — je lui pose, dis-je, la question de savoir dans quelles conditions et sous quelle forme le comité du fonds de péréquation pourra, pour l'exercice 1950, faire face à ses obligations légales, puisqu'il lui manque 2 milliards d'après les derniers calculs — d'ailleurs, il ne peuvent être que très peu modifiés — pour faire face aux obligations des recettes garanties.

Ainsi, non seulement pour l'exercice 1950 il n'y aura pas de péréquation, pas même la petite et la modeste péréquation que nous avons cependant pu faire pour l'exercice 1949, mais le fonds ne pourra même pas, je le répète, faire face à ses obligations. Pour notre part, je le dis après nos deux rapporteurs, nous nous félicitons de ne pas avoir voté cette loi du 31 décembre 1949, et d'avoir voulu maintenir la même attribution pour tout le monde. Les résultats sont là pour nous prouver que c'était la sagesse même.

Les recettes garanties, telles qu'elles étaient prévues en 1949, la subvention d'équilibre majorée de 10 p. 100, les quelques indemnités supprimées et la taxe de 1948 encaissée en 1948 étaient tout de même, malgré une certaine insuffisance, peut-être, une assurance pour les communes, et nous n'aurions pas donné, comme nous l'avons fait par le jeu de la loi du 31 décembre 1949, à des villes de plus de 10.000 habitants, qui dépassaient déjà leurs recettes garanties avec 60 p. 100, ce taux vraiment excédentaire dans ce cas de 65, de 70 ou de 75 p. 100.

Vous avez d'ailleurs, monsieur le ministre, reconnu après coup le bien-fondé de la position que nous avions prise à la fin de 1949, quand vous avez convenu — je reprends vos propres termes — le 5 janvier de cette année, à l'Assemblée nationale, « qu'une erreur avait peut-être été commise l'année dernière ».

M. le rapporteur pour avis. Le Sénat avait voté contre.

M. Pic. Certainement; mais le ministre s'est adressé à l'Assemblée nationale et a reconnu devant elle qu'une erreur avait peut-être été commise l'année dernière.

Je tiens à faire remarquer au surplus que la loi du 31 décembre 1949 a été très lourde de conséquences pour le fonctionnement de la répartition de la taxe locale. Elle a, en effet, triplement favorisé les communes déjà favorisées par la taxe. Comme ces avantages ont été consentis dès 1949, au prorata de la population, c'est ainsi que s'est développé dans ce pays cette opposition regrettable entre les grandes villes, réputées d'emblée favorisées, et les petites villes, réputées d'emblée désavantagées. Par cette mesure que certains de leurs représentants ont voulue, les grandes villes ont imprudemment attiré les convoitises des autres communes. Aujourd'hui, elles se plaignent quelque peu d'être payées de retour.

Donc, le premier avantage accordé par cette loi du 31 décembre 1949, c'est le pourcentage accru pour certaines communes.

Le deuxième avantage, c'est la surtaxe qui a été créée par cette même loi. Je sais bien que le quatrième paragraphe de l'article 1577 du code général des impôts interdit expressément de toucher à cette surtaxe et il ne nous viendra pas à l'idée de ne pas respecter cette disposition légale. Mais nous pouvons

honnêtement constater qu'accorder la surtaxe de 0,25 p. 100 à une commune, où la taxe ne rend rien, ne donnera aucun résultat. Pour une commune où la taxe est faible, 0,25 p. 100 supplémentaires rendront peu de choses alors que 0,25 p. 100 pour une commune où la taxe rend normalement ou rend bien, produiront une somme importante; il ne faut cependant pas oublier que les achats qui auront donné lieu à ce paiement de la surtaxe de 0,25 p. 100 auront été faits non seulement par les habitants de la commune mais aussi par ceux de toute la contrée venus acheter dans cette commune. Voilà pourquoi la surtaxe de 0,25 p. 100 est le deuxième avantage accordé par cette loi.

Troisième avantage: celui que je vous ai signalé à propos des recettes garanties qui ainsi sont passées de 66.400 millions en 1949, à 82 milliards en 1950.

Ces recettes garanties sur lesquelles je reviendrai tout à l'heure à propos du jeu de l'article 2 sont peut-être l'une des raisons qui ont fait qu'à la commission de l'intérieur on a préféré un nouveau système de ponction sur les communes favorisées au système qu'avait retenu l'Assemblée nationale.

C'est ainsi, par exemple, que pour Paris, les recettes garanties étaient en 1949 de 2.769 millions et qu'avec la loi du 31 décembre 1949, elles sont passées en 1950 à 4.821 millions. Les recettes garanties du département de la Seine, c'est-à-dire la banlieue sauf Paris, étaient de 1.771 millions. Elles sont, en 1950, de 3.493 millions.

Ceci vous explique la charge très forte qui pèse ainsi sur le fonds. Pour 1951, comment se présente la situation ? On peut prévoir un rendement général de la taxe qui est, disent les services du ministère de l'intérieur, de 110 milliards alors que les finances, pour une fois un peu plus optimistes, prédisent 112 ou 115 milliards.

Je penche pour le chiffre du ministère des finances mais je vous fais observer que dans la démonstration que je vais faire au sujet des prévisions de 1951 je prends toujours les chiffres les moins favorables en ressources et les chiffres les plus élevés en dépenses pour ne pas avoir à la fin de mauvaise surprise. 110, 112, 115 milliards de rendement, peu importe. Ce qui importe, c'est l'attribution que l'on prévoit du fonds de péréquation en 1951. Elle sera, d'après les services des finances et le ministère de l'intérieur, de 19 à 20 milliards. Je prendrai le chiffre de 19 milliards qui est le plus défavorable.

Ici, un certain nombre de questions se posent. Je suppose que le fonds de péréquation dispose de ces 19 milliards. Quelle sera la première opération que devra effectuer le fonds ? Il semble bien, et notre rapporteur l'a noté dans son rapport, qu'il n'y ait pas de doute sur la réponse.

Le texte législatif, je reprends les expressions de M. Le Basser, le texte législatif primant toute autre disposition, il faudra d'abord procéder par voie administrative et suivant un seul critère simplifié, celui de la population, au versement du complément nécessaire pour parfaire le minimum garanti de 800 francs.

Je pense, monsieur le ministre, que c'est bien dans votre esprit la première opération aussi qui sera faite.

Mais alors, avec le texte qui nous est soumis — je m'en excuse auprès de la commission de l'intérieur, mais je lui ai signalé l'imperfection cet après-midi — avec le texte tel qu'il est rédigé et qui nous est soumis, ce premier versement, ce complément à 800 francs ne pourra se faire qu'à la fin de l'exercice 1951 quand on connaîtra ce qu'a touché chaque commune par habitant pour 1951 pour savoir si elle a ou non atteint 800 francs. D'où, automatiquement, suppression du système employé depuis deux ans des acomptes alloués en cours d'exercice. Si le texte subsistait dans son intégralité, on laisserait pendant toute l'année 1951 et jusqu'au printemps de 1952, les communes désavantagées alors que, en réalité, on veut les aider. On les laisserait se débrouiller toutes seules avec leurs quelques francs par habitant. Je n'insiste pas sur la gêne de trésorerie, et c'est peu dire, qui en résulterait, à moins — et c'est l'objet de l'amendement que j'ai déposé cet après-midi à la commission de l'intérieur — que l'on ne précise que le calcul du rendement de la perception directe par habitant qui ouvrira droit au complément, s'il est inférieur à 800 francs, sera fait sur le rendement de la taxe, en 1950. Ce qui, alors, permettra au comité du fonds et à l'administration de fixer, dans les semaines qui viennent, les modalités des versements trimestriels prévus à l'avant-dernier paragraphe de l'article 1^{er}. Mais, faute de cette précision, l'article 1^{er} sera inapplicable.

M. le président. Veuillez, monsieur Pic, m'excuser de vous interrompre, mais conformément aux propositions de la conférence des présidents, approuvées par le Conseil de la République, il a été décidé d'arrêter cette séance à minuit moins cinq. Je ne voudrais pas vous paraître désagréable, mais je suis obligé de respecter les décisions prises par le Conseil et je

vous demanderai de bien vouloir remettre à demain la suite de votre exposé.

M. Pic. C'est entendu, monsieur le président.

M. le président. La discussion reprendra donc demain matin, à neuf heures et demie.

— 12 —

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à interdire aux agents d'affaires conseils juridiques de se prévaloir du titre de magistrat honoraire, d'ancien magistrat, d'avocat honoraire, d'ancien avocat, d'officier public ou ministériel honoraire ou d'ancien officier public ou ministériel.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 133, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale. (*Assentiment*)

— 13 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Schwartz un rapport fait au nom de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie), sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux indemnités allouées aux titulaires de certaines fonctions électives (n° 800, année 1950).

Le rapport sera imprimé sous le n° 134 et distribué.

J'ai reçu de M. Symphor un rapport fait au nom de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie), sur la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à assurer le maintien des services de contrôle du conditionnement dans les départements de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion (n° 104, année 1951).

Le rapport sera imprimé sous le n° 135 et distribué.

J'ai reçu de M. Jules Valle un rapport fait au nom de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie), sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, modifiant la loi du 4 août 1926 sur la propriété foncière en Algérie et l'ordonnance du 23 novembre 1944 relative à l'organisation de la justice musulmane en Algérie (n° 1, année 1951).

Le rapport sera imprimé sous le n° 136 et distribué.

J'ai reçu de M. François Dumas un rapport fait au nom de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie), sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à compléter l'ordonnance n° 45-2497 du 24 octobre 1945 sur les gares routières de voyageurs, en vue de permettre la participation des départements et des communes aux sociétés chargées d'exploiter des gares routières publiques de voyageurs (n° 2, année 1951).

Le rapport sera imprimé sous le n° 137 et distribué.

J'ai reçu de M. Boivin-Champeaux un rapport fait au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, étendant aux magistrats de l'ordre judiciaire certaines dispositions de la loi du 19 octobre 1946, relative au statut général des fonctionnaires (n° 69, année 1951).

Le rapport sera imprimé sous le n° 138 et distribué.

— 14 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la séance de demain vendredi 23 février, à neuf heures et demie :

Nomination de trois membres de la commission supérieure du crédit maritime mutuel. (Application de la loi n° 50-1536 du 13 décembre 1950.)

Vote du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, progeant le délai imparti pour les expropriations nécessaires à la construction d'un pont sur la Seine à Tancarville. (N°s 883, année 1950, et 169, année 1951. — M. Jules Pouget, rapporteur.) (*Sous réserve qu'il n'y ait pas débat.*)

Vote du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à ratifier la délibération du conseil d'administration du Cameroun en date du 9 avril 1948 demandant la modification du décret du 17 février 1921 portant réorganisation du service des douanes au Cameroun. (N°s 26 et 117, année 1951. — M. Siat, rapporteur.) (*Sous réserve qu'il n'y ait pas débat.*)

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux modalités de répartition du produit de la taxe locale additionnelle aux taxes sur le chiffre d'affaires. (N°s 28 et 113, année 1951. — M. Le Basser, rapporteur, et n° 126, année 1951. — Avis de la commission des finances. — M. Jacques Masteau, rapporteur.)

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à élever le maximum des bonifications de rentes susceptibles d'être accordées aux déposants de la caisse nationale de retraites pour la vieillesse atteints d'une incapacité absolue de travailler. (N°s 901, année 1950, et 111, année 1951. — M. Menu, rapporteur.)

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, majorant à titre provisoire certaines prestations familiales. (N°s 101 et 125, année 1951. — M. Menu, rapporteur; avis de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales; avis de la commission de l'agriculture, M. Durieux, rapporteur, et avis de la commission des finances, M. Aubert, rapporteur.)

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt-trois heures cinquante minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie
du Conseil de la République,

CH. DE LA MORANDIÈRE.

**Proposition de la conférence prescrite par l'article 32
du règlement du Conseil de la République.**

(Réunion du 22 février 1951.)

Conformément à l'article 32 du règlement, le président du Conseil de la République a convoqué pour le jeudi 22 février 1951 les vice-présidents du Conseil de la République, les présidents des commissions et les présidents des groupes.

Cette conférence a décidé que, pour le règlement de l'ordre du jour, les propositions suivantes seront soumises à l'approbation du Conseil de la République :

A. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance de demain, vendredi 23 février 1951, à neuf heures trente, la suite de l'examen des affaires inscrites à l'ordre du jour de la séance du jeudi 22 février.

B. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance du mardi 27 février 1951, à quinze heures :

1° La nomination de trois membres du comité constitutionnel ;

2° Les réponses des ministres à cinq questions orales :

a) N° 198 de M. Saint-Cyr à M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme ;

b) N° 200 de M. Liotard à M. le ministre de la France d'outre-mer ;

c) N° 201 de M. Durand-Réville à M. le ministre des travaux publics des transports et du tourisme ;

d) N° 202 de Mme Cardot à M. le ministre des finances et des affaires économiques ;

e) N° 203 de M. Ernest Pezet à M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre ;

3° La discussion de la question orale avec débat de M. Georges Pernot qui demande à M. le ministre de la santé publique et de la population quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour assurer le contrôle efficace des établissements destinés à recevoir des enfants débiles ou déficients et pour veiller, non seulement à ce que ces enfants n'y soient pas l'objet de mauvais traitements, mais qu'ils soient entourés des soins attentifs et vigilants que réclament leur âge et leur état de santé ;

4° Sous réserve de la distribution du rapport, la discussion de la proposition de loi (n° 89, année 1951), adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la composition et au fonctionnement du Conseil économique.

C. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance du jeudi 1^{er} mars 1951, à quinze heures trente :

1° La discussion de la proposition de loi (n° 886, année 1950), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 15 de la loi n° 49-956 du 16 juillet 1949 sur les publications destinées à la jeunesse ;

2° La discussion du projet de loi (n° 1, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, modifiant la loi du 4 août 1926 sur la propriété foncière en Algérie et l'ordonnance du 23 novembre 1944 relative à l'organisation de la justice musulmane en Algérie ;

3° La discussion du projet de loi (n° 2, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à compléter l'ordonnance n° 45-2497 du 24 octobre 1945 sur les gares routières de voyageurs en vue de permettre la participation des départements et des communes aux sociétés chargées d'exploiter des gares routières publiques de voyageurs ;

4° La discussion du projet de loi (n° 3, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, instituant un fonds de garantie et de compensation pour le service des prestations de chauffage et de logement au personnel retraité des exploitations minières et assimilées ;

5° Sous réserve de la distribution du rapport, la discussion du projet de loi (n° 69, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, étendant aux magistrats de l'ordre judiciaire certaines dispositions de la loi du 19 octobre 1946, relative au statut général des fonctionnaires ;

6° Sous réserve de la distribution du rapport, la discussion de la proposition de loi (n° 81, année 1951), adoptée par l'Assemblée nationale, complétant les articles 639 et 640 du code d'instruction criminelle ;

7° Sous réserve de la distribution du rapport, la discussion de la proposition de loi (n° 100, année 1951), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à permettre la tierce opposition à l'encontre de certaines décisions judiciaires ;

8° La discussion du projet de loi (n° 800, année 1950), adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux indemnités allouées aux titulaires de certaines fonctions électives ;

9° Sous réserve de la distribution du rapport, la discussion de la proposition de loi (n° 104, année 1951), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à assurer le maintien des ser-

vices de contrôle du conditionnement dans les départements de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion ;

10° La discussion de la proposition de résolution (n° 827, année 1950) de MM. Chapalain, Dronne, Robert Chevalier et Beauvais, tendant à inviter le Gouvernement à mettre en vente, par décret, un carburant agricole à prix réduit.

En outre, la discussion immédiate d'un projet de loi portant ouverture de crédits applicables au mois de mars 1951 sera vraisemblablement demandée au cours de la séance du jeudi 1^{er} mars.

D'autre part, la conférence des présidents a d'ores et déjà envisagé :

La date du mardi 6 mars pour la discussion de la question orale avec débat de M. Auberger à M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre sur les conseils de réforme de province,

Et la date du mardi 13 mars pour la discussion de la question orale avec débat de M. Dronne à M. le ministre des affaires étrangères sur la sauvegarde des intérêts français au Fezzan et la sécurité de l'Afrique française.

ANNEXE

au procès-verbal de la conférence des présidents.

(Application de l'article 32 du règlement.)

NOMINATION DE RAPPORTEURS

AFFAIRES ÉCONOMIQUES

M. Rochereau a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 101, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, majorant à titre provisoire certaines prestations familiales, renvoyé pour le fond à la commission du travail.

AGRICULTURE

M. Durieux a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 101, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, majorant à titre provisoire certaines prestations familiales, renvoyé pour le fond à la commission du travail.

FAMILLE

M. Bernard Lafay a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 121, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la procédure de codification des textes législatifs concernant la pharmacie et la santé publique.

FINANCES

M. Aubert a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 101, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, majorant à titre provisoire certaines prestations familiales, renvoyé pour le fond à la commission du travail.

INTÉRIEUR

M. Symphor a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 104, année 1951), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à assurer le maintien des services de contrôle du conditionnement dans les départements de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion.

RECONSTRUCTION

Mme Thome-Patenôtre a été nommée rapporteur de sa proposition de résolution (n° 78, année 1951) tendant à inviter le Gouvernement à adapter les montants maxima des prêts consentis aux particuliers, au titre de la législation sur les habitations à loyer modéré, aux prix réels de la construction à la date de l'octroi du prêt.

PRODUCTION INDUSTRIELLE

M. Armengaud a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 99, année 1951), adopté par l'Assemblée nationale, créant un institut national de la propriété industrielle, renvoyé pour le fond à la commission des affaires économiques.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 22 FEVRIER 1951

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus :

« Art. 82. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.

« Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre. »

« Art. 83. — Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu in extenso; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

2607. — 22 février 1951. — M. Edgard Tailhades expose à M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre que l'article 21 du décret du 20 octobre 1947 codifiant les textes concernant les pensions militaires d'invalidité prévoit que les demandes de pensions doivent être présentées dans le délai de cinq ans qui suit la constatation de l'infirmité, soit la cessation de service, et demande: 1° si un ancien militaire qui a fait constater par une commission de réforme l'existence d'une maladie évaluée à moins de 40 p. 100 n'est pas en droit de réclamer une nouvelle visite pour aggravation si celle-ci se manifeste dans un délai de cinq ans; 2° sur quels textes s'appuient les centres de réforme pour refuser les demandes qui leur sont ainsi présentées.

EDUCATION NATIONALE

2608. — 22 février 1951. — M. Jean Coupigny demande à M. le ministre de l'éducation nationale quelle est la valeur comparative du brevet élémentaire de mécanicien d'équipement acquis à l'école de l'air d'Agadir, par rapport au brevet de mécanicien acquis à l'école de la marine de Marseille ou dans les écoles nationales professionnelles; et s'il y a équivalence entre le premier et l'un des autres, au point de vue de la valeur professionnelle du titulaire.

INTERIEUR

2609. — 22 février 1951. — M. Paul Symphor expose à M. le ministre de l'intérieur que l'article 78 de la loi du 31 décembre 1937 stipule que les agents communaux ne peuvent jouir d'avantages supérieurs à ceux dont bénéficient les fonctionnaires de l'Etat dont la situation est comparable, mais que la détermination des « situations comparables » ayant donné lieu et continuant à donner lieu à des interprétations différentes il serait nécessaire de préciser cette notion; et demande: 1° si la « situation comparable » entre fonctionnaire de l'Etat et fonctionnaire des collectivités locales ne ressort pas de la similitude des traitements et des indices de reclassements; 2° si les secrétaires généraux et adjoints, les chefs de bureaux des communes de plus de cinq mille habitants d'une part et les chefs de division et de bureau des préfectures ne peuvent être considérés comme fonctionnaires à « situation comparable »; 3° dans l'affirmative, si en vertu de cette assimilation, ces fonctionnaires communaux ne pourraient bénéficier de l'indemnité dite de recrutement attribuée aux fonctionnaires des catégories A et B; 4° dans la négative, à la situation de quels agents de l'Etat, celle des fonctionnaires des collectivités sus-désignées serait comparable; 5° enfin, comment d'une manière générale, doit se traduire du point de vue du traitement et des suppléments, allocations et indemnités de toutes natures cette notion de « situation comparable ».

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

2610. — 22 février 1951. — M. Albert Denvers demande à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale de lui indiquer si les caisses d'allocations familiales sont autorisées à attribuer des prêts à ceux de leurs allocataires qui, désirant accéder à la propriété avec l'aide d'un organisme d'I. L. M. ne sont pas en mesure de faire apport, immédiatement, de leur part personnelle; dans la négative, s'il serait permis d'espérer que des instructions puissent être données à cet effet dans les meilleurs délais.

**REPONSES DES MINISTRES
AUX QUESTIONS ECRITES**

DEFENSE NATIONALE

2474. — M. Maurice Pic signale à M. le ministre de la défense nationale que « la catégorie employés de bureau, expéditionnaires, etc., des services extérieures du ministère de la guerre a été supprimée

depuis quelques années »; et demande à quel emploi nouveau doit être assimilé au point de vue de retraite (art. 61 de la loi du 20 septembre 1948) un employé de bureau principal faisant fonction de chef de bureau, ayant plus de quatre ans d'ancienneté dans cette classe et qui a été admis à faire valoir ses droits à la retraite le 15 novembre 1941. (Question du 23 janvier 1951.)

Réponse. — L'assimilation dont est susceptible de bénéficier le fonctionnaire visé, peut varier suivant qu'il totalise plus de quatre ans et six mois ou plus de six ans et six mois d'ancienneté. En tout état de cause, si la péréquation de la pension de ce fonctionnaire a été faite avant la publication du décret n° 50-1038 du 18 août 1950, elle doit être l'objet d'une nouvelle révision pour tenir compte des dispositions de ce texte. Il appartiendrait, alors, au fonctionnaire intéressé, d'adresser une demande à cet effet au secrétariat d'Etat aux forces armées « guerre » (direction des pensions civiles, 6^e bureau) qui procéderait à cette révision, compte tenu de la durée exacte des services de l'intéressé.

2507. — M. Jean Boivin-Champeaux rappelle à M. le ministre de la défense nationale que, dans sa séance du 12 mai dernier, l'Assemblée nationale a manifesté par l'adoption d'une réduction indicative de crédit demandée au titre de la défense nationale, sa volonté unanime de voir rétablir le droit des militaires de carrière déçagés des cadres à la perception d'une solde de déçagement non amputée des indemnités dont une interprétation des services des finances les a privés, que le ministre a alors donné son accord pour cette revalorisation et a annoncé son intention d'incorporer les crédits nécessaires dans un prochain projet de loi; et demande quelles mesures ont été prises comme suite à ce vote et à cette promesse. (Question du 25 janvier 1951.)

Réponse. — L'honorable parlementaire est prié de bien vouloir se reporter à la réponse faite à la question orale posée par M. Héline, sénateur (Journal officiel, débats, Conseil de la République, du 31 janvier 1951, p. 269).

2508. — M. Maurice Walker demande à M. le ministre de la défense nationale quels sont les critères juridiques de la définition du « soutien de famille », en matière d'obligations militaires. (Question du 25 janvier 1951.)

Réponse. — Son considéré comme soutiens de famille, les appelés dont la famille a droit à une allocation journalière. Ce droit est accordé dans les conditions fixées par l'article 24 de la loi du 31 mars 1928 et déterminées par l'instruction interministérielle du 27 mai 1928 (B. O. P. P., page 1861).

RECONSTRUCTION ET URBANISME

2414. — M. Camille Héline demande à M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme: 1° si la présence dans un immeuble d'un ascenseur vétuste fonctionnant portes de cabine ouvertes, dénué d'éclairage, les utilisateurs étant plongés dans l'obscurité en cas d'arrêt de la minuterie d'escalier, est de nature à réduire le loyer d'un local situé dans cet immeuble, étant donné, d'autre part, pour déçager sa responsabilité en cas d'accident, que le propriétaire prescrit dans le bail de ne confier la manœuvre qu'à des personnes parfaitement initiées, en demandant la mise en marche par le concierge, lequel est souvent absent de sa loge; 2° si un locataire qui n'utilise pas cet ascenseur et qui le justifie, soit à l'aide d'un compteur, soit par une déclaration écrite confirmée par le concierge, est fondé à ne pas participer à tous les frais de fonctionnement de l'ascenseur. (Question du 26 décembre 1950.)

Réponse. — 1° L'article 16 du décret n° 48-1766 du 22 novembre 1948 prévoit une réduction de la surface corrigée des locaux situés au 4^e étage et au-dessus, lorsque ces locaux ne sont pas desservis par un ascenseur. Il semble, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, que les locataires et occupants de ces locaux soient fondés à invoquer cette disposition lorsque l'état de vétusté de l'ascenseur est tel qu'il n'en permet pas, en pratique, l'utilisation normale. Sous la même réserve, lorsque le fonctionnement défectueux de l'ascenseur est provoqué par son état de vétusté, il semble que cette considération soit susceptible d'être retenue au nombre des éléments entrant en ligne de compte pour la détermination du coefficient destiné à tenir compte des conséquences de la vétusté et de l'état d'entretien du local (article 13 du décret du 22 novembre 1948); 2° aux termes d'une ordonnance rendue par le président du tribunal civil de la Seine, le 22 novembre 1950 (Daloz hebdomadaire, 14 décembre 1950, page 746), la répartition des frais de fonctionnement de l'ascenseur doit être faite entre toutes les personnes qui peuvent en avoir l'usage, sans qu'il y ait lieu de distinguer si, en fait, elles l'utilisent ou non. En conséquence, il apparaît, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, que seuls les locataires du rez-de-chaussée n'ont pas à participer aux dépenses de force motrice des ascenseurs et à leurs frais d'entretien.

2434. — Mme Jacqueline Thome-Patenôtre demande à M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme dans quelles proportions les sociétés de crédit immobilier sont autorisées, dans ces cas particuliers, à relever le plafond des prêts maxima à la construction, actuellement fixés par l'arrêté du 8 mars 1949, pour permettre aux pensionnés de la loi du 31 mars 1919 ayant un taux d'invalidité égal ou supérieur à 50 p. 100 et aux chefs de famille ayant trois enfants à charge, de bénéficier des dispositions de l'article 20 de la loi du 21 juillet 1950 réduisant à leur profit, à un dixième, l'apport initial d'un cinquième exigé des demandeurs de prêts à la construction auprès des sociétés de crédit immobilier. (Question du 31 décembre 1950.)

Réponse. — La loi du 9 décembre 1927 a prévu, au profit des pensionnés de la loi du 31 mars 1919 ayant un taux d'invalidité égal ou

supérieur à 50 p. 100, ainsi que des chefs de famille ayant quatre enfants à charge, la réduction à un dixième du montant de l'apport fixé pour l'ensemble des emprunteurs des sociétés de crédit immobilier au cinquième du coût de l'opération. La même réduction a, en outre, été accordée par la loi du 19 mars 1928 aux invalides du travail ayant un taux d'invalidité égal ou supérieur à 50 p. 100. L'article 20 de la loi du 21 juillet 1950 n'a fait qu'étendre à une nouvelle catégorie d'emprunteurs, celle des chefs de famille de trois enfants, le bénéfice des dispositions qui tendaient à faciliter à certaines familles particulièrement dignes d'intérêt, la constitution de leur apport et, corrélativement, à relever de 10 p. 100 le montant du prêt de l'Etat, sans que celui-ci puisse toutefois excéder les maxima réglementaires. Ces maxima restent actuellement fixés aux taux prévus par l'arrêté du 8 mars 1949. Il y a lieu de préciser que dans le cas où l'importance de la famille de l'emprunteur nécessiterait la construction d'un logement de plus de 4 pièces principales, la commission des prêts a admis que le prêt maximum correspondant à la construction d'un logement du type IV B pourrait être relevé de 250.000 francs par pièce supplémentaire.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

2523. — M. Antoine Vourc'h demande à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale si, en cas d'accouchement à l'hôpital ou en clinique privée agréée par la sécurité sociale, une assurée ou femme d'assuré a droit, dans tous les cas, au remboursement par la caisse de ses frais de transport, ceux-ci étant calculés sur la distance entre son domicile et l'hôpital le plus proche. (Question du 25 janvier 1951.)

Réponse. — Conformément à l'article 20 du règlement intérieur modèle des caisses primaires de sécurité sociale fixé par l'arrêté du 19 juin 1947, si, en cas d'hospitalisation, l'assuré est hors d'état de se déplacer par les moyens ordinaires, les frais de déplacement sont remboursés dans les conditions prévues à l'arrêté du 22 juillet 1946. L'article 4 dudit arrêté précise que: « l'assuré ou ses ayants droit qui seront reconnus médicalement comme étant dans l'impossibilité de se déplacer autrement qu'en voiture bénéficieront, sur présentation d'une pièce justificative, du remboursement de leurs dépenses réelles et nécessaires ».

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA
séance du jeudi 22 février 1951.

SCRUTIN (N° 42)

Sur l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi relative au statut du personnel remplaçant de l'enseignement du premier degré

Nombre des votants.....	308
Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République.....	160
Pour l'adoption.....	308
Contre	0

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM	Bouquerel.	Corniglion-Molinier
Abel-Durand.	Bourgeois.	(Général).
Alic	Bousch.	Cornu.
André (Louis).	Bozzi.	Coty (René).
Assaillet.	Breton.	Couinaud.
Aubé (Robert).	Brettes.	Couigney.
Auberger.	Brizard.	Courrière.
Aubert	Mme Brossolette	Cozzano.
Avinin	(Gilberte Pierre-)	Mme Crémieux.
Baratgin	Brousse (Martial).	Darmanthé.
Bardon-Damarzid.	Brunet (Louis).	Dassaud.
Bardonnèche (de).	Calonne (Nestor).	David (Léon).
Barré (Henri), Seine.	Canivez.	Michel Debré.
Barré (Charles),	Carcassonne.	Debû-Bridel (Jacques).
Haute-Marne.	Mme Cardot (Marie-)	Mme Delabie,
Batulle	Hélène).	Delatande.
Beauvais.	Cassagne.	Delfortrie.
Bechir Sow.	Cayrou (Frédéric).	Delthil.
Benchiha	Chaintron.	Demusois.
Abdelkader).	Chalamon.	Denvers.
Bène (Jean).	Chambriard.	Depreux (René).
Berhoz	Champeix.	Descamps (Paul-)
Bernard (Georges).	Chapalain.	Emile).
Bertaud	Charles-Cros.	Dia (Mamadou).
Berthoin (Jean).	Charlet (Gaston).	Diethelm (André).
Biatarana	Chatenay.	Diop (Ousmane Socé).
Boisrond	Chazette.	Djamah (Ali).
Boivin-Champeaux.	Chevalier (Robert).	Doucouré (Amadou).
Boiffraud.	Chochoy.	Doussot (Jean).
Bonnetous (Ray-)	Claireaux.	Driant.
mond)	Claparède.	Dronne.
Bordeneuve.	Clavier.	Bubois (René).
Borgeaud	Clerc.	Duchet (Roger).
Boudet (Pierre).	Colonna.	Dulin.
Boulangé.	Cordier (Henri).	Dumas (François).

Mlle Dumont (M. reille),	Lassalle-Séré.	Marcel Plaisant.
Rouches-du-Rhône.	Laurent-Thouverey.	Plat.
Mme Dumont	Le Basser.	Poisson.
(Yvonne), Seine.	Lecacheux.	Ponbriand (de).
Dupic.	Leccia.	Pouget (Jules).
Durand (Jean).	Le Digabel.	Primet.
Durand-Reville.	Léger.	Pujot.
Durieux.	Le Guyon (Robert).	Rabouin.
Dutoit.	Letant.	Radius.
Mme Eboué.	Le Léannec.	Raincourt (de).
Estève.	Lemaire (Marcel).	Randria.
Félice (de).	Lemaire (Claude).	Razac.
Ferrant.	Léonelli.	Renaud (Joseph).
Féchet.	Emilien Lieutaud.	Restat.
Fleury.	Lionel-Pélerin.	Reveillaud.
Fouques-Duparc.	Liotard.	Reynouard.
Fournier (Bénigne),	Litaise.	Robert (Paul).
Côte-d'Or.	Lodéon.	Mme Roche (Marie).
Fournier (Roger),	Loison.	Rochereau.
Puy-de-Dôme.	Longchambon.	Rogier.
Fourrier (Gaston),	Madelin (Michel).	Romani.
Niger.	Maire (Georges).	Rotinat.
Fraisinet (de).	Malécot.	Roubert (Alex).
Franceschi.	Malonga (Jean).	Roux (Emile).
Franck-Chante.	Mancut.	Rucart (Marc).
Jacques Gadoin.	Marcilhacy.	Ruin (François).
Gaspard.	Maroger (Jean).	Rupied.
Gasser.	Marrane.	Saïah (Menouar).
Gatuing.	Martel (Henri).	Saint-Cyr.
Gaulle (Pierre de).	Marty (Pierre).	Saller.
Gautier (Julien).	Masson (Hippolyte).	Sarrion.
Geoffroy (Jean).	Jacques Masteau.	Sainneau.
Giacconi.	Mathieu.	Schleiter (François).
Giacque.	Maupou (Henri).	Schwartz.
Gilbert Jules.	Maurice (Georges).	Sclafar.
Mme Girault.	M'Bodje (Mamadou).	Séné.
Gondjout.	Menditte (de).	Serrure.
Gouyon (Jean de).	Menu.	Siaut.
Gracia (Lucien de).	Méric.	Sid-Cara (Chérif).
Grassard.	Minvielle.	Sigué (Nouhoum).
Gravier (Robert).	Molle (Marcel).	Sisbanc (Chérif).
Grégory.	Monichon.	Soldant.
Grenier (Jean-Marie).	Montalembert (de).	Souquière.
Grimal (Marcel).	Montullé (Laillet de)	Southou.
Grimaldi (Jacques).	Morel (Charles).	Symphor.
Gros (Louis).	Mostefai (El-Hadi).	Taillades (Edgard).
Gustave.	Moutel (Marius).	Tamzali (Abdenour).
Haidara (Mahamane).	Muscattelli.	Teisseire.
Hamon (Léo).	Naveau.	Tellier (Gabriel).
Hauriou.	N'Joya (Arouna).	Ternynck.
Heber.	Novat.	Tharradin.
Héline.	Okala (Charles).	Mme Thome-Patenôta
Hoeffel.	Olivier (Jules).	(Jacqueline), Seine-
Houcke.	Ou Rabah (Abdel-)	et-Oise.
Ignacio-Pinto (Louis).	madjid).	Torrès (Henry).
Jacques-Destrée.	Paget (Alfred).	Tucci.
Jaouen (Yves).	Pajot (Hubert).	Valle (Jules).
Jézéquel.	Paquirissamy poullé.	Vanrullen.
Jozeau-Marigné.	Pascaud.	Varlot.
Kaib.	Paténôtre (François),	Vauthier.
Kalenzaga.	Aube.	Verdeille.
Labrousse (François).	Patient.	Mme Vialle (Jane).
Lachomette (de).	Pauly.	Villoutreys (de).
Lafay (Bernard).	Paumelle.	Vitler (Pierre).
Laffargue (Georges).	Pellenc.	Vourc'h.
Laffargue (Louis).	Péridier.	Voyant.
Lafleur (Henri).	Pernot (Georges).	Walker (Maurice).
Lagarrosse.	Peschaud.	Wehrung.
La Gontrie (de).	Petit (Général).	Westphal.
Lamarque (Albert).	Ernest Pezel.	Yver (Michel).
Lamousse.	Piales.	Zafmahova.
Landry.	Pic.	Zussy.
Lasalarié.	Pinton.	
Lassagne.	Pinvidic.	

N'ont pas pris part au vote :

MM.	Biaka Boda.	De'orme (Claudius).
Armengaud.	Brune (Charles).	Marcou.
Ba (Oumar).	Capelle.	

Excusé :

M. de Maupeou.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et Mme Marcelle Devaud, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	313
Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République.....	160
Pour l'adoption.....	313
Contre	0

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.