

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES.
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES 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 1953 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 63^e SEANCE

Séance du Mardi 1^{er} Décembre 1953.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1980).
2. — Excuse et congé (p. 1990).
3. — Transmission d'un projet de loi (p. 1980).
4. — Transmission de propositions de loi (p. 1980).
5. — Prolongation de délais constitutionnels (p. 1980).
6. — Démission d'un sénateur (p. 1980).
7. — Demande en autorisation de poursuites (p. 1980).
8. — Questions orales (p. 1980).
Reconstruction et logement:
Question de M. Bernard Chochoy. — MM. Maurice Lemaire, ministre de la reconstruction et du logement; Bernard Chochoy.
Industrie et commerce:
Questions de M. Michel Debré. — MM. Jean-Marie Louvel, ministre de l'industrie et du commerce; Michel Debré.
Travail et sécurité sociale:
Question de M. Auberge. — MM. le ministre de l'industrie, Auberge.
Affaires étrangères:
Question de M. Coupigny. — MM. Maurice Schumann, secrétaire d'Etat aux affaires étrangères; Coupigny.
9. — Budgets de la Légion d'honneur et de l'Ordre de la Libération pour 1954. — Adoption d'un avis sur un projet de loi (p. 1988).
Discussion générale: M. Litaize, rapporteur de la commission des finances.
Passage à la discussion de l'article unique.
Adoption de l'article et de l'avis sur le projet de loi.

10. — Budget de l'imprimerie nationale pour 1954. — Adoption d'un avis sur un projet de loi (p. 1989).
Discussion générale: M. Litaize, rapporteur de la commission des finances.
Passage à la discussion de l'article unique.
Adoption de l'article et de l'avis sur le projet de loi.
11. — Budget de la marine marchande pour 1954. — Adoption d'un avis sur un projet de loi (p. 1990).
Discussion générale: MM. Courrière, rapporteur de la commission des finances; Denvers, au nom de la commission de la marine; Jézéquel, Boudinot, Romani, Abel-Durand, président de la commission de la marine; Symphor, Jules Ramarony, secrétaire d'Etat à la marine marchande.
Passage à la discussion des articles.
Art. 1^{er}:
Amendements de Mlle Mireille Dumont. — Mlle Mireille Dumont, MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Réservé.
Amendement de Mlle Mireille Dumont. — Mlle Mireille Dumont, M. le rapporteur. — Adoption.
Mlle Mireille Dumont, M. le secrétaire d'Etat.
Amendement de M. Denvers. — MM. Denvers, le rapporteur, Vourc'h, le secrétaire d'Etat. — Adoption.
Amendement de Mlle Mireille Dumont. — Mlle Mireille Dumont, MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Retrait.
Mlle Mireille Dumont, MM. le secrétaire d'Etat, Primet, Le Bot, Denvers, Vourc'h.
Amendements de M. Romani, de M. Symphor et de M. Boudinot. — Discussion commune: MM. Lachèvre, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Symphor, Boudinot, Abel-Durand. — Adoption de l'amendement de M. Romani. — Retrait des amendements de M. Symphor et de M. Boudinot.
L'article est réservé.

Art. 2:

Mlle Mireille Dumont, M. Abel-Durand,

Adoption de l'article.

Art. 3: adoption.

Art. 4:

Mlle Mireille Dumont.

Adoption de l'article.

Art. 5:

Amendement de M. Lachèvre. — MM. Lachèvre, le rapporteur, Denvers, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 6 et 8 à 11: adoption.

Art. 11 bis:

Amendement de M. Abel-Durand. — M. Abel-Durand, Mlle Mireille Dumont, MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption, au scrutin public.

Adoption de l'article.

Art. 1^{er} (réservé):

Amendements de Mlle Mireille Dumont. — M. le rapporteur, Mlle Mireille Dumont. — Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Art. 12 et 13: adoption.

Adoption, au scrutin public, de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

12. — Demande de discussion immédiate (p. 2016).

13. — Dépôt de rapports (p. 2016).

14. — Règlement de l'ordre du jour (p. 2016).

PRESIDENCE DE M. ERNEST PEZET,

vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures quinze minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du vendredi 27 décembre a été affiché et distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

EXCUSE ET CONGE

M. le président. M. Jean-Louis Tinaud s'excuse de ne pouvoir assister à la séance et demande un congé.

Conformément à l'article 40 du règlement, le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

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

Le congé est accordé.

— 3 —

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, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des finances et des affaires économiques pour l'exercice 1954 (IV. — Commissariat général à la productivité).

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 573, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances. (Assentiment.)

— 4 —

TRANSMISSION DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 6 de la loi du 8 octobre 1919 établissant une carte d'identité professionnelle à l'usage des voyageurs et des représentants de commerce.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 574, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales. (Assentiment.)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à proroger les dispositions de l'article 2 de l'ordonnance du 2 novembre 1945 relative aux caisses d'épargne fonctionnant dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 576, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (Assentiment.)

J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à étendre le champ d'application de l'ordonnance n° 45-875 du 1^{er} mai 1945 relative à la réintégration des démobilisés, prisonniers, déportés et assimilés (n° 4, année 1953).

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 577, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale. (Assentiment.)

— 5 —

PROLONGATION DE DELAIS CONSTITUTIONNELS

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale communication des résolutions suivantes que l'Assemblée nationale a adoptées le 27 novembre 1953, comme suite à des demandes de prolongation de délais que le Conseil de la République lui avait adressées:

I. — « L'Assemblée nationale, par application du deuxième alinéa *in fine* de l'article 20 de la Constitution, décide de prolonger de sept jours le délai constitutionnel imparti au Conseil de la République pour formuler son avis sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des affaires étrangères pour l'exercice 1954 (III. — Services français en Sarre). »

II. — « L'Assemblée nationale, par application du deuxième alinéa *in fine* de l'article 20 de la Constitution, décide de prolonger de vingt et un jours le délai constitutionnel imparti au Conseil de la République pour formuler son avis sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère du travail et de la sécurité sociale pour l'exercice 1954. »

Acte est donné de ces communications.

— 6 —

DEMISSION D'UN SENATEUR

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. Sid-Cara Cherif, qui a été élu le 20 septembre 1953 député à l'Assemblée nationale, déclare opter pour ce dernier mandat et se démettre en conséquence de son mandat de sénateur.

Acte est donné de cette démission qui sera notifiée à M. le ministre de l'intérieur.

— 7 —

DEMANDE EN AUTORISATION DE POURSUITES

M. le président. J'ai reçu une demande en autorisation de poursuites contre un membre du Conseil de la République.

Conformément à l'usage, cette demande sera imprimée sous le n° 575, distribuée et renvoyée à l'examen d'une commission de six membres nommés par les bureaux.

— 8 —

QUESTIONS ORALES

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses des ministres aux questions orales.

M. le ministre de la reconstruction demande que sa réponse à la question orale posée par M. Chochoy soit appelée dès maintenant.

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

Il en est ainsi décidé.

**RÈGLEMENT DES INDEMNITÉS MOBILIÈRES
PAR LE SYSTÈME DU FORFAIT**

M. le président. M. Chochoy expose à M. le ministre de la reconstruction et du logement que le décret n° 53-717 du 9 août 1953, modifié par le décret n° 53-985 du 30 septembre 1953, a provoqué une vive émotion parmi les sinistrés mobiliers qui ont le sentiment que le Gouvernement leur refuse, désormais, la réparation intégrale du dommage subi;

Il paraît, en effet, tout à fait anormal de faire du forfait la règle ordinaire d'une indemnisation réalisée essentiellement

au moyen de titres qui portent intérêt à un taux nettement insuffisant et seront mobilisables par dixièmes à compter de 1960, de revaloriser les acomptes versés, de calculer l'indemnité à la date de la reconstitution effective des biens et de classer peut-être arbitrairement le mobilier en trois catégories;

Par ailleurs, les dispositions du décret susvisé lésent gravement les intérêts des vieux sinistrés.

Il lui demande s'il ne pense pas nécessaire de modifier certaines dispositions de ce décret afin de ne pas laisser aux sinistrés mobiliers la conviction qu'ils sont victimes d'une injustice;

Et le prie de lui préciser le montant des crédits qu'il pense pouvoir mettre à la disposition des sinistrés mobiliers, au titre du budget de 1954 (n° 435).

La parole est à M. le ministre de la reconstruction et du logement.

M. Maurice Lemaire, ministre de la reconstruction et du logement. Mes chers collègues, les nouvelles dispositions adoptées s'inspirent principalement du désir d'obtenir un prompt règlement des indemnités mobilières et réalisent, à cet effet, une simplification des méthodes suivies en matière d'évaluation des dommages de cette catégorie. Elles ne portent pas atteinte aux principes posés par la loi du 28 octobre 1946. L'article 1^{er} du décret n° 53-985 du 30 septembre 1953 reprend, en effet, les dispositions de l'article 21 de la loi de 1946 et permet aux sinistrés de choisir entre les trois modes d'évaluation prévus, c'est-à-dire d'être indemnisés, soit sur la valeur des biens détruits ou de leur consistance, soit d'après une base forfaitaire.

Les modifications intervenues par rapport au régime antérieur ont pour effets, d'une part de substituer à l'ancien forfait de 90.000 francs un nouveau système forfaitaire susceptible de garantir une indemnisation plus équitable des dommages subis; d'autre part, d'écarter la preuve testimoniale jusqu'alors admise en matière de consistance.

Eu égard à l'importance considérable des dommages, il était apparu nécessaire de recourir à un étalement de la charge budgétaire correspondante. C'est pourquoi on a eu recours à un règlement partiel de certaines indemnités au moyen de titres d'un type nouveau. Ce mode de financement qui, au demeurant, comporte en contrepartie la suppression des plafonds jusqu'ici applicables au paiement des indemnités mobilières, ne cause cependant aucun préjudice aux sinistrés modestes ou âgés; les premiers sont pratiquement assurés de recevoir en espèces les sommes qui leur reviennent; les seconds peuvent bénéficier d'un remboursement accéléré des annuités.

Les services de mon département ont, d'autre part, reçu des instructions pour que la date de la reconstitution effective des biens soit appréciée d'une manière très large. De même, il n'apparaît pas que la revalorisation des acomptes perçus, principe admis en matière de dommages de guerre et qui sera appliqué avec toutes les précautions nécessaires, soit de nature à léser en définitive les intérêts légitimes des sinistrés.

Toutes garanties d'impartialité désirables, tant dans la composition que dans leur fonctionnement, seront requises des commissions chargées d'émettre un avis sur le classement des mobiliers sinistrés dans l'une des catégories prévues. Les sinistrés, dûment avisés par l'administration des date et lieu de réunion de la commission compétente, auront la faculté de présenter directement leurs observations aux membres de cet organisme.

Le montant des crédits affectés au chapitre des biens meubles d'usage courant et familial, au titre de l'exercice 1954, s'élève à 16 milliards en espèces, plus 16 milliards en titres, dans le projet qui est actuellement soumis au Parlement.

M. Bernard Chochoy. Je demande la parole.

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

M. Bernard Chochoy. Mes chers collègues, je remercie M. le ministre de la reconstruction et du logement de la réponse qu'il vient de me faire, mais il ne sera certainement pas surpris si je lui dis qu'elle ne me satisfait pas.

Les mesures que nous évoquons représentent la cinquième modification qui intervient depuis 1942 dans la formule du règlement des indemnités mobilières. Une fois de plus, les sinistrés mobiliers vont vous fournir des renseignements qu'ils ont le sentiment d'avoir déjà donnés à vos services un nombre de fois appréciable.

M. Dupic. Très bien!

M. Bernard Chochoy. La mesure nouvelle ne pourrait à l'extrême rigueur trouver une justification que si elle permettait une liquidation très rapide des dossiers mobiliers. Or, monsieur le ministre, j'ai suivi depuis vingt-quatre heures, avec attention, les débats qui se sont institués à l'Assemblée nationale à l'occasion de la discussion de votre budget. Vous

avez déclaré, vous-même, hier, qu'il fallait encore attendre un certain nombre d'années avant que le règlement en espèces de tous les dommages mobiliers soit effectué. Par conséquent, vous ne parviendrez pas au résultat que vous espérez, c'est-à-dire la liquidation rapide de ces dossiers en l'espace d'un ou deux ans.

Vous avez prévu, dans votre budget, de demander au Parlement l'affectation de 200 millions pour la nomination, le recrutement de vacataires qui seront chargés de rouvrir une fois encore ces dossiers mobiliers. Quand on pense au travail immense que représente l'étude nouvelle pour la définition des indemnités par la nouvelle formule que vous venez d'établir dans vos décrets du 9 août et du 30 septembre, on a la certitude que vous avez manqué votre but dès le départ.

Lors des interpellations sur la situation sociale, à l'Assemblée nationale, au cours de la deuxième séance du 8 octobre 1953, mon excellent ami M. René Schmitt a rappelé que les associations de sinistrés, dès la parution du décret du 9 août 1953, n'ont pas manqué de protester contre les atteintes graves portées au principe de la réparation intégrale et contre l'abrogation des articles de la loi du 28 octobre 1946 visant la réparation des dommages mobiliers. Notre collègue a montré que le décret du 30 septembre 1953 n'a pas amélioré, mais simplement rectifié, celui du 9 août. Celui-ci a consacré le reniement des engagements pris vis-à-vis des sinistrés mobiliers. On a méconnu les règles les plus élémentaires d'humanité, à l'égard des vieux en particulier.

Je reconnais qu'il était possible et souhaitable de rechercher une formule plus simple, plus souple en matière de règlement des indemnités mobilières, mais celle-ci devait être trouvée dans un accord entre les grandes associations de sinistrés, le Gouvernement et le Parlement qui n'acceptera jamais, j'en suis persuadé, d'être simplement un organe d'enregistrement des décisions ministérielles.

L'article 1^{er} du décret du 9 août 1953 précise que « l'indemnité de reconstitution des biens d'usage courant ou familial est fixée d'après le coût de la reconstitution de ces biens, etc. ». Il n'y a plus aucune référence à la loi du 28 octobre 1946 qui reste pour nous la charte inviolable des sinistrés. La méthode du forfait deviendra, demain, la règle quasi générale. Cette orientation, monsieur le ministre, s'inscrit dans votre décision de consacrer 90 p. 100 des crédits prévus au budget au paiement des indemnités de ceux qui auront opté pour l'application du forfait.

Les modes de règlement par référence à la valeur des biens détruits ou à leur consistance sont devenus à peu près inapplicables. En effet, pour faire la preuve de la valeur, vous exigez des documents antérieurs au 1^{er} septembre 1939 que la plupart des sinistrés sont dans l'impossibilité de produire, du fait, le plus souvent, de leur destruction au cours des bombardements.

Enfin, votre inique décret du 9 août 1953 précise que la consistance doit être justifiée par des documents écrits et vous récusez les témoignages. Disons brutalement que vous supprimez les modalités de preuve de la consistance du mobilier et que vous placez l'immense majorité des sinistrés mobiliers dans l'obligation de dire « oui » au nouveau système forfaitaire.

Sous le titre I, « Liquidation des indemnités », du texte condensant les décrets n° 53-717 du 9 août 1953 et 53-985 du 30 septembre, nous trouvons à l'article 2: « l'indemnité prévue à l'article premier est fixée en valeur 1939; elle est calculée aux dates de reconstitution effective des biens et au plus tard à la date des règlements, en fonction des coefficients de revalorisation fixés par arrêtés conjoints du ministre de la reconstruction et du logement et du ministre des finances ».

Ces coefficients, d'après le *Journal officiel* du 29 novembre 1953, seront les suivants: années 1941 à 1946: coefficient 8; année 1947: coefficient 10; année 1948: coefficient 15; années 1949 et 1950: coefficient 18; années 1951 à 1953: coefficient 20.

Le dernier alinéa de l'article 2 susvisé précise que « les sommes déjà versées seront déduites de l'indemnité, après avoir été réévaluées à l'aide des mêmes coefficients ». Disons tout de suite que des milliers de sinistrés qui ont perçu de 90.000 à 120.000 francs en 1946, n'ont pratiquement plus rien à percevoir.

L'article 3 indique que l'indemnité forfaitaire de base applicable à un foyer de deux personnes adultes occupant deux pièces principales et une cuisine, est fixée selon la qualité et la valeur du mobilier, à 33.000 francs, valeur 1939, pour un mobilier de première catégorie, à 21.500 francs, valeur 1939, pour un mobilier de deuxième catégorie, à 13.000 francs, valeur 1939, pour un mobilier de troisième catégorie. L'écart est véritablement trop grand entre les chiffres retenus pour la troisième catégorie et ceux de la deuxième. Il apparaît que, dans cette troisième catégorie, ne devront figurer que les plus déshé-

rités, si vous ne désirez pas que les petites gens soient les premières victimes des dispositions de votre décret.

L'article 10 stipule que l'indemnité est payée en espèces pour les mobiliers de troisième catégorie. Les sinistrés dont les mobiliers sont classés dans les autres catégories, de même que ceux réglés sur la base de la valeur ou de la consistance du mobilier, reçoivent en espèces les sommes qu'ils auraient perçues si leurs mobiliers avaient été classés en troisième catégorie.

L'article 11 précise que « la part des indemnités qui n'est pas acquittée en espèces est payée en titres nominatifs incessibles et insaisissables. Ces titres portent intérêt à partir du 1^{er} janvier 1956, au taux annuel de 2 p. 100 et sont remboursables en dix annuités, à dater de l'année où le sinistré atteint 70 ans.

Cette disposition permet-elle au sinistré âgé de 80 ans au moins de percevoir dès 1954 le total de sa créance ou le sinistré actuellement âgé de 75 ans devra-t-il attendre l'âge de 85 ans pour percevoir les derniers billets de 1.000 francs qui lui sont dus au titre de ses indemnités mobilières ? Et que sera notre monnaie en 1963 ?

M. le président. Monsieur Chochoy je vous prie de bien vouloir conclure, vous avez dépassé votre temps de parole.

M. Bernard Chochoy. J'ai terminé, monsieur le président.

Je vous assure que le sort de ces centaines de milliers de sinistrés, des vieux en particulier, mérite bien qu'on lui consacre quelques minutes dans cette Assemblée où, bien souvent, on parle de choses qui sont peut-être moins importantes. (Applaudissements.)

M. le président. Je me suis montré très libéral. Reconnaissez-le et ne m'obligez pas à une application plus stricte du règlement.

M. Bernard Chochoy. Nous regrettons vivement que les taux d'intérêt reconnus pour les titres qui seront émis soient si insuffisants et nous déplorons que le décret du 9 août n'ait pas prévu la mobilisation immédiate desdits titres en faveur des vieux sinistrés âgés de soixante-dix ans, comme le demandait la confédération nationale des associations de sinistrés.

Je ne vous cacherai pas, monsieur le ministre de la reconstruction et du logement, que c'est avec le plus vif plaisir que nous venons d'apprendre que, ce matin, malgré votre opposition, l'Assemblée nationale avait adopté un amendement à l'article 10, présenté par notre ami René Schmitt, prévoyant que les sinistrés mobiliers âgés de plus de soixante-dix ans pourront demander le règlement en espèces des dixièmes de titres correspondant au nombre d'années échues depuis leur soixante-dixième année.

Vous avez, je crois, essayé de faire jouer l'article 48, mais, si le téléscripteur a reproduit fidèlement les débats de l'autre assemblée, il semble bien que les vieux sinistrés auront satisfaction.

En tout cas, par vos protestations, vous semblez vous féliciter du contraire. Permettez-moi de vous dire au passage que la grandeur d'un pays se mesure souvent au degré de justice sociale donnée au peuple, particulièrement à la sollicitude marquée à l'endroit des vieux, qui ne peuvent plus revendiquer et faire la grève pour se défendre. Il est regrettable qu'en 1953 on trouve un ministre de la reconstruction qui refuse de donner satisfaction, en ce qui concerne la mobilisation de leurs titres, à ceux qui ont aujourd'hui soixante-dix ans et qui, s'ils devaient subir la règle absolue de votre décret du 9 août, comme je le disais il y a quelques instants, attendront d'avoir quatre-vingts ans pour toucher les derniers billets de 1.000 francs auxquels leur donnent droit leurs indemnités mobilières.

Ces décrets, comme l'a écrit M. Aroud, président de la confédération, dans le bulletin officiel n° 71, « tendent à transformer la réparation intégrale promise par la loi du 28 octobre 1946 en une indemnisation forfaitaire unique, plus voisine de l'aumône que de la réparation du préjudice causé. »

Nous entendons que les sinistrés mobiliers, en particulier les vieux, soient l'objet d'un meilleur traitement de la part du Gouvernement. C'est pourquoi nous demandons avec insistance le retour aux dispositions de la loi de 1946, en admettant toutefois que celles-ci peuvent être simplifiées et modifiées dans un sens qui respectera la juste appréciation du dommage subi.

Notre volonté de rester fidèles aux engagements pris et de sauvegarder les droits de nos sinistrés mobiliers, nous l'affirmerons, au groupe socialiste, en disant non à la ratification des décrets du 9 août et du 30 septembre lorsque le Parlement aura, comme je l'espère, à connaître de ces textes. (Applaudissements à gauche et sur certains bancs à gauche et au centre.)

M. le président. Le président manquerait à son devoir s'il ne rappelait que le droit de parole dans les questions orales se limite à cinq minutes, M. Chochoy m'excusera — quelles que soient les excellentes raisons qu'il avait de poursuivre ses observations — de lui rappeler le règlement.

PROJETS D'INVESTISSEMENTS PRÉVUS
POUR LA COMMUNAUTÉ DU CHARBON ET DE L'ACIER

M. le président. M. Michel Debré demande à M. le ministre de l'industrie et du commerce :

1° Quelle attitude il compte adopter lors de la discussion, par le conseil des ministres, de la Communauté charbon-acier, des projets d'investissement qui sont envisagés par la Haute autorité;

2° S'il entend accepter que la plus grande part de ces investissements soit accordée aux industries de la Ruhr;

3° S'il entend subordonner toute acceptation du plan à la mise en route, sur le compte de ces investissements, du canal de la Moselle;

4° S'il entend subordonner les investissements envisagés en Sarre à l'acceptation par la République allemande des conventions récemment signées entre la France et la Sarre (n° 426).

La parole est à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

M. Jean-Marie Louvel, ministre de l'industrie et du commerce. Je voudrais, avant de répondre explicitement aux questions posées par M. Debré, rappeler tout d'abord les dispositions du traité relatives aux investissements. Ces dispositions sont incluses notamment dans les articles 54, 55 et 56.

Aux termes de ces articles, la Haute Autorité doit obligatoirement consulter le conseil spécial des ministres dans deux cas bien précis, puisque l'avis dudit conseil est requis — second alinéa de l'article 54 — lorsque « la Haute Autorité veut — je cite textuellement — concourir au financement de travaux et d'installations qui contribuent directement et à titre principal à accroître la production, à baisser les prix de revient et à faciliter l'écoulement des produits soumis à sa juridiction. Ce concours peut être assuré soit en consentant des prêts aux entreprises, soit en donnant la garantie de la Haute Autorité aux autres emprunts que ces entreprises peuvent contracter ».

Dans ce premier cas, l'avis conforme du conseil statuant à l'unanimité est requis.

Le second cas, prévu à l'article 56: lorsque la Haute Autorité veut faciliter, suivant les modalités que je viens de rappeler, « le financement des programmes de création d'activités nouvelles économiquement saines et susceptibles d'assurer un réemploi productif de la main-d'œuvre rendue disponible » dans les industries du charbon et de l'acier par l'introduction de procédés techniques ou d'équipements nouveaux. Dans ce second cas, l'avis simplement conforme du conseil des ministres est requis.

Par conséquent, mesdames, messieurs, en dehors de ces deux cas précis, le traité reste muet quant au rôle du conseil des ministres en matière d'investissements. Il apparaît donc que la consultation du conseil des ministres ne revêt pas un caractère obligatoire.

Ces données de fait étant rappelées, j'en viens au point précis soulevé par M. Debré, qui me demande quelle attitude je compte adopter lors de la discussion par le conseil des ministres des projets d'investissements envisagés par la Haute Autorité. Cela suppose, par conséquent, que nous sommes dans les deux cas que je viens de rappeler. Dans ces conditions, je le dis très clairement à M. Michel Debré, il ne m'est pas possible — et il le comprendra — de fixer d'ores et déjà mon attitude alors que la Haute Autorité n'a pas fait connaître la moindre de ses intentions en cette matière et que j'ignore même si elle consultera le conseil des ministres dans la forme précisée par les articles déjà cités.

Toutefois, je tiens à préciser ici que, le cas échéant, mon attitude dépendra essentiellement de l'intérêt que me semblera présenter ce plan d'investissements à l'égard de l'ensemble de la communauté et à l'égard des industries françaises du charbon et de l'acier. Il est nécessaire que ce plan respecte l'esprit du traité, qui est de maintenir une juste concurrence à l'intérieure de la communauté. Les investissements envisagés doivent permettre de maintenir la position compétitive de nos industries et leur développement.

M. Debré peut être assuré que je ne saurais accepter un plan d'investissements qui, en accordant la plus grande part de ces investissements aux industries de la Ruhr, mettrait en cause l'esprit même du traité. Un tel programme, s'il était proposé, rencontrerait mon opposition et ne pourrait donc être réalisé, s'il est présenté dans la forme prévue à l'alinéa 2 de l'article 54.

C'est dans le même état d'esprit que je vais répondre à la troisième question posée par M. Debré quand il me demande si j'entends « subordonner toute acceptation du plan à la mise en route du canal de la Moselle ». Je ne peux que lui renouveler une déclaration précédente.

En confirmant tout l'intérêt que le Gouvernement attache à la réalisation du canal de la Moselle, je suis personnellement de très près les études entreprises à cette fin. Jusqu'à présent, elles m'ont confirmé dans mon opinion première, à savoir que cette réalisation est profitable non seulement à nos industries sidérurgiques et charbonnières de l'Est, mais aussi à l'ensemble de la communauté.

Il s'agit là d'un problème qui doit être résolu en toute objectivité et je déclare nettement qu'il serait inadmissible, si les experts et les techniciens concluaient favorablement, que ce projet soit écarté parce que favorable seulement aux industries françaises.

J'en viens à la quatrième et dernière question posée par M. Debré. Je n'entends nullement subordonner la réalisation des investissements envisagés en Saïre à l'acceptation par la république allemande des conventions récemment signées entre la France et la Sarre et ratifiées par le Parlement, parce qu'une telle attitude ne serait conforme ni à la lettre, ni à l'esprit de ces conventions.

Je crois avoir ainsi répondu clairement aux questions qui m'ont été posées, mais je ne puis répondre que dans le cas où la Haute Autorité consulterait le conseil des ministres dans les formes prévues aux articles 54, 55 et 56 du traité, c'est-à-dire lorsque la consultation du conseil des ministres apparaît obligatoire. Vous le savez, en dehors de cette consultation à forme obligatoire, le traité prévoit également, à l'alinéa 1^{er} de l'article 56, que la Haute Autorité peut faciliter la réalisation des programmes d'investissements en consentant des prêts aux entreprises ou en donnant sa garantie aux autres emprunts qu'elles contracteraient. Dans ces cas, qui peuvent être fréquents dans l'avenir, le traité ne fait pas obligation à la Haute Autorité de consulter le conseil des ministres. Alors, vous êtes en droit, monsieur Debré ou certains de vos collègues, de demander: Le conseil des ministres va-t-il se désintéresser de ce problème et, en particulier, le ministre de l'industrie et du commerce, qui représente le Gouvernement français, va-t-il rester indifférent devant le problème des investissements?

Je réponds bien entendu: certainement pas. Je puis donner toutes assurances au Conseil que je n'ai nullement l'intention d'avoir un rôle passif. En effet, l'article 26 du traité ne dispose-t-il pas que « le Conseil exerce ses attributions en vue d'harmoniser l'action de la Haute Autorité et celle des gouvernements responsables de la politique économique générale de leur pays. A cet effet — je cite toujours le traité — le Conseil et la Haute Autorité procèdent à des échanges d'informations et à des consultations réciproques ».

C'est pourquoi, me référant aux dispositions du traité, et dans le souci qui est et reste le mien de voir harmoniser la politique d'investissements de la Haute Autorité avec celle du Gouvernement français, dont vous aurez à discuter dans quelques jours, je demanderai, au moment opportun, qu'il soit procédé aux échanges d'informations nécessaires, aux consultations réciproques. Ainsi pourrai-je être informé des intentions de la Haute Autorité et faire à ce sujet toutes observations que je jugerais indispensables.

Pour l'instant, je le répète, nous ne connaissons encore rien des intentions de la Haute Autorité. Nous ne connaissons que ses intentions en ce qui concerne le programme de production. Il a été défini par M. Monnet lui-même, dans son allocution du 5 mai 1953 devant la commission des investissements de l'Assemblée commune. M. Monnet a déclaré que son intention était d'obtenir, dans la Communauté, une production annuelle de charbon de 240 à 280 millions de tonnes et une production annuelle d'acier de 42 à 50 millions de tonnes, cela en cinq ans. Ce programme a été fixé.

Personnellement, je suis d'accord, mais j'entends demander à la Haute Autorité qu'elle me fasse connaître les moyens qu'elle compte utiliser pour réaliser ce programme, et c'est à la lumière de ces informations que je compte agir, soit directement — comme l'autorise le traité — auprès de la Haute Autorité, soit au sein du conseil des ministres, afin que soient pris en considération les investissements que j'estimerai nécessaires au développement des industries franco-sarroises, à leur maintien en position compétitive, pour que ces entreprises puissent prendre leur part normale dans l'augmentation de la production.

J'agirai également afin que soient écartés les investissements qui ne me paraîtraient pas conformes à l'esprit du traité ou qui seraient encore de nature à compromettre l'équilibre indispensable entre les industries des pays participants.

M. le président. La parole est à M. Michel Debré.

M. Michel Debré. Monsieur le ministre, je vous remercie, avec l'Assemblée tout entière, de la précision et de la valeur de votre réponse, comme de l'intérêt que vous manifestez pour ce problème capital. Je voudrais cependant évoquer quelques aspects supplémentaires et compléter sur certains points votre

réponse. Sur d'autres points, je vous demanderai d'agir plus fermement encore que le texte du traité ne vous le permet.

Vous vous rappelez, mes chers collègues, les débats sur le traité de la communauté du charbon et de l'acier. Il s'en est fallu de peu, dans cette enceinte, que l'autorisation de ratification ne fût refusée et vous savez comment la plus grande partie d'entre nous s'est finalement ralliée à une procédure qui lui était demandée par le Gouvernement: l'autorisation de ratifier était donnée compte tenu d'un certain nombre d'articles supplémentaires fixant, conformément aux promesses et aux engagements du Gouvernement, un certain nombre de conditions qui, selon nous, devaient permettre, sans danger pour l'économie française, l'application de ce traité.

De nombreux collègues, notamment MM. Armengaud, Coude du Foresto, Carcassonne, ont déjà parlé, à différentes reprises, à cette tribune, de certains de ces articles qui sont restés lettre morte. Mais nous voici devant un autre exemple, à vrai dire moins net que les articles auxquels il a été fait allusion. Il s'agit de l'article qui vise les investissements nécessaires pour favoriser la canalisation de la Moselle.

Comme l'a rappelé M. Louvel tout à l'heure, cette canalisation de la Moselle n'est pas seulement une demande faite par l'ensemble de la sidérurgie et des industries lorraines; c'est bien davantage, c'est une œuvre nécessaire pour toute l'économie de l'Est. Au moment de la discussion, nous l'avons considérée comme une des réalisations nécessaires au rétablissement de conditions normales de développement et de concurrence pour notre industrie.

Nous avons donc estimé à l'époque — et M. le ministre ne me démentira pas — que, dans les investissements indispensables à l'intérieur de cette communauté, la navigabilité de la Moselle était une condition nécessaire à l'égalité entre l'économie française et l'économie allemande.

Voilà une question de droit que je pose en passant. Le Gouvernement, sans doute, a pris des engagements, le Parlement les a enregistrés, les parlementaires qui ont voté l'autorisation de ratification du traité ont pu penser, en leur âme et conscience, que cette condition, comme l'autre condition qui avait été mise à l'autorisation de ratification, serait respectée; or, nous nous trouvons devant le fait suivant: quelques mois après la ratification du traité, on note, au sein de la Haute Autorité, l'opposition du Luxembourg ou l'opposition de l'Allemagne, et il semble qu'automatiquement cette condition que nous avions posée, et sous réserve de laquelle nous nous étions engagés, ne puisse pas être remplie.

Il ne faut pas oublier cet exemple. Il faut voir à quel point sont incertains les engagements qu'un gouvernement peut prendre devant le Parlement au moment de la ratification d'un traité. Pour d'autres traités, il sera préférable d'exiger des modifications au traité lui-même que de se contenter d'articles supplémentaires dont l'application par la suite est si aléatoire!

J'en viens maintenant au fond du problème évoqué par M. le ministre de l'industrie et du commerce. J'ai pris note — et je pense que l'Assemblée tout entière a fait de même — avec une grande satisfaction de la décision de M. le ministre de l'industrie et du commerce de mettre, au sein du conseil des ministres de la Haute Autorité, l'accent sur la nécessité d'envisager, au titre des investissements communs, la canalisation de la Moselle, mais vous n'avez pas pu, mes chers collègues, ne pas être frappés de ce qui a été dit en ce qui concerne l'existence des procédures permettant à la Haute Autorité de tourner les dispositions de l'article 54 et de faire en sorte que, par un système d'emprunt ou par un système de prêts, le conseil des ministres, c'est-à-dire en fait les gouvernements, ne soit nullement consulté.

Je ne puis m'empêcher de penser que nous nous trouvons, là encore, devant une des graves lacunes du traité. Il y en a beaucoup; nous en avons déjà parlé. Nous en avons là un nouvel exemple: alors qu'un article 54, très net, indique que les programmes d'investissements doivent être approuvés par le conseil des ministres, il suffit de faire jouer un système d'emprunts ou de prêts pour qu'un programme d'investissements soit établi sur plusieurs années sans consultation des gouvernements.

Je peux et je dois penser, d'après la réponse de M. le ministre, qu'il faut voir le problème de plus haut, et que, si dans d'autres cas l'avis ou l'autorisation du Gouvernement français est demandé, il faut le conditionner à un engagement de la Haute Autorité de ne pas prévoir ou garantir des investissements sans l'autorisation préalable du Gouvernement, même par le procédé des garanties d'emprunts.

C'est là une chose absolument nécessaire. Elle l'est d'autant plus qu'en fait, la France se trouve dans une position difficile, parce que le Luxembourg ou parce que l'Allemagne refusent d'envisager des investissements en ce qui concerne la canalisation de la Moselle, alors qu'il avait bien été entendu que ce combinat se ferait sur le développement des charbon-

nages allemands et sur le développement de la sidérurgie française. Quand on arrive au domaine des réalisations en ce qui concerne le développement de la sidérurgie on voit l'opposition se développer.

Je ne peux, à cet égard, que me rallier à ce qu'a dit notre collègue M. Schwartz, sénateur-maire de Thionville, lorsque, il y a quelques jours, prenant la parole à ce sujet, il s'est ainsi exprimé: « Au moment où l'on demande de toutes parts à la France de s'intégrer dans l'Europe, et où l'on ne sait pas comment sera faite cette Europe, au moment où l'on nous demande des sacrifices que ne consentirait aucun autre pays européen, il est tout de même troublant de constater que nous nous heurtons, à propos de l'aménagement de la Moselle, à des oppositions très sérieuses de certains de nos partenaires de la Communauté du charbon et de l'acier. Je fais allusion à la résistance des Allemands et des Luxembourgeois. Le moins qu'on puisse dire, c'est que ce n'est pas très encourageant, ni pour l'Europe qui s'amorce, ni pour la France, ni pour ses élus, ni pour son Gouvernement. » (*Applaudissements à droite.*)

Cette question est d'ailleurs liée à une autre question à laquelle M. Louvel a très judicieusement répondu. Il s'agit du problème des investissements en Sarre. Il n'est pas douteux, la France l'a déjà dit et doit le répéter, que la Sarre doit être partie prenante dans les investissements de la Haute Autorité.

Mais enfin, il ne faut pas être dupes! Le statut de la Sarre est remis en cause par nos partenaires. J'entends bien que le gouvernement allemand n'a pas à être consulté sur la valeur des conventions franco-sarroises. Mais, par ailleurs, il ne cesse de remettre en cause le statut de la Sarre. Je me demande si ce n'est pas une occasion d'obtenir une réponse définitive et durable à ce sujet. En effet, il n'y a pas de raison pour que la France accepte un programme d'investissements de la communauté du charbon et de l'acier tant que le statut de la Sarre ne sera pas définitivement accepté par l'Allemagne. Il faut avoir, au moins en ce problème, la volonté de lier les questions. Il est absolument étonnant de penser que, d'un côté, au ministère de l'industrie et du commerce, à juste titre, on favorise les investissements en Sarre et qu'à quelques centaines de mètres de là, au ministère des affaires étrangères, on accepte la remise permanente en cause du statut de la Sarre.

S'il y a vraiment une occasion d'obtenir une décision rapide et définitive, c'est bien celle-là! Il faut que les programmes d'investissements, à l'intérieur de la communauté du charbon et de l'acier, permettent au Gouvernement français d'obtenir du gouvernement allemand que la question de la Sarre ne soit pas perpétuellement remise en cause.

Monsieur le ministre, nous avons entendu — je le dis en terminant comme je l'ai dit en commençant — avec beaucoup de plaisir votre affirmation, vos promesses et votre engagement. Si vous devez prendre, au conseil des ministres de la communauté, une position très ferme sur la canalisation de la Moselle, prenez également, en ce qui concerne la politique d'investissements, une position très ferme tendant à l'arrêt de tout développement des négociations tant que le statut de la Sarre ne sera pas définitivement accepté par nos partenaires. Soyez assuré, monsieur le ministre, que vous aurez sur ce point l'accord de la quasi-unanimité de cette Assemblée. C'est vous dire qu'il vous sera facile de faire preuve en cette matière d'une autorité que nous souhaitons tous en France voir prendre plus souvent par le Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs à gauche et au centre et sur de nombreux bancs à droite.*)

REPRÉSENTATION DE LA FRANCE A L'ASSEMBLÉE DU CHARBON ET DE L'ACIER

M. le président. M. Michel Debré demande à M. le ministre de l'industrie et du commerce quelles dispositions le Gouvernement envisage afin de rendre à la France, au sein de l'Assemblée constituée en application du traité sur le charbon et l'acier, une représentation égale à celle de l'Allemagne et de l'Italie (n° 434).

La parole est à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

M. Jean-Marie Louvel, ministre de l'industrie et du commerce. Mesdames, messieurs, c'est l'article 21 du traité instituant la communauté européenne du charbon et de l'acier qui fixe le nombre des délégués à l'assemblée commune. Ce nombre est de 18 pour l'Allemagne, l'Italie et la France. Ce même article précise — et je cite textuellement — que « les représentants de la population sarroise sont compris dans le nombre des délégués attribués à la France ».

En application de ces dispositions du traité, la France et la Sarre ont convenu entre elles que la Sarre disposait de trois sièges, ce qui limite, de ce fait, à quinze ceux de la France. Telle est la situation actuelle.

M. Michel Debré me demande quelles dispositions le Gouvernement envisage afin de rendre à la France au sein de l'assem-

blée commune une représentation égale à celle de l'Allemagne et de l'Italie. Je réponds que, pour cela, il faudrait, ou bien demander à la Sarre et obtenir d'elle qu'elle renonce à sa représentation, ou bien obtenir, par voie d'amendement, une modification à l'article 21 du traité, et cela, par exemple, selon les modalités prévues à l'article 96.

Le Gouvernement français considère qu'une modification éventuelle à l'état de choses existant et suivant les modalités que je viens d'exposer ne peut, en tout état de cause, être envisagée qu'en fonction de l'évolution générale du problème sarrois. C'est pourquoi, à l'heure actuelle et dans la situation actuelle, il n'envisage pas cette modification.

M. Michel Debré. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Michel Debré.

M. Michel Debré. La question était insidieuse. M. le ministre de l'industrie et du commerce a, juridiquement, c'est-à-dire habilement, répondu. Le hasard fait bien les choses puisque je vais lui répondre en présence de M. le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères. (*Sourires.*)

Le problème est d'importance: il montre comment un Parlement peut, le cas échéant — le mot est à peine trop fort — être dupé, et comment, dans une certaine mesure, la France peut se trouver mise dans une situation d'infériorité.

M. Marcel Plaisant, président de la commission des affaires étrangères. Il n'a pas été dupé, il a protesté!

M. Michel Debré. Monsieur le président, le fait de protester et de ne pas être écouté revient, dans une certaine mesure, à être dupé.

Dans les négociations qui ont précédé l'établissement du projet de communauté du charbon et de l'acier, il était prévu que l'Etat sarrois serait représenté au même titre que le Luxembourg, la Belgique, la Hollande et les autres pays. A la veille de la signature, le gouvernement allemand a fait savoir qu'il ne signerait pas si les dispositions relatives à l'Etat sarrois étaient maintenues. Pour des raisons sur lesquelles je n'insisterai pas, cette condition a reçu immédiatement satisfaction. Il a été décidé que le gouvernement sarrois ne signerait pas le traité et, par voie de conséquence, a été ajouté cet alinéa 12 qu'a lu M. Louvel, à savoir que la représentation de la population sarroise serait prise sur le contingent de la représentation de la France.

On expliquait la formule d'une manière très claire et très nette. Elle a été définie ici par M. le ministre des affaires étrangères. Il s'agit d'un traité à portée économique. Le charbon et l'acier de la Sarre entrent dans l'ensemble du charbon et de l'acier de la France. Par conséquent, la représentation de la population sarroise dans le bloc français se justifie amplement.

Au surplus, on a ajouté à l'époque qu'il s'agissait d'une disposition provisoire, comme vient d'ailleurs de le rappeler M. le ministre un an et demi après, et que par la suite cette disposition pourrait être modifiée.

Je voudrais vous en montrer les conséquences. D'abord, on nous a dit: il s'agit simplement d'un traité à portée économique. Ceci ne vous intéresse pas, monsieur le ministre de l'industrie et du commerce, mais le premier geste de cette assemblée a été de transformer le traité économique en traité politique. L'assemblée commune est devenue l'assemblée *ad hoc*, c'est-à-dire que cette assemblée, où les Français sont moins nombreux que les Allemands et les Italiens, puisque la délégation française englobe les délégués sarrois, a eu à traiter du problème le plus grave: celui de l'intégration européenne.

Je m'excuse de le dire, cette illégitimité de l'assemblée n'est pas du passé. Elle subsiste aujourd'hui et nous venons de le voir à la conférence de la Haye: on fait usage des textes de cette assemblée et l'on fait appel à certains hommes qui la dirigent. Or, j'entends bien noter une fois de plus que le fait que le traité sur le charbon et l'acier ait donné à la France une représentation moins importante qu'à l'Allemagne et à l'Italie a abouti à ce résultat que les projets, dont on nous dit encore qu'ils sont étudiés, ont été mis au point par une assemblée où la France, avec l'Union française, demeure l'élément le plus important, alors que sa délégation est moins nombreuse que celle de l'Allemagne et celle de l'Italie.

Lorsque je dis que le Parlement a été dupé, monsieur le ministre de l'industrie et du commerce, ce n'est pas vous que je vise. Je veux dire qu'on nous a fait accepter cette représentation française réduite en fonction du fait que ce traité avait simplement une portée économique, alors que l'assemblée issue du traité a eu uniquement à faire un travail politique.

Deuxième problème: On nous dit que cette représentation de la Sarre à l'intérieur de la représentation française doit être provisoire. Le provisoire menace de durer et, tant que nous n'aurons pas obtenu une représentation autonome de la Sarre

à l'intérieur de cette assemblée, nous nous trouverons dans une position qui, même du point de vue économique, sera très difficile.

Nous parlions tout à l'heure des investissements. L'assemblée commune va avoir à examiner cette question et, dans le conflit qui déjà nous oppose à certains de nos partenaires — à savoir si les investissements iront par priorité aux charbonnages de la Ruhr ou à la sidérurgie de la Moselle — la France va se trouver dans une situation inférieure, puisque, encore une fois, quinze représentants français se trouveront en présence de dix-huit représentants allemands et de dix-huit représentants italiens.

Ce qui était possible encore il y a quelques mois devient, au fur et à mesure que la situation se prolonge, de plus en plus grave. Vous évoquiez précédemment, à juste titre, les difficultés rencontrées par le conseil des ministres pour être tenu au courant de ce que fait la Haute Autorité et pour la contrôler. Mais les représentants français à l'intérieur de l'assemblée, qui devraient être à égalité avec leurs partenaires, ne vont-ils pas se trouver dans une situation défavorisée ?

C'est pour ces deux raisons, raison politique et raison économique, que la situation présente ne peut pas se prolonger. Je vous en prie, monsieur le ministre de l'industrie et du commerce, à défaut de votre collègue des affaires étrangères faites-vous, au Gouvernement, l'avocat d'une thèse qui est très claire et qui servira non seulement la France mais également la Sarre.

Il convient, sans tarder, que l'Etat sarrois ait sa représentation indépendante de la représentation française. Cela est indispensable si jamais l'assemblée devait encore, continuant son illégalité, statuer politiquement parlant; mais cela est également indispensable pour le jeu normal des pouvoirs de cette assemblée, dans le cadre même du traité. (*Applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite ainsi que sur divers autres bancs.*)

REMBOURSEMENT PAR LES VIEUX TRAVAILLEURS DE L'ALLOCATION TEMPORAIRE

M. le président. M. Auberger expose à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale que les caisses régionales d'assurance vieillesse réclament à des vieillards septuagénaires, octogénaires et même nonagénaires, le remboursement de sommes importantes qu'ils ont perçues au titre de l'allocation temporaire pendant plusieurs années et qui leur a été supprimée par la suite;

Lui signale que les sommes importantes qui sont réclamées correspondent généralement à l'équivalent de plusieurs années d'allocations artisanales ou agricoles au taux actuel;

Que les intéressés, généralement démunis de ressources, se voient cependant menacés d'une intervention des caisses régionales auprès de la caisse à laquelle ils sont rattachés afin de parvenir à récupérer le montant des sommes perçues au titre de l'allocation temporaire;

Estime que cette mesure, qui aboutit à priver des vieillards de leurs faibles moyens d'existence, est profondément injuste et inhumaine;

Et lui demande quelles mesures il compte prendre afin de maintenir à ces vieillards sans ressources l'allocation insuffisante qui leur est servie et que cessent les abus commis par les caisses d'assurance vieillesse dont le rôle devrait être d'atténuer la misère et non de l'aggraver (n° 430).

La parole est à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

M. Jean-Marie Louvel, ministre de l'industrie et du commerce. Mesdames, messieurs, M. le ministre du travail et de la sécurité sociale, obligé de partir en voyage, m'a confié l'intérim de son ministère. Il m'a chargé de l'excuser de ne pouvoir être présent à cette séance et m'a demandé de répondre en son lieu et place. Voici cette réponse.

Aux termes de l'article 1235 du code civil, tout payement suppose une dette. Ce qui a été payé sans être dû est sujet à répétition. Il ne peut être envisagé de renoncer systématiquement à l'application de ce principe en ce qui concerne les sommes perçues à tort au titre de l'allocation temporaire et de l'allocation aux vieux travailleurs salariés.

Toutefois, il y a lieu d'observer, compte tenu du point particulier qui préoccupe M. Auberger, que les personnes qui estiment ne pouvoir supporter la charge que représente la saisie d'une fraction des arrérages de l'allocation vieillesse des non salariés qui leur a été attribuée, en définitive ont le moyen d'obtenir individuellement l'allègement de cette charge.

Il existe, en effet, en matière d'allocation temporaire, une procédure d'examen des demandes de remise de dettes qui est celle prévue par la loi du 12 décembre 1940 modifiée par l'article 82 de la loi de finances du 7 février 1953. Cette procédure, qui comporte l'examen par le département du travail des ressources dont dispose le débiteur et de son degré de bonne foi,

peut aboutir, en cas de suite favorable, à la remise totale ou partielle de la dette par décision de l'agent judiciaire du Trésor public.

D'autre part, les caisses régionales d'assurance vieillesse des travailleurs salariés ont le pouvoir d'accorder des remises partielles ou totales de dettes, en ce qui concerne les sommes indûment perçues au titre de l'allocation aux vieux travailleurs salariés par les personnes insolvables. Ces décisions doivent recevoir l'accord du directeur régional de la sécurité sociale, lorsqu'il s'agit de fraude ou de fausse déclaration ou encore lorsque le montant de la dette dépasse 50.000 francs.

Dans les deux cas précités, l'introduction des demandes de remise de dettes a pour effet immédiat d'entraîner la suspension de toutes mesures tendant au recouvrement de la dette pendant l'instruction de la demande.

Il ressort des renseignements en ma possession que de nombreuses remises totales de dettes d'allocations temporaires et d'allocations aux vieux travailleurs salariés ont été accordées. Si la demande de remise de dette ne fait pas l'objet d'une suite favorable, la récupération du trop perçu sur les arrérages de l'avantage dont l'intéressé bénéficie ne peut, en tout état de cause, excéder la même fraction saisissable qu'en matière de salaire soit, depuis la loi du 4 juin 1952, 5 p. 100 de ces arrérages, disposition précisée aux caisses régionales d'assurance vieillesse des travailleurs salariés par la circulaire n° 108 du 8 août 1952.

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

M. Auberger. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je m'excuse d'avoir renouvelé à deux semaines d'intervalle une question à peu près semblable à celle déjà posée par mon collègue et ami M. Pic au sujet des remboursements d'allocations qui sont demandés aux vieillards par les caisses de sécurité sociale.

Notre préoccupation commune, qui traduit d'ailleurs celle de nombreux membres de cette Assemblée, démontre que la question posée se rapporte à un problème généralisé, à savoir que dans toute la France des tracasseries inutiles sont infligées à des vieillards qui, après une vie sans reproche, se trouvent sans ressources et même dans l'incapacité de faire valoir leurs droits.

Aussi, nous apparaît-il nécessaire de réclamer du Gouvernement — en particulier du ministère du travail — des mesures, et non de simples déclarations, qui mettront fin à cette regrettable situation.

J'ai enregistré les apaisements qui ont été donnés à M. Pic par l'intermédiaire de M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre et ceux qui viennent d'être donnés par M. le ministre du commerce et de l'industrie, parlant au nom de son collègue M. le ministre du travail.

J'ai retenu que les caisses avaient la possibilité d'accorder la remise totale ou partielle de la dette, ou des délais pour faciliter le règlement des sommes dues. J'ai noté, d'autre part, qu'en matière d'allocation temporaire la remise totale ou partielle du remboursement pouvait être accordée également. Mais ces mesures sont laissées à l'appréciation des caisses ou des comptables; elles demeurent donc facultatives.

Je suis dans l'obligation, dans ces conditions, de déclarer que les explications qui ont été fournies ne m'ont pas donné entièrement satisfaction et, en particulier, que les mesures gracieuses prévues actuellement ne me paraissent pas suffisantes.

En préambule, je précise bien qu'il n'entre pas dans mes intentions de prendre la défense de personnes qui, sciemment, délibérément, ont fraudé pour bénéficier d'une allocation à laquelle elles savaient ne pas avoir droit. Nous ne nous intéressons qu'aux gens de bonne foi, qui, mal renseignés ou mal conseillés, ont sollicité et obtenu, après examen de leur situation et de leurs déclarations, soit l'allocation aux vieux travailleurs salariés, soit l'allocation temporaire.

Pour quelle raison ont-ils sollicité le bénéfice des allocations ? Mais parce que, de bonne foi, ils estimaient être des vieux travailleurs, du fait de leur long passé de travail, ou des vieillards économiquement faibles, en raison de la modicité de leurs ressources. Ils ont sollicité cette aide sans tenir compte de leur profession passée, de l'existence ou de la non-existence d'une caisse particulière à leur profession. Beaucoup de ces vieillards ont cru que l'aide était accordée en fonction de l'âge et non de la profession. Ils n'avaient pas supposé qu'il puisse y avoir deux catégories — celle des bénéficiaires et celle des non-bénéficiaires — pour des situations difficiles, voire misérables, identiques. Ils croyaient mériter le bénéfice de la loi. Ils ont présenté régulièrement leur demande qui fut examinée, instruite par diverses commissions et par divers organismes de contrôle, et la décision qui intervint leur fut favorable.

L'allocation a donc été accordée selon la procédure normale après les criblages successifs et avec toutes les garanties désirables. Or, après un délai plus ou moins long, qui atteint par-

fois dix années, l'allocation est retirée ou transformée, et le montant des sommes perçues ou le trop-perçu correspondant à la différence entre les allocations est demandé en remboursement.

En toute logique il apparaît difficile d'incriminer en pareil cas les bénéficiaires. Si vraiment l'erreur est démontrée, elle ne peut être imputée qu'aux organismes qui avaient pris une décision favorable. Les conséquences doivent en être imputées à leur compte et non à celui de vieillards peu ou pas avertis des subtilités administratives et des inégalités d'application de la loi.

Mes chers collègues, au risque de retenir votre attention quelques instants et d'enfreindre notre règlement — je m'en excuse par avance...

M. le président. Avouez votre péché tout de suite, mon cher collègue, il vous sera pardonné; mais n'abusez pas! (*Soupires.*)

M. Auberger. ... je voudrais que vous me permettiez de citer quelques cas concrets pour étayer mon plaidoyer.

C'est celui de Mme X, âgée aujourd'hui de 81 ans. Elle a perçu l'allocation aux vieux travailleurs salariés il y a dix ans, soit en 1943, au titre de métayère. Vous savez, mes chers collègues, qu'à l'époque, un très grand nombre de métayers considérés comme salariés perceurent l'allocation aux vieux travailleurs salariés. Puis, le bénéfice de cette allocation leur fut retiré; ils furent invités à constituer un dossier d'allocation temporaire et, quand cette allocation leur fut accordée, ils furent contraints de rembourser le montant de l'allocation aux vieux travailleurs qu'ils avaient perçu.

C'est le sort également de Mme P... Malgré les dégrèvements successifs qui lui ont été accordés, on lui réclame encore le remboursement de 93.000 francs. Demander le remboursement de 93.000 francs à une femme veuve, âgée de 81 ans, qui primitivement percevait 58.000 francs par an pour vivre et qui les a utilisés, qui ne perçoit plus maintenant que 28.000 francs, c'est faire preuve d'une incompréhension totale et d'une tracasserie cruelle bien inutile.

Voici le texte d'une lettre, adressée le 25 juin 1953, à une femme veuve âgée de 80 ans:

« Il résulte des renseignements recueillis récemment que vous avez été admise par erreur, à la date du 1^{er} mars 1942, au bénéfice de l'allocation aux vieux travailleurs salariés. J'ai l'honneur de vous faire connaître que je dois, en conséquence, procéder à la suppression de cette prestation et au recouvrement des arrérages qui vous ont été mandatés indûment, lesquels forment le montant total de 256.134 francs. »

Voici encore l'exemple d'un couple: M. F... a 76 ans, son épouse 77 ans. On réclame un remboursement au mari, de 192.019 francs, et à la femme, de 179.213 francs, sous prétexte qu'ils n'ont pas apporté la preuve qu'ils étaient travailleurs salariés.

On me permettra de m'étonner que la contestation au sujet de l'activité salariée de ces deux vieillards intervienne plus de quatre années après la décision leur attribuant l'allocation aux vieux travailleurs salariés. C'est peut-être par là qu'il aurait fallu commencer. En tout cas, peut-on imaginer que ces vieillards, qui, désormais, vont percevoir 28.000 francs chacun par an, pourront faire face à leur subsistance et au remboursement qui leur est demandé.

M. le président. Monsieur Auberger, je vous prie de bien vouloir conclure.

M. Auberger. Je vais terminer, monsieur le président.

Je ferai, évidemment, les mêmes remarques qui ont été faites il y a quelques instants. Je m'en excuse, mais nous nous intéressons aujourd'hui à une catégorie sociale...

M. le président. Mon cher collègue, il ne s'agit pas d'une interpellation, mais d'une question orale sans débat et, si nous fléchissons en ce qui concerne le règlement, c'en sera fini à jamais.

L'intérêt de votre exposé est manifeste; nous comprenons très bien vos sentiments, mais je suis obligé d'observer que plus d'une heure vient d'être consacrée au seul examen de quatre questions orales.

Je vous prie donc, à nouveau, de conclure.

M. Auberger. Je voudrais répliquer à M. le ministre que toutes dispositions humanitaires ne sont pas prises en faveur des vieillards et lui donner lecture d'une lettre adressée par une caisse à l'un d'entre eux:

« Comme suite à votre lettre du 23 septembre 1953, j'ai l'honneur de vous faire connaître que, votre dossier ayant d'ores et déjà été soumis à l'examen de la commission de procédure gracieuse préalable, qui a maintenu la suppression de votre allocation et rejeté la demande de remise de dette que vous aviez formulée, je suis dans l'obligation d'exiger le recouvrement de ma créance.

« Je vous serais très obligé de vouloir bien me faire connaître sous huitaine si vous entendez procéder au remboursement de votre dette dans le délai qui vous a été imparti.

« A défaut, j'engagerai, sans autre avis, à votre rencontre, des poursuites judiciaires à l'effet d'obtenir le recouvrement forcé de ma créance. »

Le « recouvrement forcé », ces mots et les formules qui les accompagnent semblent être choisis à dessein pour effrayer des braves gens, généralement sans appui, afin de mieux les acculer au désespoir.

Je m'élève, monsieur le ministre, contre de semblables procédés d'intimidation.

Je proteste contre les menaces non déguisées qui sont employées contre ces vieillards inoffensifs, qui ne sont ni des malfaiteurs, ni des trafiquants, ni des déserteurs de l'impôt.

Leurs torts sont d'avoir travaillé toute leur vie sans avoir pu gagner de quoi garantir leurs vieux jours et d'avoir cru à la sollicitude du pays.

Il me paraît absolument odieux que les dirigeants de caisses de sécurité sociale se montrent aussi maladroits et aussi inhumains...

Voulant répondre à la demande de M. le président d'écourter mon intervention, j'abrège mon intervention...

M. le président. C'est très nécessaire!

M. Auberger. ... mais je déclare, monsieur le ministre, que ce n'est pas là le rôle d'une caisse de sécurité sociale qui, à mon avis, doit organiser la solidarité à l'égard des déshérités du sort et des circonstances, et non d'en priver ceux qui en ont besoin, car elle a été créée pour atténuer la misère et non pour l'aggraver.

J'estime que vouloir effectuer coûte que coûte et par n'importe quel moyen, y compris la force, un prélèvement répété et prolongé sur une allocation annuelle de 28.000 francs, c'est commettre une lourde faute, c'est méconnaître la situation matérielle et l'état d'abandon de certains vieillards.

Qu'on n'oublie pas que les allocations qui leur sont retirées leur ont été attribuées parfois par l'Etat français et que le jugement qui est porté sur la quatrième République qui les leur retire, risque d'être très dur.

Dans la réponse faite à mon collègue M. Pic, M. le ministre du travail a déclaré: « Il n'est pas possible d'envisager, comme il est souhaité, de renoncer systématiquement à la répétition de l'indu, règle de droit qui s'impose d'une manière constante ».

Je m'excuse d'apporter un démenti à cette thèse. A une certaine époque relativement récente, le Gouvernement, mû par le désir de créer un climat de détente et de confiance, a proposé et obtenu qu'il soit fait remise à certaines personnes des sommes importantes dont elles étaient redevables à l'Etat du fait de leurs entreprises spéculatives et frauduleuses. Je demande qu'une mesure identique dans ses conséquences, soit prise en faveur de vieillards honnêtes, au passé de travail irréprochable, qui n'ont ni fraudé, ni spéculé et qui ont droit à plus d'égards qu'il ne leur en est accordé.

Je pense qu'il serait souhaitable de leur faire remise des sommes importantes qui leur sont réclamées pour les années antérieures à l'application, par exemple, de la loi sur l'assurance vieillesse agricole.

Il serait également souhaitable de n'effectuer aucun prélèvement sur les faibles allocations versées aux vieillards afin de leur permettre de vivre.

Il me paraît absolument nécessaire de prendre des mesures d'apaisement qui mettront fin aux menaces et aux poursuites dont les vieillards sont l'objet.

En tout cas, cette mesure m'apparaît personnellement beaucoup plus opportune et beaucoup plus équitable que celle qui a amnistié les fraudeurs. (*Applaudissements à gauche.*)

LICENCIEMENTS AU SERVICE DES AFFAIRES ALLEMANDES ET AUTRICHIENNES

M. le président. M. Coupigny demande à M. le ministre des affaires étrangères pour quelles raisons des licenciements sont actuellement encore effectués au service des affaires allemandes et autrichiennes à l'encontre d'agents, résistants authentiques, bénéficiaires de la loi du 26 septembre 1951 et dont les titres ont été reconnus valables par la commission centrale des anciens combattants;

Rappelle que la loi du 3 février 1953, dans son article 6, paragraphe II, n'a pas été suivie d'effet et que la loi du 26 septembre 1951 titularisant certaines catégories de résistants semblait devoir protéger les agents temporaires encore en place jusqu'à leur titularisation;

Remarque que ce sont ces agents qu'on licencie actuellement, ce qui semble être un erreur du point de vue financier

puisqu'ils continuent à être rémunérés sur les crédits afférents à leur administration d'origine jusqu'à leur titularisation, conformément à l'article 19 du décret du 6 juin 1952;

Et demande, en conséquence, s'il ne serait pas plus simple de conserver en place ces agents et de procéder à la réintégration immédiate de ceux qui ont déjà été licenciés, ce qui serait conforme aux lois du 26 septembre 1951, du 3 février 1953, et à la volonté maintes fois exprimée depuis par le législateur (n° 433).

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères.

M. Maurice Schumann, secrétaire d'Etat aux affaires étrangères. Mes chers collègues, la question posée par l'honorable M. Coupigny porte sur trois points. Si nous ne les distinguons pas scrupuleusement, nous risquons de commettre des confusions compromettant la solution du problème.

Le premier de ces trois points est l'application de la loi du 3 février 1953. Comme M. Coupigny le rappelle lui-même, cette loi est sans objet en ce qui concerne le problème ainsi évoqué dans la question. C'est d'ailleurs le sens de l'avis donné par le conseil d'Etat.

Le deuxième concerne le licenciement auquel ont procédé les services des affaires allemandes et autrichiennes. Ces services constituent une administration temporaire. Cette administration temporaire, par définition, est appelée à disparaître. Elle subit, en conséquence, des compressions d'effectifs périodiques. Les agents licenciés sont désignés en vertu de la réglementation en vigueur selon les seuls critères de la valeur professionnelle et de l'aptitude à occuper ces emplois. Tout licenciement fondé sur d'autres considérations serait donc entaché d'illégalité. Il en résulte qu'il n'est pas possible d'établir — et personne ne m'a jamais demandé de le faire à l'occasion des licenciements — des discriminations en faveur des agents bénéficiaires de la loi du 26 septembre 1951.

En fait d'ailleurs — et c'est là l'essentiel — un grand nombre de ces agents ont pu être maintenus en fonction. C'est ainsi en particulier que pour les déagements intervenus au 1^{er} novembre, sur 17 emplois supprimés dans la catégorie gérée directement par les services centraux des affaires allemandes et autrichiennes, un seul des agents bénéficiaires de ladite loi sera licencié. S'il était maintenu par priorité, il serait inévitable de radier en son lieu et place un autre agent possédant une valeur professionnelle nécessairement supérieure, ce qui constituerait une mesure irrégulière et arbitraire que M. Coupigny — j'en suis convaincu — serait le premier à condamner.

Au surplus — et c'est le point sur lequel il faut toujours insister — les agents ainsi licenciés, contrairement à ce qu'on pourra indiquer, ne subissent aucun préjudice de carrière, du fait de leur radiation, puisque la titularisation des agents bénéficiaires de la loi du 26 septembre 1951 doit prendre obligatoirement effet du 26 mars 1952.

M. Coupigny a soulevé l'aspect budgétaire de la question. Je l'en remercie, mais je veux lui faire observer qu'aux affaires allemandes et autrichiennes les intéressés, après leur radiation, ne peuvent plus continuer à toucher leur traitement. Ils perçoivent les indemnités de licenciement auxquelles ils sont en droit de prétendre. Leur rémunération en surnombre est, en effet, impossible sans une dérogation expresse du ministre du budget.

Reste le troisième et dernier aspect du problème: l'application de la loi du 26 septembre 1951, à l'élaboration de laquelle, comme M. Coupigny ne l'ignore pas, j'ai moi-même activement participé.

Il est parfaitement exact — et M. Coupigny a raison de le souligner — que la vraie solution du problème qu'il a posé réside dans une application rapide, par les différents départements ministériels, de la loi du 26 septembre 1951.

Je n'ai pas qualité pour répondre au nom des départements autres que le mien mais, pour ce qui est du ministère des affaires étrangères, je suis heureux de rappeler à M. Coupigny qu'un premier train de décrets portant titularisation vient d'être et déjà d'être soumis, aux fins de contreseing, au secrétaire d'Etat au budget et au secrétaire d'Etat à la fonction publique dont dépend, en dernier ressort, la décision concernant ces personnels.

Telle est la réponse nécessairement résumée que je tenais à apporter à M. Coupigny. S'il le désire, je pourrai lui fournir des renseignements complémentaires et plus détaillés à l'occasion de la discussion du budget des affaires allemandes et autrichiennes devant le Conseil de la République.

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

M. Coupigny. Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse, sans pouvoir dire qu'elle me satisfasse entièrement. Je me permettrai d'y relever quelques inexactitudes d'après des textes que je pourrais vous montrer après la séance, si vous le désirez.

Je vous rappelle que la loi du 7 juin 1951 avait obligé le Gouvernement à réintégrer les résistants qui avaient été licenciés. Les réintégrations furent prononcées, mais, le 31 décembre 1951, sans s'en douter, je crois, sans y faire attention, le Parlement votait une disposition de la loi de finances, disposition suivant laquelle seuls les personnels titulaires seraient maintenus en fonction et qui ne prévoyait pas de clause de sauvegarde en faveur des fonctionnaires temporaires.

Le Gouvernement s'empressa de licencier tous les personnels qui avaient été réintégrés par la loi du 7 juin 1951, mais, entre temps — vous le rappelez vous-même, monsieur le ministre — le Parlement avait voté, en faveur des résistants, la loi du 26 septembre 1951. Cette loi n'a pas été appliquée, ainsi que vous venez de le dire et, comme en fait foi, d'ailleurs, une question écrite que j'avais posée au secrétaire d'Etat chargé de la fonction publique, réponse d'après laquelle les commissions poursuivent leurs travaux dans chaque département ministériel et reconnaissant que les projets de décrets concernant les bénéficiaires dont les mérites ont été reconnus, commencent seulement à être établis.

Je peux dire qu'aujourd'hui la loi du 26 septembre 1951 n'a pas encore reçu d'application, puisque personne n'a été intégré ou réintégré. On fait valoir que de nombreux agents bénéficiaires de la loi du 26 septembre 1951 ont pu être conservés jusqu'à présent dans les cadres. Je suis certain, monsieur le ministre, que vous vous trompez involontairement lorsque vous dites qu'un seul de ces agents bénéficiaires de cette loi a été licencié depuis le 1^{er} novembre dernier, sur 17 emplois supprimés. En fait, depuis le 1^{er} novembre, dans les services des affaires allemandes et autrichiennes, cinq agents ont été licenciés. Je signale que parmi ces cinq agents un est titulaire de la Légion d'honneur, avec sept citations, dont six à l'ordre de l'armée, qu'il a des notes et des charges de famille nettement supérieures à celles d'agents non titularisables et qui sont maintenus.

En fait, aux affaires allemandes et autrichiennes, 30 agents bénéficiaires de la loi du 26 septembre ont été licenciés.

Je crois nécessaire de rappeler les vicissitudes de la situation des résistants, fonctionnaires temporaires dans les services des affaires allemandes et autrichiennes.

Je rappelle, mes chers collègues, que vous aviez voté par 307 voix contre 9 la loi du 3 février 1953 qui tendait à reconduire les catégories de maintien en priorité dans l'administration en faveur des agents temporaires possédant la qualité de déporté ou d'interné de la résistance, veuve de guerre ayant des enfants à charge, engagé volontaire, comptant à ce titre plus de dix-huit mois de service militaire, grand mutilé de guerre. Mais, comme M. le secrétaire d'Etat aux affaires étrangères nous le disait tout à l'heure, le conseil d'Etat, consulté par le ministère des finances, déclarait que cette loi devait être considérée comme sans objet car elle modifiait un article de la loi de déagement des cadres du 3 septembre 1947 qui n'avait pas été elle-même reconduite. Cependant, antérieurement à cet avis, les différents ministères avaient commencé à tenir compte de la loi, en particulier la direction des affaires allemandes et autrichiennes avait donné l'assurance qu'elle ferait, à tout le moins, réintégrer dans ses services les agents licenciés reconnus titularisables en application de la loi du 26 septembre 1951 par la commission compétente siégeant au ministère des anciens combattants.

C'est dans cette conjoncture, contre toute attente, que l'administration du haut commissariat de la République française en Allemagne vient de procéder, même à valeur proportionnelle supérieure, à de nouveaux licenciements d'anciens résistants en instance de titularisation, leurs titres au bénéfice de la loi du 2 septembre 1951 ayant été reconnus valables par la commission compétente. Je me permets de rappeler ce que vous avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre.

J'ai ici la réponse de M. l'ambassadeur de France, haut commissaire de la République en Allemagne, à l'un des intéressés, dans laquelle il est dit textuellement:

« Après avoir pris l'avis de la commission paritaire et tenant compte des nécessités de service, qui me conduisent à conserver en fonctions des agents parfois moins bien notés que vous-même, ... j'ai l'honneur de vous dire que je vous licencie. »

De telles mesures trahissent à la fois les engagements officiels, les intentions du Parlement, les vues du Gouvernement et l'intérêt de l'Etat. Elles sont contraires aux engagements déjà pris par le Gouvernement à l'égard des résistants. Elles sont contraires à l'engagement souscrit par M. Robert Schuman quand il était ministre des affaires étrangères, dans une réponse à une question écrite de M. Hettler de Boislandert, le 5 février 1952. Dans cette réponse, M. Robert Schuman déclarait qu'à valeur professionnelle égale ou supérieure, son ministère maintiendrait en priorité dans ses services les agents reconnus titularisables au bénéfice de la loi du 26 septembre. Ces mesures sont contraires également à la position adoptée par le ministre des affaires étrangères M. Georges Bidault, dans sa réponse à

une lettre que je lui avais adressée et dans laquelle il me disait que les titres de Résistance seraient reconnus par la commission dont il a été question.

D'autre part, il y a une différence d'interprétation de la loi du 3 février suivant les ministères. Vous me répondez que cela n'a plus d'importance puisque le conseil d'Etat a donné son avis.

J'ai ici une réponse du ministre des anciens combattants, dans laquelle il dit que la loi du 3 février permet de porter remède à la situation qui lui est signalée. Enfin, ces mesures sont contraires à la position prise par les différentes organisations syndicales des personnels du haut commissariat de la République française en Allemagne, sont contraires aux instances de l'organisation des fonctionnaires résistants.

Elles sont contraires aux intentions du Parlement qui, en reconnaissant à ces agents la faculté de devenir fonctionnaires titulaires, a entendu leur reconnaître logiquement, à plus forte raison, le droit d'être maintenus par priorité en qualité d'agents temporaires dans l'attente de cette titularisation.

On m'oppose, également, la loi du 31 décembre 1951 qui a permis au Gouvernement de licencier les agents réintégrés par la loi du 17 juin 1951.

J'ai ici une lettre adressée à un des intéressés sous le timbre de M. le vice-président du conseil d'Etat, dans laquelle il est indiqué: « Le Parlement a voté la loi n° 51-1509 du 31 décembre 1951 dont il s'agit avec précipitation (rapports oraux des rapporteurs sans étudier à fond les textes: courtes discussions dans les assemblées). Il ne s'est pas aperçu des conséquences des dispositions votées sur les personnels visés par vous. Il eût été nécessaire qu'il complétât le texte du Gouvernement... »

« ...Il est bien certain qu'ainsi la loi du 7 juin 1951 est tournée à l'égard des non titulaires, qui sont licenciés depuis le 1^{er} janvier 1952 dans les conditions de droit commun. »

Ces mesures sont contraires également à l'intérêt du service, car aucun des emplois occupés par les agents titularisables qui viennent d'être licenciés n'a été effectivement supprimé.

Elles sont contraires, enfin, aux vues du Gouvernement et à l'intérêt des finances publiques. J'avais exposé cela dans ma question et je prétends même qu'elles engendrent un surcroît de dépenses si l'on considère que pour chaque agent licencié, appelé à être titularisé, le budget de l'Etat aura à payer pendant un temps correspondant au versement des indemnités de licenciement deux traitements pleins, alors qu'en maintenant en fonction cet agent titularisable, il n'aurait à payer durant ce même temps qu'un seul traitement plein et des indemnités de licenciement inférieures à ce traitement.

En juin 1952, déjà, chacun des articles de l'arrêté ministériel fixant les modalités des compressions d'effectifs intervenues en juin 1952 avait été systématiquement violé par les services du haut commissariat de la République française en Allemagne pour permettre le licenciement en priorité, même à valeur professionnelle notoirement supérieure, d'anciens combattants volontaires, de résistants et de victimes de guerre.

On pourrait penser que ces mesures s'expliquent par un regrettable esprit d'hostilité et peut être de rétorsion envers la résistance, qui animerait certains hauts fonctionnaires, malgré les vues propres de leur ministre et les vôtres, monsieur le secrétaire d'Etat.

Je vous demande en conséquence, monsieur le secrétaire d'Etat, de veiller à la sauvegarde de situations d'agents très dignes d'intérêt. S'il n'en était pas ainsi, je me verrais dans l'obligation de demander à notre Assemblée de confirmer le vote qu'elle avait émis par 309 voix contre 7 sur l'article 6, paragraphe II, de la loi du 3 février 1953 et de sanctionner cet état de fait lors de la discussion du budget des affaires allemandes et autrichiennes. (Applaudissements.)

— 9 —

BUDGET DE LA LEGION D'HONNEUR ET DE L'ORDRE DE LA LIBERATION POUR 1954

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 du budget annexe de la Légion d'honneur et du budget annexe de l'Ordre de la Libération pour l'exercice 1954 (nos 480 et 508, année 1953).

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

M. Litaise, rapporteur de la commission des finances. Mesdames, messieurs, votre commission des finances n'a aucune observation à formuler sur le projet de loi qui vous est

soumis. Elle le considère comme un projet bien optimiste, en ce sens qu'il présente une diminution de dépenses de 57 millions sur l'exercice précédent, et elle veut croire qu'elle ne sera pas appelée à voter de nouveaux crédits pour combler les insuffisances qui pourraient résulter de cette vue optimiste. Pour le surplus, elle vous propose l'adoption pure et simple du budget de l'ordre de la Légion d'honneur et de l'ordre de la Libération.

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 de l'article unique du projet de loi.

(Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique :

« Article unique. — Les budgets annexes de la Légion d'honneur et de l'Ordre de la Libération pour l'exercice 1954 sont fixés, en recettes et en dépenses, aux sommes ci-après :

« Légion d'honneur..... 907.157.000 F.
« Ordre de la Libération..... 11.298.000

« Total..... 918.455.000 F.

« Ces recettes et ces crédits sont répartis par service et par chapitre, conformément à l'état annexé à la présente loi. »

L'article unique est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état annexé.

Je donne lecture de cet état :

Légion d'honneur.

DEPENSES

Dette.

« Chap. 0700. — Traitements des membres de l'ordre et des médaillés militaires, 580 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 0700.

(Le chapitre 0700 est adopté.)

M. le président. « Chap. 1000. — Grande chancellerie. — Rémunérations principales, 29.557.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1010. — Grande chancellerie. — Indemnités et allocations diverses, 4.032.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1020. — Maisons d'éducation. — Traitements, 95.675.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1030. — Maisons d'éducation. — Allocations aux professeurs externes. — Indemnités diverses, 1.655.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1040. — Indemnités résidentielles, 36.631.000 francs. » — (Adopté.)

Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 3000. — Grande chancellerie. — Matériel, 6.500.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 3010. — Remboursements à diverses administrations, 3.426.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 3020. — Maisons d'éducation. — Matériel, 68.190.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 3030. — Entretien des bâtiments de la Légion d'honneur, 50 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 3040. — Maisons d'éducation. — Reconstruction des immeubles détruits par faits de guerre, 15 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 3050. — Maisons d'éducation. — Travaux d'équipement (mémoire). »

Charges sociales.

« Chap. 4000. — Prestations et versements obligatoires, 10.843.000 francs. » — (Adopté.)

Dépenses diverses.

« Chap. 6000. — Maisons d'éducation. — Produits à consommer en nature, 2.160.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 6010. — Secours, 3.360.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 6020. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance, 20.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 6030. — Dépenses des exercices clos (mémoire). »

« Chap. 6040. — Dépenses de la Légion d'honneur effectuées sur fonds de concours (mémoire). »

« Chap. 6050. — Emploi de rentes avec affectation spéciale (legs et donations), 108.000 francs. » — (Adopté.)

Ordre de la Libération.

DEPENSES

Personnel.

« Chap. 1000. — Traitement du grand chancelier et rémunérations principales, 3.636.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1010. — Indemnités diverses, 688.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 1020. — Indemnités résidentielles, 843.000 francs. » — (Adopté.)

Matériel, fonctionnement des services et travaux d'entretien.

« Chap. 3000. — Matériel, 1.976.000 francs. » — (Adopté.)

Charges sociales.

« Chap. 4000. — Prestations et versements obligatoires, 655.000 francs. » — (Adopté.)

Dépenses diverses.

« Chap. 6000. — Secours aux compagnons de la Libération, aux médaillés de la Résistance et œuvres sociales, 3.500.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 6010. — Emploi de fonds provenant de legs et donations (mémoire). »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article unique et de l'état annexé au chiffre de 918.455.000 francs résultant des votes émis sur les chapitres de l'état annexé.

(Le Conseil de la République a adopté.)

— 10 —

BUDGET DE L'IMPRIMERIE NATIONALE POUR 1954

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 du budget annexe de l'imprimerie nationale pour l'exercice 1954. (N^{os} 524 et 571, année 1953.)

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

M. Litaise, rapporteur de la commission des finances. En ce qui concerne le budget de l'imprimerie nationale, votre commission des finances n'a pas fait, là non plus, de grandes observations.

Toutefois, son rapporteur se voit contraint d'inviter le Gouvernement à user plus largement du très bel outil dont il dispose en la matière. L'imprimerie nationale, en principe, doit être chargée de l'impression de tous les documents administratifs, qui sont assez nombreux. Or, il se trouve — et ceci provoque l'inquiétude du personnel de l'imprimerie nationale — que, de plus en plus, les ministères et les différentes administrations tendent à s'affranchir de la règle qui voudrait qu'elles adressent leurs commandes à l'imprimerie nationale, soit pour créer elles-mêmes des imprimeries particulières, soit pour passer leurs commandes aux imprimeries privées.

On note, d'ailleurs, dans le projet de budget pour 1954, que les crédits d'impression des divers ministères sont réduits de 1.476.000 francs, passant de 2.203.065.000 francs, en 1953, à 2.201.589.000 francs en 1954. Si cette diminution peut se justifier par la baisse du prix du papier d'impression, étant donné que ces prix sont très fluctuants, il n'était peut-être pas très indiqué d'en tirer la conclusion que les crédits d'impression pouvaient être diminués.

Je relève, dans l'étude des budgets de différents ministères, une diminution des crédits prévus en faveur de l'imprimerie nationale, du fait que certains d'entre eux ne font pas effectuer leurs travaux par cette imprimerie.

C'est ainsi que, l'an dernier, vous vous en souvenez, mes chers collègues, un amendement avait été voté ici, refusant les crédits demandés par le ministère de l'agriculture pour l'achat d'une machine à imprimer. Cet amendement, voté au Conseil de la République, n'a pas été maintenu par l'Assemblée nationale. Cette année, le ministère de l'agriculture présente dans ses crédits d'impression une diminution de 8.546.000 francs, d'abord parce qu'il n'a pas reconduit certains crédits; ensuite, parce qu'il a jugé possible une réduction de 2.446.000 francs, et que, sous la rubrique « Utilisation rationnelle des crédits

d'impression », il prévoit une diminution de 3 millions qui doit correspondre aux impressions qu'elle peut faire maintenant grâce à la machine qu'elle a achetée.

Or, ceci n'est pas normal et je qualifierai même assez sévèrement le principe qui consiste à équiper les ministères d'un matériel d'imprimerie, ce qui entraîne le détournement d'une partie du personnel pour effectuer des travaux d'impression qui ne sont pas prévus et pour lesquels les ministères n'ont pas vocation, alors qu'il existe sur place l'imprimerie nationale qui devrait être chargée de la plus grande partie des commandes.

Pour le ministère de la justice, les crédits d'impression ont été également diminués en ce qui concerne l'imprimerie nationale, mais ils sont intégralement maintenus en ce qui concerne les travaux effectués par la main-d'œuvre pénitentiaire de la maison d'arrêt de Melun. Il serait quelque peu choquant d'arriver à licencier d'honnêtes ouvriers de l'imprimerie nationale pour employer la main-d'œuvre d'établissements qui sont destinés à tout autre chose.

Le M. R. U. n'a pas de crédits pour le fonctionnement de l'imprimerie nationale.

Les finances passent une grosse partie de leurs commandes à des imprimeries privées, motif pris que l'imprimerie nationale n'est pas en mesure de leur fournir ces imprimés en temps voulu, ce qui paraît très discutable, car, si les commandes étaient étalées sur le cours de l'année, et non pas bloquées à certains moments de pointe, l'imprimerie nationale pourrait y faire face.

Le ministère de l'intérieur n'a pas un seul crédit de remboursement à l'imprimerie nationale.

Le ministère de l'industrie et du commerce a un crédit de 680.000 F pour des imprimés spécialisés. En présence de M. le ministre, je m'étonne de l'énormité de ce chiffre, mais vous avez bien voulu, monsieur le ministre, me répondre une fois déjà qu'il s'agissait de services cartographiques.

M. Jean-Marie Louvel, ministre de l'industrie et du commerce. Il s'agit de travaux très techniques.

M. le rapporteur. La défense nationale n'a pas un seul crédit de remboursement à l'imprimerie nationale. C'est une chose extraordinaire quand on songe au nombre de papiers imprimés à l'usage de ce ministère. Par contre, vous avez pu constater l'an dernier, mes chers collègues, qu'un joli petit livre avait été édité pour édifier les industriels et les commerçants français sur la possibilité de recevoir des commandes du ministère de la guerre. Ce petit livre traduit l'existence d'une imprimerie réelle, c'est-à-dire d'une maison très bien équipée. Il a été édité par une imprimerie de l'intendance, siégeant à Versailles.

Je me permets de m'étonner qu'étant donné la présence de l'imprimerie nationale à Paris, on ait constitué à Versailles une imprimerie d'intendance équipée de telle sorte qu'elle puisse réaliser de tels travaux.

Quant au budget proprement dit, je n'aurai qu'une observation à faire, celle qui a été soulevée devant l'Assemblée nationale au sujet des services sociaux. En effet, on a réduit les crédits des services sociaux de 1.200.000 francs à 800.000 francs. Ceci paraît être une économie assez mesquine. 1.500 personnes travaillent à l'imprimerie nationale. Il n'était pas exagéré de prévoir pour certains cas particulièrement douloureux un crédit de 1.200.000 francs qui aurait permis d'adoucir les conséquences de certains accidents ou de certaines misères du personnel. Il paraît que c'est une mesure générale. Je crois que cette économie n'est pas très heureuse et qu'elle devrait pouvoir être supprimée.

Toujours dans le cadre des observations que j'ai faites sur la mauvaise et insuffisante utilisation de l'imprimerie nationale, je terminerai en appelant l'attention du Gouvernement sur la nécessité de veiller à ce que les dépenses considérables, et d'ailleurs justifiées, qui vont être faites pour l'extension des services d'impression du *Journal officiel*, ne cachent pas une intention de cette administration de se livrer elle-même à une concurrence plus poussée — car elle existe déjà, hélas ! — envers l'imprimerie nationale.

Si nous acceptons volontiers que le *Journal officiel* s'installe mieux qu'il ne l'est actuellement — car ses ouvriers travaillent dans des conditions que l'on peut qualifier d'insalubres — il serait regrettable, par contre, que l'imprimerie nationale et le *Journal officiel* se livrent à une véritable concurrence dans le domaine des travaux administratifs qu'ils ont tous deux pour tâche d'effectuer dans un domaine bien délimité.

En conclusion, je vous demande de voter tel qu'il vous est présenté le budget de l'imprimerie nationale.

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 de l'article unique du projet de loi.

(Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique :

« Article unique. — Le budget annexe de l'Imprimerie nationale pour l'exercice 1954 est fixé en recettes et en dépenses à la somme de 4.500 millions de francs. Ces recettes et ces dépenses sont réparties par service et par chapitre, conformément à l'état annexé à la présente loi ».

L'article est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état annexé.

Je donne lecture de cet état :

Imprimerie nationale.

DEPENSES

1^{re} SECTION. — EXPLOITATION

Personnel.

« Chap. 6120. — Traitements, 130.684.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 6120.

(Le chapitre 6120 est adopté.)

« Chap. 6125. — Primes et indemnités diverses, 21 millions 53.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 6122. — Indemnités résidentielles, 33.187.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 610. — Salaires, 1.043.907.000 francs. » — (Adopté.)

Matériel.

« Chap. 60. — Achats, 1.530.767.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 62. — Impôts et taxes, 5.230.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 63. — Frais pour biens, meubles et immeubles, 93.387.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 64. — Transports et déplacements, 24.325.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 65. — Fournitures extérieures, 871.875.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 66. — Frais de gestion générale, 10.720.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 681. — Amortissements (virement à la 2^e section), 49.500.000 francs. » — (Adopté.)

Charges sociales.

« Chap. 616. — Cotisations et charges de sécurité sociale, 163.636.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 6184. — Charges sociales obligatoires, 84 millions 624.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 6188. — Œuvres sociales, 818.000 francs. » — (Adopté.)

Dépenses diverses.

« Chap. 8723. — Charges imputables à l'exploitation des exercices antérieurs. (Mémoire.) »

« Chap. 874. — Pertes exceptionnelles. (Mémoire.) »

Dépenses d'ordre.

« Chap. 88-1. — Excédent affecté aux investissements (virement à la 2^e section), 214.651.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 88-2. — Excédent non affecté (ligne d'équilibre), 221.636.000 francs. » — (Adopté.)

« A déduire (dépenses pour ordre) :

« Virements à la 2^e section :

« Amortissements, 49.500.000 francs. » — (Adopté.)

« Excédent affecté aux investissements, 214.651.000 francs. » — (Adopté.)

2^e SECTION. — INVESTISSEMENTS

« Chap. 2. — Acquisitions d'immobilisations, 264 millions 151.000 francs. » — (Adopté.)

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'article unique et de l'état annexé avec la somme de 4.500 millions de francs résultant des votes émis sur les chapitres de l'état annexé.

(Le Conseil de la République a adopté.)

BUDGET DE LA MARINE MARCHANDE POUR 1954

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 du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1954 (III. — Marine marchande). (N^{os} 521 et 566, année 1953.)

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 secrétaire d'Etat à la marine marchande :

MM. Alloy, directeur des pêches maritimes au secrétariat d'Etat à la marine marchande ;

Desforges, directeur des affaires économiques et du matériel naval au secrétariat d'Etat à la marine marchande ;

Avron, directeur de l'établissement national des invalides de la marine, au secrétariat d'Etat à la marine marchande ;

Ricaume, sous-directeur à l'administration centrale de la marine marchande ;

Schmitz, administrateur en chef de 1^{re} classe de l'inscription maritime, sous-directeur à l'administration centrale de la marine marchande ;

Parsi, conseiller technique au cabinet du secrétaire d'Etat à la marine marchande.

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. Mesdames, messieurs, le budget de la marine marchande se présente cette année, dans son volume, dans des conditions différentes de celles que nous avons connues l'an passé et les années précédentes. Le montant total de ce budget est plus important que ce qu'il était l'année dernière, ce qui, apparemment, pourrait satisfaire ceux qui, comme moi-même et comme l'ensemble du Conseil de la République, regrettent tous les ans que les crédits affectés à un service aussi important que celui de la marine marchande, soient aussi exigus et aussi étroits.

Il n'en est malheureusement rien dans la réalité, et si le chiffre représentant le total des crédits de la marine marchande, en 1954, est supérieur à celui qui avait été voté pour 1953, cela vient uniquement de ce que l'on a bloqué cette année dans un seul budget des crédits qui étaient éparés sur différents budgets l'an passé encore.

Votre commission des finances se félicite d'avoir ainsi une vue d'ensemble des crédits qui sont affectés à la marine marchande, mais elle m'a chargé de regretter, encore une fois, l'insuffisance des crédits accordés à un service aussi essentiel et utile pour le pays que l'est la marine de commerce française.

Je n'entrerai pas dans le détail du budget. Je voudrais simplement, au nom de la commission des finances, vous indiquer que, pour 1953, le budget de fonctionnement était de 14 milliards 202.667.000 francs, sur lesquels des blocages ont été opérés pour une somme de 30.890.000 francs, alors que, pour 1954, le montant des crédits demandés était de 16.356.342.000 francs, ramenés à 16.352.551.000 francs par l'Assemblée nationale. Il y a par conséquent, entre les crédits votés en 1953 et ceux demandés pour 1954, une différence de plus de 2 milliards. Cette différence dans les crédits de fonctionnement provient presque uniquement des augmentations de crédit qui ont été nécessaires pour subvenir aux besoins de l'Etablissement national des invalides de la marine et en outre de l'augmentation de la subvention accordée aux compagnies de navigation et dont nous parlerons tout à l'heure.

En ce qui concerne les investissements, l'insuffisance des crédits affectés à la marine marchande se manifeste lorsque nous comparons les chiffres. Je l'indique dans mon rapport écrit : en ce qui concerne les programmes nous avions prévu, pour 1953, 28.451 millions ; pour 1954, il n'y a plus que 17.545 millions. En ce qui concerne les paiements 48.873 millions en 1953, et 35.154 millions en 1954.

Il faut évidemment, tenir compte, dans la diminution des crédits d'investissement tels qu'ils nous sont présentés, ce que la reconstruction de la marine marchande arrive à sa fin et qu'il n'est plus utile actuellement de prévoir des crédits pour la reconstitution ou la reconstruction de notre flotte. Mais nous avons pensé, à la commission des finances, que dans la mesure où l'on pouvait ainsi réduire, du fait de la fin de la reconstruction, les crédits du budget de la marine marchande, peut-être eût-il été possible de ristourner une partie

des crédits ainsi économisés soit pour l'aide à la construction navale, soit pour toute œuvre absolument utile et notamment pour l'office scientifique des pêches qui voit ses crédits singulièrement diminués.

Votre commission des finances n'a pas cru nécessaire d'opérer un grand nombre d'abattements indicatifs dans ce budget. Elle en connaît la vanité. Depuis cinq ou six ans, je rapporte ce budget. Depuis cinq ou six ans, nous présentons les mêmes abattements indicatifs qui sont votés d'enthousiasme par le Conseil de la République; et depuis cinq ou six ans, les ministres nous présentent toujours les mêmes crédits, sans jamais tenir compte des vœux des assemblées. C'est la raison pour laquelle je crois inutile que nous recommencions ce jeu.

Nous reprenons cependant à notre compte les abattements qui ont été réalisés par l'Assemblée nationale et nous n'avons fait que trois abattements indicatifs nouveaux, afin d'appeler l'attention de M. le ministre sur certains crédits vraiment trop étroits, compte tenu de l'importance des postes auxquels ils s'appliquent.

C'est d'abord le chapitre 6300, concernant l'aide à la construction navale. Nous considérons que les crédits qui lui sont affectés — j'y reviendrai tout à l'heure — sont insuffisants et que la lettre rectificative qui les a diminués est assez mal venue.

Au chapitre 43-21, nous avons fait également un abattement de 1.000 francs pour montrer notre étonnement devant la diminution des crédits affectés à l'apprentissage maritime. J'entends bien que l'on nous dira: c'est à la suite de contrôles et d'inspections que l'on a constaté des dépenses exagérées en ce qui concerne les subventions données à l'apprentissage maritime. Il n'en reste pas moins que les vingt millions que l'on supprime ainsi vont créer à M. le ministre des soucis incontestables en ce qui concerne le fonctionnement des écoles. Je ne pense pas qu'il lui soit possible de les faire fonctionner normalement avec des crédits si étroits, et l'on devra certainement envisager la fermeture de certaines écoles. Si l'on doit reconnaître qu'un contrôle est nécessaire, des crédits plus importants le seraient également.

En outre, votre commission des finances a fait un abattement indicatif de 1.000 francs sur le chapitre 34-02 et plus particulièrement pour ce qui touche le matériel et les abonnements aux journaux et aux livres. Un crédit d'un million est prévu pour les abonnements aux publications qui peuvent être achetées par le ministère de la marine marchande. Nul n'ignore que ce ministère a besoin d'une importante documentation, de livres nombreux, d'informations diverses venant de tous les pays du monde afin d'être le véritable conseil et le guide éclairé de la marine marchande et un crédit de un million pour l'achat de toutes les publications de tous ordres dont il pourrait avoir besoin nous paraît singulièrement trop juste.

Votre commission des finances a, d'autre part, étudié certains grands problèmes qui intéressent la marine marchande et elle m'a chargé de vous en parler brièvement. Elle a réduit de 20 millions le crédit du chapitre 34-12, article 3, concernant l'office scientifique des pêches. Cet organisme, dont nous parlons tous les ans au moment de la discussion du budget, vient de changer de nom et s'appelle désormais l'Institut scientifique des pêches.

Si le changement d'appellation devait donner à cet organisme la possibilité de fonctionner sans crédits, nous serions particulièrement satisfaits du changement qui a été opéré dernièrement. Le drame, c'est que cet office ou cet institut ne peut fonctionner qu'avec des crédits et que les crédits prévus sont trop faibles pour permettre son fonctionnement.

L'Office avait à sa disposition un navire, le *Président-Théodore-Tissier* qui permettait à des hommes de science de circuler sur les mers, de faire des études et de donner aux pêcheurs toutes les indications qui leur sont indispensables. Or, ce navire est presque hors d'âge et des réparations sont indispensables pour lui permettre de naviguer à nouveau. Mais les crédits prévus dans le budget de la marine marchande ne permettent pas de faire les réparations indispensables, à tel point que l'office ou l'institut ne dispose pratiquement plus d'aucun moyen d'exercer sa mission. Nous pensons donc qu'il est indispensable d'augmenter ces crédits.

Quel moyen avons-nous de le faire? Le seul moyen qui nous restait, était de supprimer l'intégralité du crédit pour appeler l'attention du Gouvernement sur cette nécessité et de lui demander ainsi de déposer un nouveau texte de loi. L'Assemblée nationale a la possibilité d'obtenir une lettre rectificative qui augmente les crédits; ici, nous ne l'avons pas. Et nous savons qu'à l'Assemblée nationale, sous la pression de la commission de la marine et des pêches et de la commission des finances, M. le ministre a certifié qu'il obtiendrait du ministre du budget 15 millions supplémentaires permettant le fonctionnement de l'Institut des pêches maritimes. Il ne s'agissait là que d'une promesse verbale faite par M. le ministre du budget

à son collègue de la marine et nous savons que ce dernier avait beaucoup insisté pour l'obtenir. Mais nous savons aussi ce que peuvent valoir des promesses qui ne reposent ni sur des textes, ni sur des chiffres. Aussi bien voudrions-nous, ici, obtenir la même promesse et la même certitude, et non seulement de M. le ministre de la marine marchande, qui, nous le savons, fera tout ce qu'il pourra pour obtenir les crédits qui lui sont indispensables, mais plus particulièrement de M. le ministre du budget.

Si nous avons la certitude que les 15 millions qui ont été promis seront réellement donnés, nous rétablirons par la suite le crédit qui était affecté à l'Office scientifique des pêches.

Votre commission des finances vous demande également de réserver le vote du chapitre 31-02 pour lequel une lettre rectificative a prévu un crédit supplémentaire. Il s'agit, en effet, du cas assez grave, assez épineux des fonctionnaires de la marine marchande et du malaise qui existe devant les réformes envisagées. Je ne le cache pas, le climat est assez lourd au sein des fonctionnaires de la marine marchande, en raison de l'existence dans le ministère d'un nombre considérable de contractuels. Votre commission des finances a pensé qu'il n'était pas de son rôle de prendre une décision définitive en ce qui concerne l'intégration d'un grand nombre de ces contractuels au sein des fonctionnaires de la marine marchande. Mais, elle s'est étonnée que M. le ministre ait pu obtenir des crédits pour faire certaines intégrations, tandis qu'il n'a pas obtenu le vote de l'article 11 bis, qui lui permettait de faire ces intégrations.

Nous estimons que dans la mesure où l'article 11 bis, permettant de faire ces intégrations, ne serait pas rétabli par le Conseil de la République, il ne serait pas normal de voter les crédits supplémentaires qui ont été accordés par l'Assemblée nationale. C'est pour cette raison que nous demandons qu'il soit sursis au vote de ce chapitre 31-02 jusqu'au moment où l'Assemblée se sera prononcée sur l'article 11 bis.

M. Abel-Durand, président de la commission de la marine et des pêches. J'ai déposé un amendement en ce sens.

M. le rapporteur. En effet, si cet amendement est voté, nous accepterons les crédits déjà votés à l'Assemblée nationale après la lettre rectificative; dans le cas contraire, nous les ramènerons au chiffre primitif du Gouvernement.

Cette question des contractuels employée par le ministère de la marine marchande est, je le répète, assez grave. Dans la mesure où quelque chose doit être fait pour ces fonctionnaires, ce doit être dans la ligne même qui est la règle pour toutes les administrations, mais nous ne saurions oublier que le ministère de la marine marchande a essentiellement des missions techniques et qu'il convient de réserver, à des techniciens, c'est-à-dire des contractuels, certaines places au sein de ce ministère. La réorganisation devra se faire en réglant le problème dans son ensemble et non dans le détail, en tenant compte des services rendus et du côté humain de la question.

Au chapitre 45-01, qui concerne les compagnies subventionnées, l'Assemblée nationale a opéré un blocage, portant sur 592 millions de crédits, jusqu'au moment où les avenants qui doivent lier l'Etat et les compagnies subventionnées, c'est-à-dire la Compagnie des messageries maritimes et la Compagnie générale transatlantique, auront été approuvés par le Parlement.

La commission des finances se félicite de voir l'Assemblée nationale accepter notre position de l'an dernier, bien que le Conseil de la République ne l'ait pas entérinée. Nous sommes, en ce qui concerne les deux compagnies subventionnées, en présence d'une situation qui ne peut pas se perpétuer. Aucun avenant ne lie les deux compagnies à l'Etat qui, tout de même, donne les subventions. La commission des finances estime donc qu'il convient, le plus rapidement possible, de faire approuver les avenants par le Parlement, afin que l'on sache, d'une manière certaine, quels sont les devoirs de l'Etat vis-à-vis de ces compagnies, quels sont les devoirs des compagnies vis-à-vis de l'Etat, et le montant total des subventions que l'Etat aura à payer en fin d'année sur le bilan qui lui sera présenté par ces deux compagnies.

L'an dernier, un crédit de 2.997.898.000 francs pour les compagnies de navigation avait été voté. Cette année le crédit a été porté à 3.590 millions, d'où une augmentation de 592 millions. C'est cette somme de 592 millions qui est bloquée par l'Assemblée nationale et que nous vous demandons nous-mêmes de bloquer, en attendant que les avenants qui doivent lier l'Etat à ces compagnies soient discutés par le Parlement.

D'autre part, votre commission des finances a étudié avec beaucoup d'intérêt et beaucoup de sérieux un des problèmes les plus graves qui intéressent la marine marchande. La marine marchande française — je n'ai pas besoin de le répéter, d'autres plus qualifiés que moi le diront tout à l'heure — est l'un des éléments essentiels de l'économie nationale. Non seulement elle permet de toucher les pays d'outre-mer qui font partie de

L'Union française; non seulement elle permet de faire flotter notre pavillon sur toutes les mers et dans tous les ports du monde, mais encore elle permet d'amasser un très grand nombre de devises ou d'en éviter le débours. Dans la situation difficile qui est celle de la balance des comptes, il est utile d'encourager toutes les activités du pays qui peuvent aider à assurer son équilibre et procurer au pays des devises.

Dans ce domaine, où en sommes nous ? Nos importations, en 1952, se sont élevées à 39.700.000 tonnes — en 1950, 28 millions 700.000 tonnes seulement. Le pavillon français a transporté, en 1952, 47,5 p. 100 de ce tonnage, contre 49,3 p. 100 en 1950.

En ce qui concerne les exportations, la situation est à peu près la même. En 1950, 13.400.000 tonnes; en 1952, 15 millions 500.000 tonnes, au transport desquelles le pavillon français participe pour 46 p. 100.

Ces chiffres vous indiquent, d'une manière certaine, les sommes importantes que nous sommes obligés de verser tous les ans aux exportateurs étrangers et la perte de devises que nous subissons de ce fait.

Or, quel est l'état de notre flotte marchande ? En 1939, nous possédions 670 navires de plus de 100 tonneaux pour un total de 2.733.633 tonneaux. En 1953, nous possédions 752 navires pour un tonnage total de 3.514.620 tonneaux.

On constate donc une augmentation considérable de notre tonnage entre 1939 et 1953. Nous pourrions nous en féliciter. Le drame commence à partir du moment où l'on vérifie l'âge exact de la flotte marchande, sa qualité et sa situation financière. Sur ces 3.514.620 tonneaux, 500.000 ont plus de vingt-cinq ans et sont pratiquement hors d'âge; 750.000 tonneaux correspondent à des fabrications de guerre, soit à des liberty ships, soit à des pétroliers fabriqués rapidement et dans des conditions sur lesquelles je n'ai pas besoin d'insister pour vous indiquer que leur durée ne sera pas très longue. Seuls 1 million 500.000 tonneaux ont été construits depuis 1945 et représentent, en quelque sorte, l'armature de notre flotte, celle qui durera.

Il convient, par conséquent, de penser au renouvellement de la flotte qui vieillit, au remplacement des bateaux qui, construits provisoirement ou presque, sont à bout de course. En même temps, il faut augmenter le tonnage, puisqu'aussi bien nous ne parvenons pas à satisfaire aux besoins des afréteurs. Il faut surtout penser, je crois, à augmenter dans notre flotte marchande l'effectif des pétroliers. Il faut essayer d'organiser la construction et de l'aider, non seulement parce que nos chantiers risquent de connaître rapidement le chômage, mais parce qu'il est indispensable de doter la France d'un outil lui permettant de se maintenir sur le plan international.

La loi d'aide à la construction navale est certainement d'une utilité très grande et a déjà rendu d'immenses services. Cependant, nous avons l'impression qu'elle deviendrait bientôt lettre morte et serait presque inefficace dans la mesure où l'on ne donnerait pas aux constructeurs et aux armateurs l'appui financier indispensable leur permettant de passer les commandes et d'avoir les sommes nécessaires au règlement du prix des navires commandés. Il n'est guère pensable, en raison du prix d'un navire, d'envisager pour un armateur d'en assurer seul le financement.

L'organisation et le perfectionnement du crédit maritime doivent, si les pouvoirs publics s'y attachent, permettre de réaliser cet objectif. M. le ministre déposera, nous l'espérons, bientôt des textes en ce sens. Dans ce domaine, faut-il revenir au système d'autrefois ? Je ne le pense pas. Il faut éviter, en tout cas, que les taux d'amortissement et d'intérêt soient trop élevés. On peut songer à une diminution du taux de l'intérêt par l'octroi d'une subvention. Il faudrait peut-être aussi envisager la création d'un organisme de crédit particulier qui s'occuperait spécialement du crédit et de l'hypothèque maritimes.

Ce sont là des idées que lance votre commission des finances sans avoir étudié à fond la question, estimant d'ailleurs que la commission de la marine marchande est mieux qualifiée que toute autre pour en connaître.

La commission des finances m'a chargé également d'appeler l'attention de M. le ministre sur les difficultés que connaît actuellement le cabotage. Le cabotage, si les renseignements qu'on nous a donnés sont exacts, est en train de mourir. Il faut rapidement essayer de trouver une formule qui lui permette de survivre.

Enfin, la commission des finances a étudié rapidement, laissant le soin à la commission de la marine marchande de prendre une décision à ce sujet, la question de la ligne de l'Atlantique nord. Sur celle-ci, les bâtiments actuellement en service vont être bientôt hors d'âge. Il convient d'étudier le moyen de maintenir notre pavillon sur une ligne qui peut être considérée pour la France comme étant sa principale ligne de prestige. Nous estimons que M. le secrétaire d'Etat à la marine marchande, dans les propositions qu'il nous fera conformément au texte qui a été

voté à l'Assemblée nationale et que nous vous demandons de reprendre, devra tenir compte, d'une part des possibilités financières de la France, qui ne sont pas très larges, d'autre part de l'avenir des routes de transport intercontinental.

La question se pose en effet de savoir ce que sera le transport des passagers par mer dans quelque vingt-cinq ou trente ans, c'est-à-dire à l'époque où le paquebot projeté sera encore en service.

M. Abel-Durand, président de la commission de la marine. Il cessera de fonctionner à cette époque.

M. le rapporteur. Il sera à la fin de son existence, c'est exact, mais il fonctionnera jusqu'à ce moment-là.

Il faut donc envisager s'il y a lieu de construire un paquebot qui, sur le plan du confort et de la vitesse, serait un peu ce qu'était *Normandie* autrefois; s'il convient d'être prudent, personne ne contestera la nécessité du maintien de la ligne de l'Atlantique nord. Peut-être aussi y aurait-il lieu d'essayer, par une coordination sur le plan national entre les transports par air et par mer, de trouver une formule qui accommoderait les intérêts de tous; mieux encore, peut-être, ainsi que M. Armand nous le proposait à la commission des finances, conviendrait-il d'envisager cette coordination, non point seulement sur le plan national, mais sur le plan international, pour essayer d'éviter les doubles emplois qui ne sont à l'avantage de personne.

Telles sont, mesdames, messieurs, les quelques considérations que votre commission des finances m'avait demandé d'apporter à cette tribune. Sous le bénéfice de ces observations, elle vous demande de voter le budget de la marine marchande tel que nous vous le présentons. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Denvers, au nom de la commission de la marine et des pêches.

M. Denvers, au nom de la commission de la marine et des pêches. Monsieur le ministre, mes chers collègues, comme elle l'a fait l'année dernière, en 1951 et en 1952, cette année encore votre commission de la marine et des pêches entend souligner avec force les insuffisances notoires de crédits dont sont dotés les différents chapitres du budget de la marine marchande au titre du budget de 1954. Celui-ci restera, parmi tous les autres, un budget d'une modestie exemplaire, mais combien regrettable, un budget calculé au plus juste, trop restreint pour permettre à toutes nos activités maritimes de se manifester comme il le faudrait, de s'épanouir, de rayonner dans nos ports et dans nos chantiers, sur, à travers et au delà des mers.

Dans ce budget, nous relevons sur certains chapitres une rigueur excessive qui interdit à notre marine marchande de bien remplir son rôle, de répondre pleinement aux besoins qui sont ceux de notre pays dans le domaine des transports par mer et d'affronter avec succès la concurrence maritime internationale.

Chaque année, la commission de la marine et des pêches du Conseil de la République, toujours aussi tenace et persévérante, renouvelle ses remarques, ses observations, ses suggestions, insistant auprès de vous, monsieur le ministre, pour que votre département, par des crédits normalement dispensés, puisse être mis en mesure d'accomplir sa tâche dans l'intérêt de notre économie et, par conséquent, de nos finances nationales.

N'est-il pas infiniment regrettable d'avoir à constater combien coûte au bilan de la balance des comptes de la France cette insuffisance de nos moyens de transports par mer qui, s'ils étaient plus importants, ne laisseraient pas aux pavillons maritimes étrangers plus de 50 p. 100 des produits et marchandises diverses qu'il nous faut importer ou que nous exportons ?

Ainsi donc, malgré une flotte de commerce qui, en 1953, a pourtant et très heureusement, retrouvé et même dépassé son tonnage de 1939, puisque nous dénombrons aujourd'hui 752 navires de plus de 1.000 tonnes — contre 670 en 1939 — dont 92 navires à passagers, 110 pétroliers et 550 cargos, formant un tonnage global de 3.500.000 tonnes contre 2.730.000 tonnes avant la dernière guerre, la France a un déficit de devises important, de l'ordre de 70 à 80 milliards de francs par an.

À l'Assemblée nationale, il y a quelques jours, M. Mazier, rapporteur, déclarait: « En 1952 les armateurs français ont dû affréter 1.500.000 tonneaux de navires étrangers. Or l'affrètement, par exemple, d'un pétrolier de 20.000 tonnes coûte à lui seul un million de dollars par an. »

Et, tout à l'heure, M. Courrière dans son rapport nous rappelait que, dans un service de vingt ans, un navire rapporte environ, en devises étrangères, quatre fois son prix, par les frets qu'il encaisse et par les devises qu'il permet de ne pas décaisser.

C'est dire que tout effort d'aide, de soutien, d'investissement au profit de tout ce qui est du domaine de la marine marchande, c'est, du même coup, pour notre pays la certitude d'une meilleure santé de notre balance des comptes. Nos flottes de commerce et de pêche, et avec elles tous nos marins, jouent dans

notre pays un rôle essentiel; et cela, il conviendrait sans doute que ni le Gouvernement, ni le Parlement ne l'oublient et qu'en conséquence, ils acceptent de prendre toujours les mesures qui s'imposent.

Il y a, bien sûr, des raisons valables aux difficultés qui s'opposent à un plus grand et plus rapide développement de nos flottes, mais dans un domaine comme celui de la marine marchande, n'est-ce pas davantage aux pouvoirs publics qu'il appartient de décider de certaines dispositions utiles capables de donner à nos armements un plus large essor ?

Il nous faut bien reconnaître que, dans cette voie, des encouragements effectifs et efficaces ont été prodigués sous des formes variées depuis quelques années. La loi d'aide à la construction nouvelle constitue, en vérité, un fait d'importance, qui déjà a permis à nos chantiers de voir leur activité se continuer. Certes, dans l'intérêt certain du pavillon français, il n'est sans doute qu'un regret à manifester, celui que la loi d'aide ne soit pas assortie de crédits plus substantiels, suffisants pour répondre aux besoins les plus urgents de l'armement français qui doit maintenant entreprendre le renouvellement d'une fraction non négligeable de sa flotte. Pourquoi alors avoir réduit ces crédits d'aide ouverts aux chantiers navals français, indispensables à leur avenir comme au sort de leur personnel ? Est-ce, monsieur le ministre, parce que les commandes passées aux chantiers français sont en diminution ? Dans l'affirmative, y a-t-il à cela une raison ? L'armement est-il seulement en mesure de passer des commandes ?

Votre commission de la marine et des pêches, mes chers collègues, considère que la loi d'aide à la construction navale doit aujourd'hui avoir comme indispensable corollaire une formule d'aide à l'armement, un système de financement plus efficace et d'application plus accessible.

Aide poursuivie des pouvoirs publics à la construction ? Nous en sommes d'accord ! Mais les chantiers ne garderont leur activité que si les commandes peuvent leur être passées. Ces commandes qui, nécessairement, conditionnent l'activité des chantiers navals, est-il possible pour l'heure à l'armement français de les passer en assez grand nombre ? Les obstacles auxquels se heurte, surtout depuis un an, l'armement français, sont-ils pour lui vraiment insurmontables ?

Nous ne le pensons pas, et il apparaît à votre commission de la marine et des pêches qu'on y pourrait notamment trouver une solution, en sachant toutefois que l'armement lui-même doit aussi accepter de prendre à son propre compte et sur son propre compte les décisions qui s'imposent.

La solution doit être trouvée dans la recherche d'un mode de financement à bon marché, dans la recherche d'un crédit à meilleur compte; d'où, pour les uns, institution d'un crédit maritime à des conditions accessibles; pour les autres, institution d'un crédit mutuel capable de jouer totalement son rôle et de remplir utilement sa mission.

Le ministre de la marine marchande nous a déclaré qu'il avait été dépensé depuis la Libération pour la reconstitution de notre flotte, quasiment achevée, plus de 300 milliards de francs. Il nous a dit aussi que les opérations de renouvellement de beaucoup de nos unités vieillies, vieillissantes et vétustes, inadaptées pour une rotation rentable, qui constituent pour l'heure un fort tonnage, le tiers de notre flotte, vont devoir être entreprises sans tarder et se poursuivre à un rythme accéléré et soutenu. La dépense qui doit s'ensuivre, avez-vous dit, monsieur le ministre, nécessitera 92 milliards de crédits publics et plus de 210 milliards de crédits privés. Ces fonds, pour aussi élevés qu'ils soient, devront être trouvés si nous voulons permettre au pavillon français, sur toutes les mers et pour toutes les tâches, de pouvoir se mesurer aux autres et soutenir honorablement toute comparaison.

Nos chantiers navals dont, à juste titre, nous avons le droit de vanter le travail, ne doivent pas oublier qu'ils ont, eux aussi, le devoir de rechercher toujours les moyens de travailler de la manière la plus rationnelle. Ils sont, pour l'heure — nous le savons — capables de mettre, chaque année, 300.000 tonnes à la disposition de l'armement. A ces conditions, croyons-nous, il n'est pas impossible de dire que notre flotte saura reconquérir, dans le classement international et avant qu'il ne soit trop tard, la place qui lui revient et qui était la sienne à une période qui n'est pas tellement lointaine.

Ceci dit, nous voulons maintenant faire porter nos observations sur quelques-uns des points de ce budget.

M. Courrière, rapporteur de la commission des finances, a indiqué tout à l'heure ce qu'il en sera, pour 1954, des crédits tant de fonctionnement que d'équipement et d'investissements, le tout, cette fois, rassemblé en une même présentation budgétaire.

Le total de ces crédits s'élève à 51.506 millions, soit par rapport à l'an dernier, une diminution de l'ordre de plus de 13 milliards de francs.

Ces 51.506 millions se répartissent, à notre examen, de la manière suivante: 16.352 millions pour les dépenses ordinaires de fonctionnement et 35.154 millions pour les dépenses de capital.

Voyons d'abord les chapitres relatifs au personnel de l'administration, au matériel et aux immeubles des inscriptions maritimes. Nous serions heureux de pouvoir connaître, notamment à propos du personnel de l'administration centrale, quelles sont, monsieur le ministre, vos intentions au regard d'un aménagement statutaire qui semble nécessaire, d'une part, pour définir les tâches du personnel du ministère, permanentes et autres et, d'autre part, pour avoir la possibilité de mettre chacun à sa place.

Il existe à ce propos des textes et des règlements, mais qui, s'ils devaient être appliqués dans toute leur rigueur, ne manqueraient certes pas — tel est l'avis de la commission de la marine et des pêches — de porter atteinte au caractère technique, social et humain dont le ministère de la marine marchande doit, indiscutablement, s'imprégner. Ne cachons pas qu'il y a en ce moment dans le personnel de l'administration centrale une crise. Une solution doit être trouvée dans les moindres délais, solution qui devrait aboutir à une réorganisation d'ensemble et non pas partielle, comme celle qui consisterait, par exemple, à régler le sort de chaque catégorie de personnel l'une après l'autre. Des techniciens, sans doute et peut-être plus au ministère de la marine marchande que dans tout autre département ministériel, ont leur place à l'administration centrale, mais encore faut-il qu'ils n'y soient placés que pour assurer les seules tâches, autant que possible techniques, qui leur incombent, et que la tendance ne soit pas de les y voir forcément partout et à propos de tout.

Une juste répartition des fonctions et des affectations, un équitable dosage s'imposent donc pour un équilibre raisonnable entre les différentes catégories de personnels et cela sans doute dans le respect de certaines situations acquises qui ont droit, pour l'heure, à quelques égards et à quelques bienveillance. M. le ministre voudra sans doute nous dire, tout à l'heure, comment il entend faire pour régler, à la fois sur le plan social et sur le plan légal, ce problème du classement des personnels dans l'administration centrale. A chacun sa place, avons-nous dit, et pour sa tâche; le ministère de la marine marchande s'en portera bien !

Votre commission de la marine et des pêches vous demandera à ce sujet, mes chers collègues, avec l'accord de la commission des finances, l'adoption d'un article 11 bis, par voie d'amendement déposé par son président, ce qui permettrait la transformation en emplois permanents (titulaires) d'un certain nombre d'emplois de contractuels et temporaires.

Quant aux personnels des services extérieurs, nous pensons qu'il en est parmi eux, par exemple les syndics des gens de mer, les gardes maritimes et même les agents de gardiennage, qui mériteraient d'être mieux traités et de recevoir satisfaction dans leurs légitimes revendications, les premiers nommés étant, notamment, des victimes certaines d'un déclassement fâcheux et injuste.

Quant aux conditions matérielles dans lesquelles sont astreints à travailler les personnels des inscriptions maritimes dans les quartiers, sous-quartiers et préposats, nous ne pouvons que redire ce que chacun pense ici, à savoir qu'elles sont indignes de notre administration. Il est temps que des mesures viennent les améliorer et c'est en ce sens que nous vous demandons, monsieur le ministre, d'intervenir avec la volonté d'aboutir.

En ce qui concerne l'enseignement et l'apprentissage maritimes, les locaux de nos écoles nationales sont insuffisants. Il est nécessaire ou de les aménager en salles de classe confortables ou d'augmenter leur nombre. Chaque année le nombre des candidats; tant aux écoles de la marine marchande qu'aux écoles d'apprentissage maritime, va en augmentant. L'implantation et le caractère de nos écoles, leur organisation, leur programme d'enseignement, le recrutement et la situation matérielle de leur personnel doivent être et demeurer l'objet des préoccupations essentielles du ministre de la marine marchande. Il serait heureux, d'autre part, qu'on ne marche pas trop l'attribution des bourses et des prêts aux élèves de nos écoles nationales qui, pour la plupart, appartiennent à des familles de condition modeste. Par ailleurs, il est à souhaiter qu'une fois sortis de nos écoles et de nos centres d'apprentissage maritime, les élèves puissent trouver, sans avoir trop à attendre, l'embarquement et le travail pour lesquels ils se sont préparés.

Pêche maritime et office scientifique des pêches: Nos armements à la pêche éprouvent des difficultés certaines. Les pêcheurs ont à subir les effets, pas toujours rémunérateurs pour eux, d'un marché plein d'aléas et où ni le producteur ni le consommateur ne sont souvent les mieux servis.

La production en poissons divers sera, cette année, de l'ordre de 320.000 tonnes environ, soit une production qui ne subira pas d'accroissement sensible par rapport à celle des années 1952 et même 1951.

Il est vrai que le Français ne mange pas assez de poisson et que, de ce point de vue, il se place, avec seulement ses 10 kilogrammes de moyenne annuelle, loin derrière le Scandinave, l'Anglais, le Belge et le Hollandais. Il y a à cela des raisons qu'il importe, aux professionnels plus particulièrement, d'examiner.

Des adaptations nouvelles d'écoulement et de commercialisation des produits de la mer, frais et transformés, doivent être recherchées et, dans un effort commun qui doit aller du producteur, c'est-à-dire l'armateur et le pêcheur, en sachant qu'il existe sur nos côtes françaises une pêche artisanale qui reste une activité importante, au distributeur en passant par le mareyeur et le transformateur.

Il est sans doute possible d'assurer aux pêches maritimes et à leurs industries les moyens utiles à leur développement et à leur avenir. Réjouissons-nous que ce budget contienne un crédit de 10 millions de francs destiné à faire œuvre de propagande en faveur d'une consommation accrue de poissons.

J'en viens à l'office scientifique des pêches, devenu aujourd'hui, par une décision d'autorité gouvernementale récente, un institut où, cette fois, et sous la présidence de M. le ministre de la marine marchande lui-même, les professionnels de la pêche domineront par rapport aux savants, aux chercheurs et aux techniciens de la science et dont l'avenir seul nous dira s'il est mieux ou non qu'il en soit ainsi, s'il est mieux ou non que les chercheurs de l'institut ne soient que des chercheurs travaillant dans l'indépendance, mettant tout leur savoir au profit des pêcheurs et des industries de la pêche. Votre commission de la marine ne cache pas sa déception devant l'insuffisance des crédits qui lui sont réservés. Il ne peut pas se concevoir que l'instrument de travail de l'institut scientifique des pêches, le seul qu'il ait, ne puisse être utilisé et remplir ses fonctions — dont tout le monde reconnaît les bienfaits — et qu'il doive être aujourd'hui désarmé et servir, après liquidation par l'administration des domaines, à d'autres fins. On m'a rapporté, monsieur le ministre, que quelques stations de pilotage cherchaient à acheter ce bateau et que des contacts avaient été pris avec votre ministère pour en faire l'acquisition. Nous aimerions avoir sur ce point quelques renseignements assez précis.

Le bateau océanographique *Président-Théodore-Tissier*, dont le renouvellement devrait être, certes, décidé sans plus attendre, reste encore utilisable — en attendant son remplacement — et à peu de frais nous semble-t-il, susceptible de prendre utilement la mer et de rendre encore aux pêcheurs les plus grands services. Mais, pour cela, encore faut-il que les crédits nécessaires soient inscrits au budget.

Allons-nous, faute de quelques dizaines de millions de francs seulement, renoncer à notre mission scientifique, au milieu d'une concurrence étrangère plus insistante que jamais ?

Monsieur le ministre, nous vous demandons de nous donner sur ce point vos explications et, surtout, de nous faire part de vos intentions. Nous vous demandons aussi de nous dire que vous envisagerez en définitive de remettre en circulation sur les mers et les océans, pour les quelques années qui doivent nous séparer de son ou de ses remplaçants, le bateau *Président-Théodore-Tissier*.

Le chapitre consacrant des crédits à l'exploitation des services maritimes d'intérêt général est en augmentation de 592 millions. Mais, il a été bloqué par la commission des finances du Conseil de la République qui suit en cela, d'ailleurs, l'exemple donné par la commission des finances de l'Assemblée nationale, en signe de protestation, jusqu'au jour où le Parlement sera appelé à délibérer sur les avenants à intervenir entre l'Etat et les compagnies d'armement d'économie mixte: Compagnie générale transatlantique et Messageries maritimes.

Votre commission de la marine a estimé ne pouvoir vous proposer de refuser les crédits nécessaires à assurer l'équilibre du bilan de ces compagnies; mais elle demande avec beaucoup d'insistance qu'on vienne apporter devant le Parlement les avenants à fin de ratification.

Quant à la subvention à l'établissement national des invalides, l'application de l'article 55 de la loi de septembre 1948 sur les retraites aux marins est aujourd'hui satisfaite et pour l'heure, sur ce point, il n'y a plus de controverse. Cette loi n'a cependant pas résolu tout le problème des travailleurs de la mer sur bien des points de leurs légitimes revendications, notamment en ce qui concerne les annuités de service, le cas des veuves remariées, le cas des inaptes à la navigation pour cause de maladie, le cas des catégories inférieures et l'âge même de la retraite. Dans ces domaines, il n'a pas encore été apporté de solutions.

A l'occasion de chaque budget, monsieur le ministre, je vous rappelle ces revendications, toujours en insistant pour qu'elles

soient satisfaites. Il ne dépendrait que de vous et de votre ministère que plusieurs d'entre elles, que l'on retrouve souvent dans des textes de propositions de loi, puissent être réglées rapidement sans grandes difficultés. Vous voudrez, sans doute, vous attacher à réaliser cette tâche. En tout cas, la commission de la marine y insiste une fois encore.

Mesdames, messieurs, avant d'en terminer avec l'examen des principaux chapitres de ce budget, me réservant d'intervenir sur quelques autres questions de détail au cours de la discussion des chapitres, il reste au rapporteur de la commission de la marine et des pêches le soin d'appeler l'attention du ministre et celle du Gouvernement sur l'avenir de notre cabotage, national et international, et de sa flotte.

Votre commission demande au ministre de nous dire s'il espère que l'armement au cabotage trouvera, grâce à des mesures à intervenir, la possibilité de se tirer d'embaras pour survivre. L'an dernier déjà j'avais, à ce sujet, jeté un cri d'alarme et indiqué à notre assemblée qu'il était urgent que des mesures interviennent pour venir en aide aux caboteurs français dont le nombre, hélas! va en s'amenuisant. Il en reste aujourd'hui 17, en face de flottes de cabotage étrangères qui se comptent par centaines d'unités — 650 en Hollande, 200 en Allemagne, plusieurs centaines en Belgique — et qui constituent une concurrence particulièrement redoutable dans le trafic ouvert au cabotage français. Des mesures de sauvegarde s'imposent donc et cela dans les moindres délais.

Je termine mes observations, qui sont d'ailleurs aussi celles de votre commission de la marine, en vous invitant, mes chers collègues, à être absolument persuadés que tout ce qui pourra être entrepris et réalisé par le Gouvernement et par le Parlement en faveur d'une marine marchande et des pêches toujours plus prospère, plus efficace, plus florissante sera indiscutablement l'intérêt de la France, de l'Union française et de leurs peuples. (*Applaudissements.*)

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

M. Jézéquel. Monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai pensé qu'il ne serait pas inutile d'ajouter quelques précisions à l'appel que vient de lancer notre collègue et ami M. Denvers à propos des petits caboteurs.

Nous n'avons pas besoin, en effet, de remonter très loin dans le passé pour nous rappeler que cette flotte de caboteurs se montait à plusieurs centaines d'unités, et qu'en particulier durant la guerre de 1914-1918, c'est grâce en grande partie à elle que la France a pu être ravitaillée en charbon anglais, par conséquent poursuivre son effort de guerre.

Or, en 1952, nous n'avions plus que trente caboteurs de 150 à 300 tonnes et comme, depuis, treize d'entre eux ont été vendus à des puissances étrangères, nos armateurs ne peuvent plus faire naviguer que dix-sept unités: douze le long des côtes de l'Atlantique et de la Manche, et la plus grande partie est rattachée à des ports bretons, et cinq en Méditerranée.

Pourquoi, direz-vous, cette chute considérable? N'y aurait-il donc plus de fret? Il y a encore du fret et je crois même qu'il peut se développer. Chez nous, 13 caboteurs ont été vendus l'an dernier, alors que, en Hollande, il en a été construit 73, ce qui a porté la flotte hollandaise à plus de 650 unités, alors que celle de l'Allemagne, comme le rappelait à l'instant notre collègue M. Denvers, dépasse 200 unités.

Où donc rechercher la cause de cette chute? Elle réside en grande partie dans le fait que notre cabotage est encore sous l'influence d'une législation datant de 1919, c'est-à-dire d'une époque à laquelle la plupart de ces navires marchaient à la voile. De ce fait, un caboteur de 300 tonnes environ ne peut prendre la mer s'il n'a pas à son bord un capitaine, un second capitaine, un chef mécanicien, un graisseur et quatre matelots, c'est-à-dire huit hommes d'équipage. Or, le bateau hollandais navigue avec un capitaine, un chef mécanicien, un graisseur et trois matelots, c'est-à-dire six hommes à bord, tandis que le caboteur allemand de même tonnage n'exige que cinq personnes d'équipage, dont un capitaine et un mécanicien.

Vous voyez tout de suite l'incidence financière de cette répartition sur le prix de l'exploitation des navires. Une seconde incidence — et celle-là, à mon avis, est plus grave encore — provient des charges sociales — allocations familiales, assurances sociales, taxes sur le fret, assurance contre les accidents — supportées par nos caboteurs, et qui s'élèvent à 72 p. 100 des frais de personnel, alors que les mêmes charges, en Allemagne et en Hollande, ne représentent que 20 p. 100. Vous comprenez maintenant pourquoi nos malheureux caboteurs ne peuvent plus concurrencer les étrangers. C'est pour cela qu'en 1952 des dérogations ont été accordées à plus de 700 petits caboteurs étrangers, ce qui a provoqué pour notre balance commerciale une hémorragie de plus de 2 milliards.

Dans le petit port de Roscoff, qui se trouve dans le nord du Finistère, durant la campagne 1952-1953, sur cent cinquante chargements de choux-fleurs, quatre seulement ont été emportés par des caboteurs français. La semaine dernière encore, dans ma région, à Paimpol, un caboteur hollandais transportant du bois du Nord est venu se mettre au quai d'un des bassins, encadré par deux caboteurs bretons désarmés. N'y a-t-il pas là quelque chose d'humiliant ? Je me demande ce que pensent, en ce moment, là-bas, les jeunes élèves de l'école nationale de Paimpol, ainsi que les jeunes apprentis marins de l'école voisine du Trieux.

Le 13 novembre dernier, monsieur le ministre, vous avez bien voulu me recevoir avec les délégués des représentants des armateurs du cabotage. J'ai eu le plaisir de constater que cette grande misère ne vous avait pas échappé et que vous aviez déjà envisagé des remèdes pour y faire face. Je vous en remercie bien sincèrement.

Vous avez lu quelques-uns des passages de la proposition de loi que nous allons soumettre bientôt, je l'espère, au Parlement, tendant à procurer des subventions aux quelques caboteurs qui nous restent.

Vous nous avez parlé aussi du statut qui, seul, pourra sauver cette petite flotte et lui permettre de concurrencer les marines étrangères, car nos équipages, vous le savez, sont encore les meilleurs du monde.

Nous vous faisons confiance, monsieur le ministre. En nous présentant le plus vite possible ce statut, vous remporterez une double victoire : une victoire de prestige pour la France, et aussi une victoire économique, d'une part, en réduisant le déficit de notre balance commerciale, d'autre part en permettant aux centaines de jeunes gens qui, dans certaines régions maritimes, attendent en vain l'embarquement de trouver leur véritable vocation traditionnelle, la vocation de la mer. (Applaudissements.)

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

M. Albert Lamarque. Monsieur le ministre, mes chers collègues, quelques rapides observations pour plaider, moi aussi, la cause des chantiers navals, comme représentant d'un département qui en possède un sur son territoire, et un des plus grands.

Notre flotte commerciale a été détruite pendant la guerre dans la proportion de deux tiers. Aujourd'hui, on constate qu'elle est entièrement reconstituée. C'est là, incontestablement, un résultat digne d'éloges et d'admiration. M. le ministre a pu, lui-même, souligner, devant l'Assemblée nationale, que l'Etat n'était pas étranger à ce résultat, puisqu'il lui avait consacré une somme de 310 milliards.

Notre flotte est ainsi reconstituée, mais, maintenant, que va-t-on faire ? Va-t-on se croiser les bras, rester immobiles et rester insensibles devant les nécessités de l'avenir ?

Nos chantiers, tels qu'ils sont constitués, font vivre environ 400.000 ouvriers et techniciens, d'une main-d'œuvre hautement qualifiée et, je dirai, spécialisée. Tout à l'heure, mon ami M. Denvers indiquait que nos chantiers sont capables d'une production de 300.000 tonneaux par an.

Comment va-t-on alimenter ces chantiers ? Le niveau de notre flotte à 3.200.000 tonneaux est-il suffisant ? On peut se poser, tout d'abord, cette question et répondre d'ailleurs par la négative quand on constate que la moitié de nos importations et de nos exportations se fait sous pavillon étranger.

Dans les mêmes conditions, notre ami M. Courrière, rapporteur de la commission des finances, signalait que notre flotte telle qu'elle est constituée — et l'on peut dire telle qu'elle est reconstituée — n'en possède pas moins un volume d'environ un tiers de son tonnage maintenant hors de course et hors d'usage. Il s'agit, par conséquent, de faire face à cette nécessité et d'alimenter nos chantiers de constructions navales, frappés de ralentissement et menacés de chômage.

On a fait intervenir la loi d'aide — et je regrette d'ailleurs en passant que les crédits qui lui étaient primitivement affectés aient été réduits par une lettre rectificative — loi d'aide à la construction navale qui, incontestablement, a procuré des avantages si l'on considère que nos prix à la construction sont souvent deux fois plus élevés que ceux pratiqués dans les pays étrangers.

La loi d'aide à la construction navale a procuré des avantages certains, mais c'est insuffisant. On peut considérer que cette décision a constitué en somme une première étape et qu'elle demande à être complétée de façon efficace, on l'a dit tout à l'heure. Comment ? L'armement, étant donné le prix de la construction et étant donné ses disponibilités, est à peu près incapable de faire face à certaines de ces nécessités. Il faut, par conséquent, compléter la loi d'aide à la construction navale par le rétablissement du crédit maritime. On l'appellera comme on voudra, mais il s'agira de créer un organisme permettant, dans tous les cas, de consentir à l'armement des prêts à faible

intérêt et dans des conditions telles que ce dernier pourra passer des commandes à nos chantiers navals.

Voilà tout simplement ce que je voulais dire, mes chers collègues, en indiquant qu'il serait infiniment regrettable de laisser se disperser cette main-d'œuvre, qui, je le répète, est d'exceptionnelle qualité, et, par là, de créer de la misère, de payer des allocations de chômage.

Incontestablement, il est préférable de faire travailler. C'est dans ce sens qu'on a eu raison de penser à ce paquebot de l'Atlantique Nord, à ce grand paquebot dont on a pu dire qu'il était un navire de prestige, mais, en l'espèce, nous pouvons ajouter que le prestige s'accorde parfaitement avec nos intérêts.

Je pourrais suggérer également à M. le ministre de penser à un autre paquebot qui arrive, lui aussi, au bout de sa course, au bout de son existence — je veux parler de la *Ville-d'Ajaccio* — en lui demandant si on ne pourrait pas faire, pour ce bateau, ce qu'on vient de décider en ce qui concerne l'*Ile-de-France* et en suggérant — je m'excuse de faire état de cette particularité — qu'il y a un grand chantier, les Forges et Chantiers de la Méditerranée, les plus grands, je crois, après les chantiers de Penhoët, qui serait parfaitement apte à se livrer à une construction de cette nature.

Telles sont les quelques observations, mes chers collègues, que je voulais présenter devant vous. Notre Assemblée sera certainement unanime — c'est ma conclusion — pour penser qu'il y a lieu de donner à la France une flotte qui représente véritablement à la fois ses besoins et son drapeau. (Applaudissements.)

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

M. Boudinot. Mesdames, messieurs, je croyais obtenir la parole au moment d'expliquer l'amendement que j'ai déposé, pour obtenir une réduction indicative de 50 millions au chapitre 45-01 « Subvention aux entreprises d'intérêt général ».

M. le président. Un développement sur votre amendement viendrait plus logiquement au moment de la discussion des chapitres. Mais, si vous préférez parler maintenant, je ne vous retirerai pas la parole.

M. Boudinot. Je vais donc me contenter de faire un exposé de la situation des transports en Guyane. Pour vous faire comprendre la question, mes chers collègues, il faut que je fasse l'historique de la mise en chantier et de la construction d'un caboteur dénommé *Guyane*.

En 1946, le plan décennal voté au moment où la Guyane était une colonie, avait prévu, en raison de l'indigence des moyens de transports aussi bien pour le grand que le petit cabotage, la mise en service d'un bateau pouvant nous permettre de faire venir nos marchandises de Martinique, de Trinidad, du Brésil et également d'établir une liaison avec nos communes. Pour cela, nous avions donné des spécifications qui permettraient de construire un caboteur capable de remonter nos principaux fleuves jusqu'aux bourgs. En 1947 on a admis la construction de ce caboteur financé par le F. I. D. E. S. Il a été mis en construction dans les chantiers Ziegler.

Les choses en étaient là, lorsque, en 1949, au cours d'une mission que je remplissais à Paris en tant que président du conseil général, j'ai appris pendant une visite au ministère de l'Intérieur, aux bureaux du boulevard Gouvion-Saint-Cyr, qu'à la suite d'une entente entre la Compagnie générale transatlantique et le ministère de la marine marchande, le caboteur que nous avions conçu pour notre service en Guyane était transformé en petit paquebot, de façon à éviter que la Compagnie générale transatlantique ait à remettre sur la ligne un paquebot annexe comme elle en avait un précédemment.

Il a été prévu, pour ce paquebot, des fauteuils sur le pont, quelques cabines, un aménagement pour transporter une centaine de passagers, une cale pour transporter 150 tonnes de marchandises, une cale frigorifique nous permettant de recevoir des produits frais de la métropole.

Il faut que l'on explique pour quelles raisons la Compagnie générale transatlantique à l'époque a demandé cette modification du caboteur. C'est parce que, privée du paquebot annexe, elle était obligée de faire arriver certains bateaux jusqu'aux îles du Salut. Le transbordement des passagers s'opérait de façon très périlleuse sur un petit caboteur qu'elle envoyait de la Martinique.

Par conséquent, elle voyait tout l'intérêt qu'il y avait pour elle à voir ce caboteur, que nous avions conçu pour notre service le long de nos côtes, transformé en paquebot pour le transport des passagers.

Le conseil général, qui avait voté le plan décennal, n'avait même pas été consulté sur les transformations qui avaient été faites. Cependant, nous sommes assez raisonnables pour comprendre que du moment que ce bateau était transformé pour nous rendre service et pour transporter nos passagers, nous

n'avions aucune opposition à faire, d'autant plus que les décisions avaient été prises sans que nous ayons été consultés.

Au cours de l'année 1952, le bruit court que la Compagnie générale transatlantique, d'après ses calculs d'exploitation, prévoit un déficit qu'elle se refuse à couvrir. Cela est un simple bruit sans aucune confirmation.

Plus tard, un autre bruit circule, celui de l'affectation du bateau à une autre ligne et à l'Assemblée nationale, le député de la Guyane, M. Gaumont, en novembre 1952 a interpellé le Gouvernement à ce sujet. Au mois de février 1953, au cours d'un entretien avec M. le secrétaire d'Etat à la marine marchande, je lui ai fait part : 1^o de mes appréhensions de ne pas voir ce bateau affecté à la ligne Antilles-Guyane, en raison du déficit prévu par la Compagnie générale transatlantique ; 2^o du bruit qui avait couru sur son affectation probable sur une autre ligne.

Il me rassura en ce qui concerne l'affectation sur une autre ligne. Il m'expliqua que le bateau était sorti pour des essais et qu'à la suite d'incidents techniques, il avait même dû retourner au chantier de Ziegler pour y subir des réparations.

Il ne me cacha pas qu'en ce qui concerne la mise en exploitation, il y avait, en effet, de très grandes réserves de la part de la Compagnie générale transatlantique et que le ministère des finances semblait ne pas être du tout décidé à couvrir le déficit d'exploitation.

Naturellement, je me suis adressé au ministère de l'intérieur, puisque nous sommes département d'outre-mer et que c'est donc le ministère de l'intérieur qui doit s'occuper d'assurer notre liaison avec le continent métropolitain, et je lui ai demandé d'intervenir pour que cette histoire de mise en service soit réglée d'une façon définitive.

Mesdames, messieurs, comment a évolué depuis la situation : Dans sa séance du 13 mai 1953, la question de la mise en service du « *Guyane* » a été reprise au sein du comité directeur F. I. D. O. M. à l'occasion du paiement aux chantiers Ziegler du solde du marché de construction. Une motion a été adoptée donnant mandat au ministère des affaires économiques, et à une délégation du comité directeur du F. I. D. O. M., d'étudier avec les autres ministères intéressés les conditions techniques et financières dans lesquelles le caboteur « *Guyane* » pourrait être mis en service sur le département de la Guyane.

Cette sous-commission du F. I. D. O. M., dont a fait partie d'ailleurs le député de la Guyane, a décidé de désigner un expert pour vérifier les éléments du déficit d'exploitation prévu par la Compagnie générale transatlantique et faire des propositions pour régler, de façon définitive, les conditions d'affectation du caboteur *Guyane* au service de la Guyane.

Je me trouvais en Guyane au mois de septembre 1953 et, voyant que l'époque approchait de prévoir les crédits budgétaires, j'ai écrit au ministère de l'intérieur de façon qu'il intervienne sans tarder pour savoir où en était le dépôt du rapport de l'expert et pour que le paiement du déficit éventuel soit prévu au budget de 1954 de la marine marchande.

J'ai reçu une réponse par laquelle le ministère de l'intérieur m'informait qu'il suivrait avec beaucoup d'attention le rapport qui aurait été fait, de façon à intervenir auprès du ministre des finances pour faire inscrire la subvention qui serait éventuellement nécessaire pour combler le déficit.

Ces jours derniers, nous avons eu la bonne fortune d'avoir M. le secrétaire d'Etat à la marine marchande à la commission de la marine et, dans l'exposé qu'il nous a fait du budget, j'ai retenu qu'il y avait des augmentations de subventions pour la Compagnie générale transatlantique et les Messageries maritimes.

J'avais compris, par les explications qu'il avait données, qu'il ne s'agissait pas de subventions pour la ligne de la Guyane. Je lui ai quand même demandé si, par hasard, il n'était pas question de prévoir une subvention en vue de couvrir le déficit éventuel d'exploitation dont a parlé la Compagnie générale transatlantique pour l'exploitation du bateau *Guyane*. Il m'a répondu par des paroles d'apaisement, ajoutant que la question avait été soulevé à l'Assemblée nationale et que l'on était toujours, et lui-même particulièrement, très bien disposé à faire tous les efforts voulus pour que le *Guyane* soit mis en service sur notre ligne.

Cependant, j'ai jugé qu'il était nécessaire de porter la question devant le Conseil de la République parce que j'ai l'impression qu'ici on ignore beaucoup de nos problèmes, particulièrement un petit problème comme celui-là qui est en quelque sorte plutôt local.

Alors que nous consentons de très gros sacrifices pour relier, par voie maritime, tous les points du monde, les pays français aussi bien que les pays étrangers, comment peut-on venir parler d'économies lorsqu'il s'agit de desservir la seule terre française qui se trouve dans le continent américain ? Comment peut-on admettre qu'une personne désirant emprunter la voie maritime — ce qui, quelquefois, lui est imposé — pour aller

jusqu'en Guyane, doive se faire transporter par bateau jusqu'à l'île étrangère de la Trinidad, puis, de là, poursuivre son voyage sur un avion étranger, dont l'affrètement est payé en devises, pour gagner la Guyane avec 30 kilogs de bagages seulement, tous ses bagages de cale suivant dans un délai variant de huit à quinze jours, au gré des voyages des caboteurs de la Compagnie générale transatlantique.

J'estime, mesdames et messieurs, que c'est là une situation que certainement beaucoup d'entre vous ignoraient et je suis sûr que vous en tiendrez compte pour soutenir, dans un moment, l'amendement que j'ai déposé. (*Applaudissements.*)

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

M. Romani. Monsieur le ministre, j'avais cru l'an dernier, et de bonne foi, qu'après les explications de votre prédécesseur, les relations maritimes Corse-Continent et retour recevraient une solution sinon définitive, du moins acceptable pour le plus grand nombre des usagers. J'avais encore, monsieur le ministre, des illusions et cependant j'en ai passé l'âge depuis longtemps. J'ai conservé heureusement le sentiment d'être l'avocat d'une bonne cause et c'est la raison pour laquelle je fais de nouveau appel au Conseil de la République et à votre bienveillante compréhension, monsieur le ministre, pour mettre un terme final, autrement que par une promesse, à une situation que vous connaissez fort bien pour l'avoir étudiée sur place et dont vous avez pu vous rendre compte combien elle était importante et combien elle méritait de recevoir un règlement favorable.

Je ne reprendrai pas dans le détail les améliorations que nous demandons dans le trafic maritime insulaire qui conditionne, vous le savez, le relèvement économique de l'île. Les voici cependant succinctement résumées : révision des tarifs qui sont plus qu'une gêne pour l'économie insulaire, suppression immédiate des surfrets aussi bien sur les lignes de la Balagne que sur les ports du Sud, et que rien ne justifie, maintien en hiver et augmentation en été des rotations des lignes de la Balagne et enfin rétablissement de la ligne Marseille-Toulon-Corse et retour, ligne qui existait avant la guerre.

Ces trois questions, monsieur le ministre, je les ai exposées à différentes reprises à cette même tribune. Le Conseil de la République les a faites siennes par des votes favorables. Vos prédécesseurs y ont apporté des réponses de pure forme, mais on sentait très bien que le cœur n'y était pas. C'est du moins l'impression que j'en ai retirée.

M. Franceschi. Ça continue ! Baccala per Corsica !

M. Romani. Je le regrette infiniment. Je ne reviendrai donc pas sur un exposé des motifs que vos services, aussi bien que ceux de la Compagnie générale transatlantique, connaissent très bien. Ce serait forcément une redite. Je veux simplement demander au Conseil de la République de voter, tout à l'heure, mon amendement en lui donnant comme signification expresse sa volonté de voir enfin régler un problème dont l'incidence budgétaire est insignifiante, et selon les vœux d'une population tout entière, dont les désirs vous ont été transmis par les municipalités, les chambres de commerce et, chose assez rare, par le conseil général de la Corse dans son unanimité.

Monsieur le ministre, j'ai lu avec plaisir les déclarations que vous avez faites à l'Assemblée nationale et je vous en remercie. Elles nous donnent espoir. J'aimerais cependant avoir aujourd'hui un engagement beaucoup plus précis. Vos services ont eu, depuis lors, le temps d'étudier une question qu'ils connaissent depuis de nombreuses années et j'ai le sentiment que si vous prenez une position plus nette et plus précise, elle serait de nature à aplanir des difficultés qu'on se plaît trop souvent à mettre en évidence, sans autrement se soucier de rechercher les moyens de les surmonter. (*Applaudissements.*)

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

M. Abel-Durand, président de la commission de la marine et des pêches. Mesdames, messieurs, nous avons tous écouté avec beaucoup d'attention l'éloquent discours que M. le ministre des finances et des affaires économiques a prononcé à cette tribune la semaine dernière au cours de la discussion générale du budget de 1954, qui s'est instituée comme préliminaire à la discussion du budget spécial des monnaies et médailles.

J'ai retenu au vol cette déclaration de M. Edgar Faure : « La loi de finances confirme la volonté du Gouvernement de donner la primauté à l'économique sur le financier. » M. le ministre des finances et des affaires économiques ajoutait : « Le problème majeur n'est plus principalement celui de la lutte contre l'inflation, problème à aspects rigoureusement financiers, c'est surtout le problème économique qu'on appelle celui de la « relance » ou de la « reprise », qui est celui du développement de l'activité économique. »

Vous l'avouerez, messieurs, ces paroles ont flatté mes oreilles. J'y ai vu, comme président de la commission de la marine marchande et des pêches, des promesses. Hélas ! com-

bien ces promesses n'ont été que parcimonieusement tenues, tous les orateurs qui m'ont précédé à cette tribune l'ont démontré surabondamment, aussi bien M. le rapporteur de la commission des finances que M. Denvers, rapporteur pour avis de la commission de la marine marchande.

A la vérité, le budget de la marine marchande et des pêches est un budget-type pour éprouver la sincérité des intentions gouvernementales. Monsieur le secrétaire d'Etat à la marine marchande, je maintiens ce mot « sincérité », en l'adressant, à travers votre personne, à M. le ministre des finances et des affaires économiques. Sa sincérité morale, je n'ose pas la mettre en doute. Ce qui m'intéresse le plus, c'est la sincérité pratique de sa déclaration à laquelle je me réfèrais tout à l'heure.

Le budget de la marine marchande est le budget-type qui peut servir comme test. En effet, l'analyse de ce budget faite par notre collègue M. Courrière montre que les dépenses de gestion proprement dites, les dépenses de fonctionnement des services ne représentent qu'une proportion infime. Les dépenses du budget de la marine marchande sont essentiellement affectées au développement, au soutien des activités économiques... A défaut de capitaux, j'emprunte à M. le ministre des finances ses paroles. (*Sourires.*)

M. Romani. C'est déjà cela !

M. le président de la commission de la marine et des pêches. Or, est-il en vérité un domaine dans lequel le développement des activités économiques puisse intéresser davantage le ministre des finances et des affaires économiques que le domaine des transports maritimes ? Nous sommes dans une période où l'économie a atteint le stade international, je dirai même le stade intercontinental. Les échanges s'établissent non seulement de pays à pays, mais de continent à continent. Ces échanges sont tels que, sans eux, ni la production ni la distribution ne peuvent être réalisées. C'est donc, semble-t-il, au premier chef, au premier rang, que doit apparaître, comme devant intéresser le ministre des finances et des affaires économiques, le développement de la marine marchande.

La pêche apparaîtra comme une activité mineure à côté de l'industrie des transports maritimes, mais les pêcheurs constituent un réservoir pour la formation des marins. Traditionnellement, n'est-ce pas les populations de nos côtes qui ont fait la grandeur de la marine du passé ? C'est sur elles que la marine actuelle fait reposer ses espérances.

Priorité de l'intérêt économique sur l'intérêt financier ? Je récuse même cette expression. Je dis que l'intérêt économique et l'intérêt financier se confondent dans le domaine de la marine, qu'ils sont solidaires.

La preuve en a été faite ici par MM. Courrière, Denvers et Boudinot. Lorsque des nationaux français doivent, pour leurs transports à l'exportation comme à l'importation, recourir à des navires étrangers, il faut payer en devises étrangères. M. Boudinot en donnait un exemple qui m'a particulièrement frappé.

Que dirais-je des constructions navales ? Lorsque les armateurs français sont contraints de s'adresser à des chantiers étrangers, ce sont encore des sommes considérables de devises qu'il faut acquérir, sans compter que l'industrie des constructions navales est l'assemblage d'un grand nombre d'industries, depuis celle des appareils ménagers jusqu'aux radars les plus scientifiques, en passant par la production des arts décoratifs ; quel champ plus large pour stimuler, pour encourager, pour développer les activités économiques de la nation.

On l'a constaté, c'est un budget de misère qui nous est présenté, en face des perspectives qui s'offrent à nous dans le domaine maritime, même en ce qui concerne la formation du personnel. Ah ! la misère de nos écoles, je la connais mieux que personne ; je connais les misérables hangars dans lesquels travaillent des jeunes dont j'admire la vitalité, à l'Ecole nationale de navigation de Nantes, celle qui compte le plus grand nombre d'élèves, d'après les statistiques que M. Mazier, rapporteur de la commission des finances de l'Assemblée nationale, a insérées dans son rapport très documenté.

Une réforme grandiose de l'enseignement maritime a été envisagée. Que reste-t-il de ce projet ? En vérité peu de chose ou quelque chose qui me paraît un peu étonnant. Nous avons des écoles régionales, elles seront maintenues ; mais les jeunes marins qui seront passés par ces écoles régionales devront aller dans une autre école pour faire une deuxième année, puis dans une troisième école pour faire une troisième année. La première année se fera dans les écoles du littoral. La seconde année, aussi bien pour les futurs officiers de pont que pour les futurs officiers de la marine marchande, se fera au Havre. La troisième année se fera à Marseille, pour les officiers de pont, et à Nantes pour les officiers de la marine. Quels

sont les principes qui ont présidé à cette répartition ? J'aurai la discrétion de ne pas les rechercher !

Je voudrais, maintenant, présenter encore une observation d'ordre général, me réservant d'aborder rapidement deux points particuliers avant de conclure.

Le marché des frets est un marché international. La concurrence de la marine s'exerce sur le plan international. C'est donc la préfiguration de ce qui se produirait si les pools étaient développés. Je suis un peu défiant vis-à-vis des pools, qu'ils soient noirs ou qu'ils soient verts, parce que je sais dans quelles conditions difficiles doit se défendre notre marine. Nous avons tous été frappés par la situation du cabotage, non seulement le cabotage national, mais le cabotage international. Notre marine se défend mal contre la concurrence internationale dans le domaine du cabotage. Que serait-ce si le cabotage national devenait un cabotage européen ? Les deux caboteurs désarmés dont a parlé tout à l'heure M. Jézequel seraient suivis par beaucoup d'autres.

Quelles sont les causes de cette situation ? Je sais, monsieur le ministre, que vous avez demandé au conseil supérieur de la marine marchande de les rechercher. Je vous remercie d'avoir prescrit cette enquête et de l'avoir confiée au Conseil supérieur de la marine marchande qui la mènera avec l'objectivité que nous lui connaissons. Elle est nécessaire pour nous éclairer, soit que nous nous plaçons au point de vue de l'intérêt général, soit que les différents intéressés se placent à leur point de vue purement personnel. Je le dis sans insister à la fin d'une année qui a vu, dans le personnel de la marine, un conflit particulièrement regrettable, et ce sera la seule allusion que j'y ferai.

Deux mois maintenant sur les constructions navales. Les orateurs qui m'ont précédé, notamment M. Lamarque, ont insisté sur la nécessité du crédit maritime. Je n'ai rien à ajouter à ce qu'il a dit, je veux seulement, par un cas particulier, montrer la nécessité d'une intervention de l'Etat et pas seulement pour l'année prochaine, mais pour les mois qui viennent, si l'on veut éviter de larges licenciements dans nos chantiers navals.

Il y a quelques jours j'ai reçu la visite du comité d'entreprise de l'un de ces chantiers. Ce sont des représentants du personnel qui ont pris la parole les premiers. Ils m'ont rappelé les lancements qui venaient d'avoir lieu et qui avaient libéré deux ou trois cales. Ils m'ont dit que ces cales restaient vides et que lorsque la finition des navires récemment lancés serait terminée, ce serait le chômage. Les sentiments exprimés — prenez l'expression à la lettre — étaient des sentiments d'angoisse.

Quel était le langage du directeur ? Il partageait cette préoccupation, mais il me disait qu'il avait des commandes toutes prêtes à se manifester venant des compagnies de navigation françaises qu'il me nommait, d'un armement local, mais aussi d'un de nos grands armements nationaux. Il ajoutait que ces commandes ne pouvaient être passées parce que, surtout dans cette période de crise du fret, l'état de la trésorerie des armateurs ne le leur permettait pas ; il était nécessaire de recourir à une organisation de crédit maritime.

Ceci d'ailleurs ne nous est pas propre ; tous les pays maritimes, à l'exception de la France, ont une organisation de crédit maritime.

Le dernier numéro d'une des revues spéciales les plus estimées, *La Revue maritime*, donne le résumé des moyens mis en œuvre pour un nouveau plan quinquennal d'aide à la construction navale italienne. Voici ce qu'on lit dans ce document :

« Le ministère de la marine marchande se préoccupe de la mise sur pied d'un nouveau plan quinquennal de constructions navales destiné à remplacer l'actuel programme de constructions qui expire en 1954.

« Selon les estimations officielles, la production moyenne annuelle des chantiers italiens est de 300.000 tonnes » — à peu près la nôtre.

« Pour assurer le plein emploi, il convient de pouvoir inscrire dans les carnets de commandes un volume minimum de 200.000 tonnes par an.

« Les points essentiels du programme seraient les suivants :
« a) Attribution d'une subvention destinée à compenser la différence entre les prix payés par les armateurs pour les produits de la métallurgie nationale et ceux que payent leurs concurrents étrangers » — le problème existe chez nous ;

« b) Exemption d'impôts sur les importations de produits métallurgiques étrangers » — nous sommes dans la même situation ;

« c) Paiement d'indemnités de compensation pour les prix de revient élevés supportés par les chantiers » — c'est ce qui correspond à notre loi d'aide à la construction ;

« d) Création de prêts à 0,50 p. 100 aux armateurs italiens à titre d'aide à la construction » — je dis bien de prêts à 0,50 p. 100 ; nous passons au crédit maritime ;

« e) Garantie par l'Etat de prêts allant jusqu'à 40 p. 100 de la valeur du navire à construire.

« Les dépenses nécessaires à l'établissement de ces mesures seraient d'environ 12 milliards de liras par an. »

Voici l'exemple que nous donne l'Italie. Elle nous donne aussi le spectacle de deux paquebots neufs qui viennent de faire leur entrée à New-York.

J'ai accompagné l'*Île-de-France*, lors de son entrée triomphale, il y a quatre ou cinq ans. M. le ministre de la marine marchande était parmi les représentants de la France et il a conservé, comme moi, le souvenir éblouissant de la réception qui nous fut faite. On a parlé de « bateau de prestige ». Admettons-le. Nous n'avons pas à désavouer un tel prestige. La Compagnie générale transatlantique est une présence française. C'est la présence française qui était accueillie au bruit des sirènes, avec les jeux d'eau des bateaux-pompes. C'est la présence française qui était accueillie par les musiques, en présence de toutes les autorités de New-York.

La Compagnie générale transatlantique fut la première à instaurer ces relations entre la vieille Europe et le Nouveau-Monde. Elle a le prestige de la priorité. Elle a su le conserver. C'est le pavillon français qu'elle représente dignement, même lorsque cette représentation est luxueuse, mais les industries françaises exportatrices ne sont-elles pas souvent des industries de luxe ? Disons mieux : des industries d'art ? Des bâtiments comme *Île-de-France* et *Liberté* sont la démonstration de ce que nous sommes réellement. C'est peut-être ce qui fait que les Américains conservent encore vis-à-vis de nous, lorsqu'ils nous connaissent mieux, un respect certain, malgré quelques apparences extérieures.

Voici, messieurs, ce qui est compromis, ce qui disparaîtra à une date que l'on peut fixer entre 1958 et 1962, lorsque les deux grands paquebots actuellement en service, *Île-de-France* et *Liberté*, devront cesser leur service. Il est nécessaire d'y pourvoir sans retard, car la construction de pareilles unités demande, pour leur préparation et leur réalisation, un certain nombre d'années.

Nous nous félicitons, au Conseil de la République, que l'Assemblée nationale ait pris l'initiative de faire inscrire dans le budget de la marine marchande un crédit de 100 millions pour les études. L'année dernière, dans la discussion du budget de la marine marchande pour 1953, nous avons expressément posé cette question.

Quel sera le type de paquebot qui devrait être construit ? A la lueur de l'expérience, non seulement l'expérience française mais aussi les expériences étrangères, les études devront donner les indications nécessaires.

Sans aucune interruption, l'expérience a montré que c'est le navire rapide qui a la meilleure rentabilité et ce, pour une double raison : la rotation est plus fréquente et il attire davantage la clientèle payante. Cela est vrai, même et surtout à une époque où la navigation maritime connaît la concurrence de la navigation aérienne.

C'est un phénomène particulièrement remarquable que, le trafic aérien se développant, le trafic maritime ait connu un développement parallèle. Malgré la concurrence de la navigation aérienne, la navigation maritime a doublé son trafic par rapport aux années d'avant guerre, par rapport à l'époque où les relations aériennes n'existaient pas.

Cela est vrai encore dans les toutes dernières années, même l'année dernière, depuis que les compagnies de navigation aérienne, à côté de la classe « standard », qui est la première classe, si vous voulez, ont instauré une classe « touriste » qui est la seconde classe — le mot « touriste » emprunté, dans le langage maritime, à la langue anglaise, n'ayant pas la même signification que chez nous.

Si le nombre des passagers aériens a augmenté, le rendement financier n'a paraît-il pas suivi la même progression. L'augmentation du nombre des passagers aériens dont peuvent se vanter les compagnies de navigation n'a pas cette contrepartie avantageuse parce que, en classe « touriste », les passagers aériens coûtent plus cher qu'il serait nécessaire pour que s'abaissent les frais généraux.

Voilà la situation. J'entendais tout à l'heure M. Courrière, peut-être par un lapsus, anticiper sur ce qui se passerait dans vingt ou vingt-cinq ans. Nous n'avons pas à aller si loin parce que le délai d'existence d'un paquebot n'est guère plus long. Il est d'une vingtaine d'années. Autant qu'on peut normalement, raisonnablement le présumer, malgré la rapidité des perfectionnements de la technique moderne, nous sommes en présence d'une période d'une vingtaine d'années encore pour laquelle il faut nous préparer et il est nécessaire que dans cette période notre flotte marchande soit représentée sur cette ligne qui est la ligne-type, dans le port de New-York, rendez-vous de toutes les flottes du monde, par des bâtiments dignes du pavillon français.

Cet exemple particulier, le plus spectaculaire, n'est qu'une illustration d'une situation générale, la démonstration de l'importance nationale que représente, pour un pays, sa marine

marchande. Ceci me ramène à ce que furent mes premières paroles : la démonstration de l'importance économique, financière et nationale de cette marine marchande, qui devrait plus que tout autre problème susciter l'intérêt de M. le ministre des finances et des affaires économiques auquel s'adresse mon propos. En effet, je suis sûr, monsieur le secrétaire d'Etat à la marine marchande, que vous êtes convaincu comme nous tous, de la pauvreté de votre budget et de la nécessité d'un effort qui ne vise pas seulement à des satisfactions de prestige, mais à des réalisations sur le plan des réalités. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Symphor. Mes chers collègues, le rapporteur de notre commission des finances M. Courrière, dans un propos désabusé, disait tout à l'heure qu'il avait reconnu l'inanité des demandes de réductions indicatives de crédits qui sont périodiquement présentées devant l'assemblée lors de chaque discussion budgétaire.

Les interventions précédentes, notamment celle de notre collègue M. Romani, comme celles qui suivront sans doute, comme la mienne maintenant, confirment ce jugement pessimiste et empreint d'amertume.

A la vérité, notre rôle se borne ici à revenir sur des promesses qui ne sont jamais tenues, comme vient de le dire notre président M. Abel-Durand, sans que nous ayons pour cela à douter ni de la sincérité morale, ni de la sincérité financière des ministres qui nous répondent. Ils sont tous aux prises avec des difficultés, mais ce qui nous étonne surtout c'est que, pour les questions les plus élémentaires, nous n'arrivons pas à une solution qui est cependant celle du bon sens, de la raison et de l'équité.

Ce soir, vous m'excuserez de vous parler de la question qui souvent revient dans nos débats — elle intéresse nos départements d'outre-mer — puisque notre vocation est de les rappeler toujours à votre bienveillante attention. Cette question concerne particulièrement le personnel sédentaire de la Compagnie générale transatlantique dans les agences des ports d'outre-mer, en particulier à la Martinique et à la Guadeloupe.

Au temps déjà lointain où ces départements étaient des colonies — un temps d'ailleurs que l'on finit par regretter — ce personnel était assimilé à celui de la Loire-Inférieure, après l'avoir été à celui du Var. Il était assimilé dans le fait avant de l'être dans le droit et, par un paradoxe extraordinaire, quand il le fut devenu dans le droit, il ne l'était plus dans le fait ; l'assimilation l'a désassimilé comme elle l'a fait d'ailleurs pour l'ensemble des services publics ou nationalisés. Elle a rompu toutes les parités que le régime colonial lui-même avait instituées entre les agents et fonctionnaires d'outre-mer et ceux des départements métropolitains.

C'est ainsi que le personnel dit sédentaire des agences de la Compagnie générale transatlantique dans ces ports recevait les mêmes allocations, les mêmes indemnités, les mêmes suppléments de traitements et les mêmes prestations familiales que leurs camarades qui travaillaient, par exemple, à Nantes, dans la Loire-Inférieure. La loi du 19 mars 1946, qui a été effectivement appliquée en 1948, a eu pour effet premier et certain de rompre cette parité. Ces prestations qui suivent l'évolution du coût de la vie dans la métropole, qui subissent les majorations que le Gouvernement décide et que le Parlement vote, sont restées, pour les agents de la Martinique et de la Guadeloupe, bloquées au taux de 1947.

Ces différences de traitements ont eu les graves conséquences que vous savez. Les quatre départements d'outre-mer ont été secoués, l'été dernier, par une grève de soixante-cinq jours qui a ému la population, qui a ébranlé la sérénité du Gouvernement, mais qui jusqu'ici n'a été suivie d'aucun effet, ceci en dépit des promesses officielles, grâce auxquelles le Gouvernement a obtenu la fin de la grève.

Nous aurons certainement l'occasion, lorsque nous discuterons du budget du ministère des finances, de reprendre ce problème général dans tous ses aspects et dans toutes ses répercussions, dont le moins qu'on puisse dire est qu'il provoque des réactions de plus en plus vives, de plus en plus violentes dont la dernière grève a été la manifestation la plus ardente et la plus inquiétante. En nous maintenant dans ce domaine plus restreint du personnel sédentaire de la Compagnie générale transatlantique, nous sommes obligés de signaler que depuis 1937 les allocations sont restées immuables au taux qu'elles avaient atteint en cette année et le résultat a été qu'entre deux agents, l'un d'origine métropolitaine, l'autre d'origine antillaise, il existe des écarts vraiment stupéfiants.

Je vais vous citer rapidement quelques chiffres qui vous permettront de vous faire une opinion bien nette sur les cas que je soumets à votre appréciation.

Le premier est celui de deux commis de première classe, troisième échelon. L'agent de la Martinique en service à Fort-de-

France percevra, à la fin du mois, 36.198 francs. L'agent métropolitain installé dans le même emploi, même échelon, aura 81.838 francs de solde, salaire et traitement, soit une différence mensuelle de 55.000 francs et une différence pour l'année de 668.000 francs.

Voici un second cas plus typique encore qui ne manquera pas également de vous émouvoir. C'est celui d'un fonctionnaire Antillais, commis de première classe, marié, chef de groupe, trente ans de service; il perçoit, en solde et accessoires, la somme de 52.000 francs. Un autre commis de première classe, d'origine métropolitaine, dans le même emploi, quatre ans de service, célibataire sans enfant, perçoit 81.479 francs, différence 29.000 francs par mois, soit 348.000 francs par an.

Je tiens à dire que ces indications ont paru dans la presse locale, que ces chiffres sont du domaine public, qu'ils n'ont jamais suscité ni protestation, ni rectification, soit de la part de la compagnie, soit de la part du Gouvernement. J'ai donc le droit de les jeter dans le débat en les considérant comme authentiques.

Mesdames, messieurs, ces quelques chiffres — j'ai tout un dossier — établissent que les différences de traitements, qui n'ont aucune justification ni dans les titres, ni dans l'ancienneté, ni dans les fonctions, ni dans la situation économique, ne peuvent pas ne pas créer dans ces départements un malaise profond, une atmosphère de trouble, je dirais presque une atmosphère de révolte, si nous considérons que la grève n'est, en définitive, que la révolte des agents et des fonctionnaires contre le patron qu'est le Gouvernement. Nous sommes dans une situation vraiment anormale.

Quand le Gouvernement dit non à la grève en métropole, il répond oui dans une modeste mesure, mais dans une mesure certaine, à des catégories des parties en cause. Mais quand il dit oui dans les départements d'outre-mer aux grévistes, il faut comprendre que c'est non quand il lui faut tenir ses promesses.

C'est ainsi que le ministère de l'intérieur, au moment de la grève, par un long télégramme qui a été diffusé dans les quatre départements, a promis, au nom du Gouvernement, d'examiner favorablement les revendications présentées par les organisations syndicales des fonctionnaires. Mais, jusqu'à présent, aucune solution n'est intervenue, aucune décision n'est intervenue, sauf celle qui frappe les grévistes des retenues de soldes pour les journées de grève. En définitive, ils ont subi soixante-cinq jours de retenues sur leur budget de misère, mais aucune atténuation n'a été apportée à toutes les injustices qui ont déclenché ce puissant mouvement de grève auquel la population tout entière, dans toutes ses couches, s'est associée.

Je sais bien, monsieur le ministre, que ces préoccupations ne vous ont pas échappé et, pour être juste, pour rendre hommage à la vérité, je suis tenu de reconnaître devant nos collègues ici assemblés que vos services et vous-même vous êtes penchés avec infiniment d'intérêt et de sollicitude, je dirai même d'obstination, sur les doléances présentées par les centrales syndicales, que nous-mêmes nous avons défendues à plusieurs reprises et que nous soutenons aujourd'hui encore avec toute la vigueur et la fermeté dont nous pouvons être capables. Il n'en est rien sorti.

Je sais que la Compagnie générale transatlantique, qui n'est pas prodigue de ses deniers, qui n'est pas toujours très large dans les avantages qu'elle concède, a fini cependant par reconnaître que les doléances et les revendications de ses agents n'étaient pas sans fondement ni sans légitimité. Des propositions ont été faites, qui évidemment ne répondaient pas, dans leur ampleur, à celles contenues dans les cahiers rédigés par les agents intéressés. Tout de même, ce geste de la compagnie traduit sans équivoque la reconnaissance par cette société du bien-fondé des réclamations à l'étude.

Eh bien! jusqu'à présent, rien n'a été fait et, pourtant, il y a déjà deux ans que les mêmes revendications sont présentées à la tribune, il y a déjà deux ans que nous venons, monsieur le ministre, solliciter de vos services et de vous-même une intervention beaucoup plus énergique, en vue d'une solution satisfaisante de nature à apporter à nos camarades d'outre-mer apaisement et justice.

Les départements antillais sont dans une situation qui ne peut vous laisser indifférent. Elle est inquiétante, croyez-moi. Vous vous connaissez assez pour savoir que nous ne cédon's à aucune démagogie malsaine, à aucune exagération coupable lorsque nous parlons de cette tribune, que nous avons au contraire l'habitude de marquer nos interventions d'un certain sentiment de modération. Il est cependant de notre devoir de vous crier ici, comme nos collègues l'ont fait à d'autres tribunes, à celle de l'Assemblée nationale, à celle de l'Assemblée de l'Union française, partout où nous avons accès, de vous crier: « Prenez garde, la situation empire, vous êtes en train, vous Gouvernement — je ne m'adresse pas seulement au

ministre ici présent, mais aux gouvernements successifs et solidaires — vous êtes en train de dresser — et je considère cela comme une sorte d'intolérable imprudence, comme quelque chose d'impie du point de vue politique — dans des pays où l'unité s'était faite avant même que la loi du 19 mars 1946 ait fait de nous des citoyens intégraux, sans distinction de zone, sans distinction d'origine, sans distinction de race, vous êtes en train de dresser, dis-je, dans les chantiers, dans les ateliers, dans les bureaux des services publics les Français les uns contre les autres, à cause de ces traitements discriminatoires dus à leur couleur et leur seule origine.

Ah! je sais bien que ce n'est point là l'intention du Gouvernement; je sais bien que ce n'est point la pensée qui domine sa politique, mais nous jugeons cette politique à ses résultats et aux fruits amers et acides qu'elle porte.

Monsieur le ministre, vous êtes bien disposé, je le répète, je vous demande de vous armer un peu plus — c'est possible — contre la résistance à laquelle vous vous heurtez, dans les commissions dites interministérielles où se débattent les questions de solde. Je sais bien que les fonctionnaires membres de ces commissions n'ont peut-être pas comme vous le même contact avec ces situations, et surtout une vue de la situation aussi claire que celle de vos services qui sont plus à même de sentir sur le vif toutes les réactions de ces agents et de ces fonctionnaires.

Je sais bien que le débat — j'en demande pardon à M. le président Abel-Durand — est plus financier qu'économique, plus financier qu'humain et plus financier qu'équitable, mais l'humanité est faite de sensibilité. Elle est faite surtout du sentiment puissant que nous avons de la justice souveraine et qui ébranle tout le corps social quand elle est violée. C'est celui-ci que j'invoque quand je vous demande un dernier effort, que je voudrais être pour cette question un suprême effort.

Pour finir, permettez-moi de vous mettre personnellement en cause, monsieur le ministre. Vous êtes venu à la Martinique, en compagnie d'ailleurs de notre président, M. Abel-Durand. Vous avez vu notre pays, il vous a séduit, parce qu'il est beau. Il vous a ému, parce qu'il renferme encore beaucoup trop d'injustices et de souffrances qu'il faut combattre. Eh bien, je voudrais pour vous et pour nous, pour la France elle-même, que ce voyage ne fût pas sans lendemain et que vous ajoutiez à ce magnifique déplacement fait au son des sirènes, aux brillantes étincelles des feux d'artifice, une titre nouveau à notre gratitude et à notre reconnaissance. (Applaudissements.)

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

M. Jules Ramarony, secrétaire d'Etat à la marine marchande. Mesdames, messieurs, je voudrais tout d'abord remercier M. le président de la commission de la marine et des pêches du Conseil de la République, M. le rapporteur de la commission des finances et M. Denvers des exposés qu'ils ont bien voulu faire au sujet de ce budget. J'ai écouté, vous le pensez bien, avec l'intérêt qu'ils comportaient, les différents discours qui ont été prononcés et j'en ai tiré les enseignements qu'ils méritaient.

Je voudrais très rapidement essayer de répondre aux différents orateurs, vous dire comment se présente le budget que vous avez à apprécier et quelles sont, sur les grands problèmes, les différentes solutions que le département que j'ai l'honneur de diriger propose.

Vous savez que l'ensemble du budget de 1954 va comporter, pratiquement, le fonctionnement des services publics, le budget des investissements et le budget de réparation des dommages de guerre, que le total de ces trois budgets va passer, par rapport de l'exercice précédent, de 63.076 millions à 51.938 millions, ce qui représente une diminution de 11.137 millions.

Le budget de fonctionnement des services civils est de 16 milliards, en augmentation de 2.153.675.000 francs par rapport à 1953. Cette augmentation est due, pour partie, aux interventions publiques, c'est-à-dire à l'action internationale, à l'action éducative et culturelle, à l'action économique et à l'action sociale qui présentent, dans ce budget, une augmentation de 2.199 millions. Mais l'essentiel provient de la subvention à l'établissement national des invalides de la marine: 1.624 millions. Il y a là, je le souligne, une augmentation qui n'est qu'apparente, car la taxe sur le raffinage des pétroles devait être initialement — vous le savez — une recette directe pour l'établissement. Or, elle est, à l'heure actuelle, versée au Trésor.

Enfin, la convention d'exploitation des services maritimes d'intérêt général est en augmentation de 592 millions: 192 millions pour la Compagnie générale transatlantique et 400 millions pour la Compagnie des messageries maritimes. C'est cette somme de 592 millions qui a été bloquée, vous le savez, par l'Assemblée nationale, en attendant la discussion sur les

avenants. J'en dis un mot maintenant et je n'aurai pas besoin d'en reparler: ces avenants sont à l'heure actuelle signés et vont être soumis à la ratification des assemblées. C'est évidemment à ce moment-là, si vous le voulez bien, et non pas maintenant, que tout le problème de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie des Messageries maritimes devra être traité. Je crois qu'il est de bonne méthode que ce soit seulement à cette date que l'ensemble des problèmes soit examiné par vous et, si vous le voulez bien, par moi.

En ce qui concerne le budget des investissements, il se décompose comme suit, par rapport aux crédits qui avaient été accordés pour l'exercice 1953: en 1953, les crédits accordés pour les autorisations de programmes s'élevaient à 13.092 millions et les crédits de paiement à 10.113.500.000 francs. En 1954, les chiffres sont respectivement de 10.510 millions et 11.582 millions, soit en moins 2.582 millions pour les autorisations de programmes et en plus 1.468.500.000 francs pour les crédits de paiement.

Je sais, mesdames, messieurs, quelle est votre position sur ce point et vous me permettez de vous dire que je la comprends fort bien. J'entendais tout à l'heure, avec le plus grand intérêt, M. le président de la commission de la marine et des pêches du Conseil de la République, rappeler que si, à la vérité, l'Etat doit dans les circonstances actuelles faire des économies, ces économies doivent être réalisées sur des dépenses improductives et non point sur des investissements productifs qui sont nécessaires, en effet, pour le développement économique de notre pays et qui ne le sont pas moins, quand il s'agit des constructions navales, sur le plan social; car il faudrait ne pas connaître la question ou refuser d'en voir les conséquences pour soutenir qu'un arrêt de nos constructions navales ne pourrait pas avoir, sur le plan social, des conséquences graves.

En ce qui concerne le budget des réparations des dommages de guerre, les comparaisons sont les suivantes: en 1953, nous avions comme autorisations de programme 18.709 millions; en 1954, 7.085 millions; en crédits de paiement, 38 milliards en 1953, 24 milliards en 1954.

Voilà les chiffres essentiels qui vous permettent de juger et d'apprécier le budget qui vous est soumis. Quels sont les grands problèmes qui préoccupent, à l'heure actuelle, le responsable de la marine marchande, problèmes qui, fatalement, doivent être évoqués à l'occasion de ce budget et dont les solutions au fond devraient se refléter dans le budget lui-même?

Il est tout d'abord un grand problème que vous avez déjà souligné. Il concerne à la fois la fin de la reconstitution de notre flotte de commerce et de pêche et le renouvellement de la flotte, l'exploitation des chantiers et l'aide à la construction navale. Sur ce premier point, je voudrais rappeler que la dépense totale de la reconstitution de notre flotte de commerce et de pêche, entreprise en 1945 et maintenant très avancée, s'élèvera approximativement — vous l'avez rappelé — à 310 milliards. Au 1^{er} janvier 1953, 224 milliards avaient été liquidés. 36.500 millions le seront sur l'exercice en cours. Le projet de budget soumis à votre vote prévoit en effet 24 milliards de crédits de paiement sur l'exercice 1954. Il restera, par conséquent, pour terminer complètement la reconstitution de notre flotte de commerce, 25 milliards environ qui doivent être normalement imputés sur le budget de 1953. Cette somme correspondra sensiblement à celle de 24 milliards que vous trouvez dans le budget actuel. Par conséquent, on peut dire qu'à la fin de l'année 1953 la reconstitution de la flotte de commerce française sera terminée et que, depuis 1945, on aura dépensé environ 310 milliards pour cette reconstitution.

Les problèmes qui se posent présentement — et je vous remercie de l'avoir souligné — sont maintenant tout autres. Il s'agit, non plus de la reconstitution, mais du renouvellement de notre flotte. Le fait que, en 1953, nous n'aurons plus besoin de crédits pour la reconstitution devrait permettre d'en obtenir pour le renouvellement. C'est un point qu'il convient de remarquer.

Si, à l'évidence, nous étions obligés de demander, pour les années 1956 et 1957, au moment où nous envisageons la construction d'un grand paquebot, au moment aussi où nous envisageons des crédits pour le renouvellement de notre flotte, des sommes supplémentaires à celles qui sont déjà inscrites dans ce budget, nous pourrions nous trouver en face de très grosses difficultés. On pourrait entendre dire que les dépenses de l'Etat seraient accrues en ce qui concerne notamment le budget de la marine marchande.

Il n'en sera pas ainsi, car, fin 1955, je le répète, la reconstitution de la flotte sera terminée. C'est, me semble-t-il, un élément important et de la discussion budgétaire de cette année et des conditions dans lesquelles il faudra examiner, dans l'avenir, les budgets de la marine marchande.

Le commissariat général au plan a examiné, vous le savez, la question du renouvellement des bâtiments hors d'âge et le

remplacement de la flotte qui, depuis la guerre, est rentrée en service avec des bâtiments d'occasion, *liberty ships* et pétroliers T. 2. La commission des transports et communications du commissariat général au plan a déterminé, dans son rapport, le montant des investissements publics et privés qu'il y avait lieu de prévoir, soit dans une hypothèse courte, soit dans une hypothèse plus longue.

Dans cette hypothèse courte, le Plan envisage, de la part des fonds publics, 92 milliards et, de la part des fonds privés, 213 milliards, soit au total 305 milliards, qui seraient à répartir sur les années 1954 à 1958. Je note que ces chiffres ne comprennent pas, d'ailleurs, le prix de la construction du paquebot de la ligne de New-York.

Il faut donc constater que c'est de la part des fonds privés que l'effort va être normalement le plus important dans les années à venir. Or, là est posé le problème que vous avez, mesdames, messieurs, examiné, les uns et les autres, avec tant de souci et, permettez-moi de vous le dire, avec tant de compétence. Je veux parler des conditions dans lesquelles, notamment, l'armement français pourra passer des commandes, lesquelles, je n'ai pas besoin de le souligner, permettraient alors de résoudre le problème de la construction navale, des chantiers navals et du chômage dans la construction navale.

Il y a donc un intérêt majeur, cela ne me paraît pas discutable, à ce que l'on puisse donner à l'armement les possibilités de renouveler une flotte hors d'âge. En effet, en le faisant — je n'ai pas besoin de reprendre ici les arguments qui ont été apportés — on ouvre des possibilités sur le plan économique, sur le plan social, ainsi que pour la défense du pavillon français.

La loi d'aide à la construction navale a rendu d'éminents services. Je reste à votre disposition pour vous donner les chiffres. Soulignons, par exemple, qu'en 1952, date de sa mise en application, elle portait sur 210.000 tonneaux. La tranche 1953, devait donner 189.000 tonneaux. Ce sont là des chiffres fort intéressants.

Il n'est pas douteux que nous devrions prévoir ce que, dans un avant-projet de loi — j'emploie cette expression puisque ce texte n'a pas encore été pris en considération par le Gouvernement — j'ai qualifié de crédit à l'armement. M. Abel-Durand, tout à l'heure, nous donnait des indications relatives à l'effort qui est entrepris par l'armement italien.

D'ailleurs nous arrivons pratiquement à peu près au même système que celui que l'armement italien envisage, avec cette nuance que dans la bonification d'intérêts que nous prévoyons nous atteindrons un taux de 3,5 p. 100, alors que si nous prenons les chiffres qui ont été rappelés tout à l'heure, les armateurs italiens ont la possibilité d'emprunter avec un intérêt de 1,5 p. 100 ce qui représente par conséquent la moitié de ce que nous-mêmes nous envisagerions. C'est donc une possibilité nouvelle qui est donnée à l'armement italien.

Or actuellement, les compagnies de navigation ou les armateurs qui voudraient faire construire des navires seraient obligés d'emprunter à 8,5 p. 100, ce qui représente pratiquement un taux de 10 p. 100. Les charges sont telles qu'ils n'ont pratiquement pas la possibilité de commander des bateaux. Il faut d'autre part, envisager un crédit à moyen terme, ou même à long terme.

Ainsi que je vous l'ai dit, en commission, mesdames, messieurs, les textes sont prêts en ce qui concerne mon département. Il m'appartient d'obtenir maintenant l'accord du Gouvernement. Je n'ai pas besoin de vous dire qu'un débat comme celui-ci ne peut qu'aider le responsable de la marine marchande pour obtenir l'accord du Gouvernement sur des textes qui paraissent absolument indispensables.

M. le président de la commission de la marine et des pêches. C'est le but que nous recherchons, monsieur le ministre.

M. le secrétaire d'Etat. Je vous en remercie, monsieur le président.

J'indique d'autre part que la situation du cabotage que vous avez examinée et que M. Jézéquel a soulignée dans une émouvante intervention ne m'a pas échappé. Nous nous trouvons en face d'un problème extrêmement difficile et délicat: il faut donner une aide directe au petit cabotage. Les textes sont prêts. Ils sont, eux aussi, soumis à l'examen des ministères compétents. Mon département a rempli, sur ce point, ses obligations et il insistera — je n'ai pas besoin de vous le dire — dans les semaines à venir, pour qu'une solution rapide intervienne.

Il y a là aussi un problème qui a été très bien précisé et qui consiste à montrer que, par rapport au cabotage étranger, nous nous trouvons, sur le plan des équipages, en présence d'une différence telle que l'armement français ne peut lutter contre la concurrence étrangère, puisqu'il y a moins d'hommes sur les caboteurs étrangers que sur les caboteurs français. En recevant à plusieurs reprises les représentants du personnel, officiers de la marine marchande et marins du commerce, j'ai attiré

leur attention sur ce point. Je leur ai montré que, dans leur propre intérêt, ils devaient accepter des modifications, car nous sommes là, essentiellement, dans le domaine de la concurrence internationale.

L'armement français — je peux vous citer des chiffres — est, à l'heure présente, 20 p. 100 plus cher que l'armement étranger. Sur les dépenses d'équipage, dans les conditions actuelles d'exploitation des navires, on relève une différence, en plus, de 30 à 35 p. 100; sur les frais de réparation, elle s'élève à 25 p. 100; sur les amortissements de matériel, à 15 p. 100; sur les charges d'emprunt, à 65 p. 100.

Comment voulez-vous, dans de telles conditions, que l'armement français puisse lutter avec l'armement étranger ? Il suffit, je pense, de citer ces chiffres pour montrer la difficulté du problème et pour vous expliquer pourquoi nos caboteurs disparaissent les uns après les autres, les caboteurs étrangers consentant des taux de fret infiniment moins lourds que ceux de l'armement au cabotage français.

Voilà, mesdames, messieurs, une des raisons pour lesquelles j'essaie, par des textes qui, je le répète, sont prêts, d'obtenir une possibilité de sauver le cabotage français, par certains secours d'une part, par des modifications des conditions de travail à bord d'autre part. Voilà, très rapidement, ce que je voulais vous dire en ce qui concerne ce premier point. Je pense que ces explications vous montreront que je suis absolument d'accord avec toutes les observations que vous avez faites. Je vous remercie encore de les avoir formulées, car elles m'aideront dans la tâche que j'ai entreprise tendant à obtenir certaines modifications qui me paraissent s'imposer.

Je voudrais maintenant vous parler brièvement des différents problèmes qui ont été évoqués et répondre aux questions qui m'ont été posées.

Tout d'abord, vous voudriez savoir comment est envisagée la réorganisation du personnel de l'administration centrale. Je vous rappelle qu'a été pris un décret modifiant une loi, qui a eu simplement pour but, si l'on lit son texte même, de supprimer certains emplois à l'administration centrale de la marine marchande et de créer en remplacement d'autres emplois. L'exposé des motifs de ce décret est très complet et vous donne les raisons pour lesquelles il a été présenté.

Ce texte, en effet, avait pour but de commencer la réforme indispensable de l'administration centrale. Quand je suis arrivé, en janvier dernier, à la tête du département de la marine marchande, je me suis trouvé, en ce qui concerne le personnel, en présence de deux problèmes essentiels : d'abord celui des administrateurs de l'inscription maritime; ensuite, celui du personnel contractuel.

Vous savez qu'un arrêt du conseil d'Etat a décidé que les administrateurs de l'inscription maritime n'avaient pas vocation à certains emplois à l'administration centrale, alors qu'en fait ces administrateurs avaient cet emploi. Il fallait donc, si l'on avait purement et simplement appliqué les conclusions de l'arrêt précité, renvoyer les administrateurs de l'inscription maritime en service à l'administration centrale dans les ports.

J'ai considéré qu'il y avait là une impossibilité absolue, qu'il fallait, par conséquent, en présence de l'arrêt du conseil d'Etat, donner la possibilité à certains administrateurs de l'inscription maritime de rester à l'administration centrale à certains postes techniques.

M. le rapporteur de la commission de la marine et des pêches a admirablement défini le problème. Si j'ai bien compris sa pensée, il a dit que l'administration de la marine marchande, comme toutes les administrations centrales, doit avoir en principe un caractère civil, mais qu'à la direction des affaires économiques et du matériel naval — où il y a des ingénieurs maritimes et des spécialistes des questions navales — des techniciens doivent avoir évidemment leur poste. Par ailleurs, dans différentes directions, des administrateurs de l'inscription maritime doivent aussi avoir un poste important, parce qu'il est indispensable qu'il existe une liaison entre l'administration centrale et les ports, par l'organe même de ces administrateurs.

J'approuve pleinement ce principe et je vais essayer de le mettre en application. De quelle manière ? D'abord en disant que par une disposition législative on reviendra sur les textes anciens — puisque, je le répète, par suite de la décision du conseil d'Etat, il faut maintenant pour cela une loi. Un projet de loi va être incessamment déposé qui, pratiquement, laissera à la disposition du ministre chargé de la marine marchande dix administrateurs de l'inscription maritime, qui pourront être placés par lui dans les différents postes essentiels. Il en faut à l'administration des pêches, à la direction des pensions et dans d'autres directions de l'administration centrale. Le ministre chargé de ce département fixera lui-même, par conséquent, les postes où il pourra placer un administrateur de l'inscription maritime.

Lorsque vous aurez à connaître du projet de loi, une discussion pourra intervenir sur le nombre exact des administrateurs

de l'inscription maritime qui pourront rester à l'administration centrale, en dehors de l'inscription générale, bien entendu. Le projet de loi prévoit le chiffre de dix. Ce chiffre n'est pas absolument immuable et, en définitive, l'Assemblée nationale et vous-mêmes aurez à l'apprécier. Je pense que, sur ce point, la position que j'ai l'honneur de développer devant vous vous paraîtra logique et que vous pourrez l'admettre.

Le deuxième problème est celui des contractuels. Je me suis trouvé en présence d'un nombre d'agents contractuels plus important qu'il n'aurait dû l'être, car on en compte plus de soixante dans l'administration centrale. Peut-être quelques exceptions seront-elles nécessaires ? En tout cas, l'effectif de ce personnel ne saurait être aussi important. Il fallait donc, là encore, arriver à une solution. C'est la raison pour laquelle, dans le texte qui vous est soumis — car il fallait encore une disposition législative — il vous est proposé une modification à la législation antérieure, afin qu'il puisse être procédé à certaines titularisations. Sur ce point, je peux simplement vous dire que ces titularisations seront faites en tenant compte des intérêts de tous, et, bien entendu, des capacités de chacun.

La réorganisation de l'administration centrale n'a pu être faite par un seul texte, en raison de la diversité du personnel, car s'il a été possible de fixer par décret le nombre des administrateurs civils indispensables au fonctionnement de l'administration, il fallait, comme je l'ai dit tout à l'heure, pour les administrateurs de l'inscription maritime, un texte de loi. Il faut, de la même manière, un texte de loi pour le personnel contractuel. On arrivera ainsi à une organisation légale et qui, en fait, donnera, je crois, les satisfactions nécessaires. Sur ce point donc, vous pourriez, mesdames et messieurs, suivre les propositions que j'ai l'honneur de vous faire.

D'autre part, par suite d'une erreur matérielle, l'Assemblée nationale a omis de voter un article 11, bien que la dotation correspondant à cet article ait figuré dans le budget. Ainsi que le rappelait tout à l'heure M. le rapporteur de la commission des finances, M. le président de la commission de la marine marchande a bien voulu reprendre ce texte par voie d'amendement. Je demande au Conseil de la République de vouloir bien voter cet amendement qui régularisera la situation.

Sur l'office des pêches, qui est devenu l'institut des pêches, je ne vous dis qu'un mot. Si, par décret, je l'ai réorganisé, c'est parce que j'ai estimé qu'il fallait que le ministre chargé de la marine marchande ait, sur cet organisme, un regard direct et plus précis. En présidant lui-même l'institut des pêches, ou en le faisant présider par son délégué, le ministre chargé de la marine marchande aura la possibilité d'orienter cette organisation. Nous l'avons vu, d'ailleurs, lors de la réunion constitutive qui s'est tenue il y a quelques jours. Un ministre qui préside cet institut peut arriver à certains résultats auxquels il ne pourrait pas aboutir s'agissant d'un office avec lequel il n'aurait que des contacts, extrêmement lointains. Il était nécessaire, d'autre part, que les professionnels aient plus de pouvoirs dans l'organisation de l'institut des pêches. Si, à la vérité, les savants ont rendu à cet office de grands services — je tiens à leur rendre un hommage du haut de cette tribune — il apparaît, néanmoins, que sur le plan pratique, il n'y aurait pas assez de liaison entre l'office des pêches et les syndicats de pêcheurs. Les pêcheurs ne profiteraient pas assez des découvertes scientifiques qui pourraient être faites par les savants.

A mon sens, une liaison plus nette, plus précise doit être instaurée. Je crois que, dans l'avenir, nous ne pourrions que nous féliciter de cette réorganisation.

En ce qui concerne le *Théodore-Tissier*, la lettre du secrétaire d'Etat au budget que j'ai en main précise qu'une somme de 15 millions supplémentaires va être mise à la disposition de la marine marchande.

Mais il est bien entendu, d'après cette lettre, que les professionnels et le comité central des pêches vont avoir à prendre des responsabilités et que les professionnels vont aussi être obligés de contribuer pour une somme de 11 millions au financement des frais du *Théodore-Tissier*. J'en ai parlé lorsque j'ai présidé l'institut des pêches maritimes. Je pense que nous avons la certitude maintenant — la lettre du budget est à mon dossier — que le *Théodore-Tissier* pourra naviguer dans des conditions satisfaisantes. Il y avait là un point qui, à juste titre, vous préoccupait. Je crois pouvoir dire que le problème est réglé.

Quant au paquebot de New-York vous avez dit, mesdames, messieurs, tout ce qu'il fallait. Je ne peux qu'ajouter un détail, c'est que le contrat est passé avec les chantiers de Penhoët pour l'étude de deux paquebots. Je n'ai pas besoin de revenir sur les caractéristiques de ces paquebots, l'un de 31 nœuds, l'autre de 25 nœuds, avec pour déplacement en charge 52.500 tonnes pour l'un et 45.000 tonnes pour l'autre. Nous allons attendre le résultat de ces études que nous devrions avoir vers le mois d'avril prochain. C'est à ce moment-là que, compte tenu de l'ensemble des possibilités qu'offriront l'un et

l'autre bateaux et de l'étude de leur exploitation que j'ai demandé à la Compagnie générale transatlantique de faire en même temps, que nous pourrions opérer un choix, prendre une décision définitive.

Je pense, par conséquent, que, sur ce point, vous pourrez admettre les propositions que je formule.

En ce qui concerne l'exploitation des lignes de Corse, et pour répondre à M. Romani, je pense fermement que le problème du fret va être réglé très rapidement. Il n'est pas douloureux que ce surfret est inadmissible et que, sur ce point, une solution satisfaisante doit être donnée.

Quant à la ligne de la Balagne, il faut tout de même constater que cette ligne avait été organisée à titre provisoire. On a prorogé pour un an ce provisoire qui, je l'espère, deviendra définitif. De ce côté encore une satisfaction substantielle peut être donnée.

Pour la ligne Toulon-Calvi, je réponds à M. Romani que son rétablissement présente indiscutablement une difficulté: cette ligne serait très déficitaire. Par conséquent, je ne peux pas lui donner, sur ce point, une assurance formelle.

En ce qui concerne l'apprentissage maritime, l'enseignement maritime, je sais quelles sont vos préoccupations. L'apprentissage maritime, vous le savez, est actuellement assuré dans dix-sept écoles. Dans le dessein d'éviter que les élèves, à la sortie de ces écoles, restent trop longtemps sans trouver un embarquement, les sessions des écoles ont été, depuis 1952-1953, échelonnées tout au long des années civiles, de façon que tous les apprentis ne soient pas jetés au même moment sur le marché du travail maritime. Le département s'est efforcé de limiter aux besoins de l'armement le nombre des apprentis formés, par conséquent, il paraît y avoir, dans ce domaine, une très nette amélioration.

En outre, ces questions sont suivies de très près par le Comité supérieur de l'apprentissage maritime qui comprend des représentants des armateurs des diverses fédérations de marins. Il y a quelques jours, j'ai tenu à présider personnellement une des séances de ce comité supérieur, de façon à examiner les différents problèmes qui étaient posés et d'essayer de leur trouver une solution.

Pour les locaux des écoles nationales de navigation, un plan de construction a été approuvé par la loi du 7 février 1953. Les premières réalisations seront, pour 1954, l'agrandissement de l'école de navigation de Nantes; pour le deuxième semestre de 1954, la reconstruction de l'école du Havre et, pour 1955, la reconstruction de l'école de Saint-Malo.

En ce qui concerne les écoles d'apprentissage maritime, l'école de Quiberon sera fermée à la fin de la session 1953-1954. Il en résultera une économie de 13 millions par an, soit 6 millions pour un semestre en 1954. Cette fermeture sera compensée par la nouvelle école d'Étel, en cours de construction.

Dans de telles conditions, je crois pouvoir vous dire que, pour l'enseignement maritime et pour l'apprentissage maritime, nous arriverons, dans les années à venir, à des résultats satisfaisants.

Je peux vous assurer, mesdames et messieurs, que je suis de très près ces questions. Il y a là un problème fort délicat et difficile. Il n'est pas douteux que le recrutement de nos officiers de la marine marchande et de nos marins du commerce et de la pêche devient aujourd'hui d'une très grande acuité. Je vous donne l'assurance que je me suis penché sur ce problème avec la volonté de trouver une solution. Je pense que vous serez d'accord pour reconnaître que l'enseignement technique doit être poussé au maximum, qu'il faut des officiers de la marine marchande et des marins qui aient avant tout la vocation maritime. C'est pour arriver à ce but que toutes décisions devront être prises.

En ce qui concerne le statut des gardes maritimes, vous aurez satisfaction. Les gardes maritimes reçoivent, en effet, un statut particulier comme tous les autres corps de fonctionnaires. La mise en vigueur de ce statut entraîne une modification intérieure et l'échelonnement des rémunérations. Le crédit demandé a été calculé pour permettre le paiement, dès les premiers mois de 1954, des rappels consécutifs à cette mesure. Une décision a été prise, elle est à l'heure présente soumise au conseil d'État, mais je peux vous assurer que le problème est réglé, que les questions posées par vous recevront satisfaction.

Au sujet des pensions, je voudrais indiquer, ainsi que je l'ai précisé à l'Assemblée nationale, que nous allons voir sur l'ensemble des propositions de loi qui ont été déposées celles pour lesquelles on pourrait aboutir rapidement. Vous savez que, là encore, il faut installer le conseil supérieur et qu'on attend les premières réunions du conseil supérieur des invalides. C'est à ce moment-là que nous pourrions utilement déposer un projet de loi.

Pour la Guyane, j'ai l'espérance que nous arriverons peut-être à une solution favorable.

Le représentant de la Guyane disait tout à l'heure — et je l'écoutais avec le plus grand intérêt — que nous avons des obligations à l'égard de nos départements d'outre-mer, que nous commettrions une très lourde faute si nous ne faisons pas, au regard de ces départements, ce que nous avons à faire.

Il est évident que ne pas donner une liaison maritime nécessaire à un département comme celui de la Guyane ne paraît pas admissible. Ce n'est pas pour 50 millions par an que l'on doit empêcher les habitants de la Guyane d'obtenir, par un bateau, la possibilité d'aller à la Martinique dans des conditions satisfaisantes. Je suis tellement persuadé de l'utilité de cette solution, de la nécessité de cette liaison maritime, que j'ai fait prendre de nouveaux contacts avec la Compagnie générale transatlantique. J'espère beaucoup que nous pourrions aboutir et que ce bateau pourra avoir la destination première qui lui avait été réservée.

Maintenant j'arrive à la question posée par M. Symphor. M. Symphor a parlé du problème délicat des sédentaires de la Compagnie générale transatlantique aux Antilles. Il sait que j'ai reçu bien souvent les représentants des syndicats du personnel sédentaire de la Compagnie générale transatlantique dont les revendications n'étaient pas seulement relatives au personnel des Antilles.

Nous sommes arrivés déjà à quelques résultats. Vous savez que le personnel sédentaire de la Compagnie générale transatlantique a bénéficié d'une prime de technicité pour laquelle un premier acompte de 5.000 francs a déjà été versé. Le personnel des Antilles a reçu cette prime comme le personnel de la métropole. Il y a là, au bénéfice des agents antillais, une amélioration pécuniaire qu'il convient d'indiquer. J'ai saisi — et M. Symphor le sait, je crois — la commission de coordination des salaires d'un projet de relèvement des indemnités familiales de ce personnel antillais.

La commission a sursis à statuer, estimant qu'elle devait, au préalable, attendre les résultats d'une enquête en cours qui fixera, d'une façon nette, le coût de la vie aux Antilles par rapport au coût de la vie en France. Tout dernièrement encore, j'ai attiré l'attention de cette commission de coordination des salaires sur l'urgence qu'il y aurait à donner une suite favorable à cette proposition. Par conséquent, j'espère que, sur ce point encore, nous allons aboutir.

Croyez-bien que je connais, moi aussi, la sensibilité des Antillais sur ces questions. Vous avez bien voulu évoquer, tout à l'heure, le court séjour que j'ai fait aux Antilles et le souvenir que j'en ai gardé, vous le savez. C'est probablement un peu à cause de cela que j'ai mis la diligence la plus grande à essayer d'obtenir pour ce personnel des satisfactions à la suite des revendications qui avaient été les siennes. Je le répète, là encore, je pense que nous allons vers le résultat.

Je voudrais terminer par une question qui nous a préoccupés et dont je voudrais dire un mot du haut de cette tribune.

On a parlé de deux paquebots de la Compagnie générale transatlantique qui s'appellent *Flandre* et *Antilles*. Une commission d'enquête doit fonctionner à la suite de la décision que vous avez prise. Je n'ai pas besoin de vous dire que je me tiens à la disposition de cette commission d'enquête pour lui donner toute la documentation nécessaire; mais je voudrais préciser que si, à la vérité, le paquebot *Flandre* a eu des difficultés, il ne faudrait pas tout de même que ces difficultés puissent être exagérées dans des conditions telles que l'on arriverait à faire certaines insinuations qui sont absolument contraires à la vérité.

J'ai lu récemment des articles de presse dans lesquels on a complètement déformé ce qui, à l'examen du rapport des experts, des enquêteurs, des techniciens, ont pu constater. Je regrette que certains journaux, avec une documentation inexacte, avec une légèreté absolument regrettable, aient imprimé des phrases qui pourraient servir à nos rivaux étrangers, si, au fond, ils ne savaient eux-mêmes que ces imputations étaient exagérées.

La vérité est que le paquebot *Flandre* a été arrêté à l'issue de son premier voyage afin de subir un certain nombre de modifications. Il a été remis en service le 17 avril 1953. Depuis cette date, et jusqu'au 19 septembre 1953, il a parcouru 57.000 milles à la vitesse moyenne de 22 nœuds 21, ce qui correspond à 2.582 heures de marche. Toutes ces traversées se sont effectuées sans aucun incident susceptible d'avoir des conséquences sur la sécurité du navire ou sur la régularité de sa marche. En particulier, aucun incident d'aucune sorte ne s'est produit dans les installations électriques.

Par conséquent, je crois pouvoir dire que se trouve amplement confirmée par l'expérience la valeur des améliorations qui ont été apportées à ces installations après le premier voyage. Pour savoir si *Flandre* a effectué son service sans défaillance, il suffit de prendre ses rotations.

Il n'en reste pas moins, à la vérité, que certains défauts sont apparus en service, que le plus important a concerné les chaudières et les accouplements turbines-réducteurs. On a apporté

à ces chaudières et à ces accouplements les améliorations nécessaires. Par conséquent, à l'heure actuelle, on peut dire que, au cours des croisières qu'ils vont effectuer et à l'occasion des services qu'ils vont rendre, ces bateaux vont pouvoir encore porter haut le renom du pavillon français.

Pour *Antilles*, il y a eu quelques petites difficultés, mais infiniment moindres que celles de *Flandre*. Je note, en ce qui concerne ce paquebot, qu'il est parti pour son premier voyage le 4 juin 1953, qu'il a effectué, jusqu'au 7 octobre, quatre voyages, couvrant 41.000 milles à la vitesse de 21 nœuds, qu'il n'y a pas eu de difficulté en ce qui concerne les installations électriques, mais que c'est, là aussi, avec les chaudières qu'il y a eu quelques ennuis.

Tous deux sont, à l'heure actuelle, de magnifiques bateaux. Leurs caractéristiques ont été extrêmement poussées et c'est peut-être là une des raisons des difficultés que nous avons eues. Nous ne pouvions tout de même pas construire des bateaux qui auraient été, de ce point de vue, moins poussés, moins modernes que les paquebots étrangers. On peut souligner que leurs caractéristiques sont comparables à celles des plus beaux paquebots des plus grandes nations maritimes.

Tous les paquebots ont des difficultés. Je ne veux pas citer de nom, mais, il y a quelques jours encore, un grand paquebot d'un pays étranger, un paquebot nouvellement construit, a eu des difficultés absolument comparables à celles que certains de nos bateaux ont connues.

Ce n'est pas, certes, parce que je dis ces choses qu'il ne faut pas que vous recherchiez la vérité par la commission d'enquête que vous avez nommée et qu'il ne faut pas prendre pour l'avenir encore plus de précautions. Il est évidemment infiniment regrettable qu'il y ait eu certains incidents et il est infiniment regrettable que pour *Flandre* ces incidents se soient un peu trop renouvelés. Mais, entre des regrets, que j'exprime à cette tribune, et une campagne suivant laquelle ces paquebots ne pourraient pas honorer notre flotte et ne pourraient pas rendre, dans l'avenir, les services qu'on peut attendre d'eux, il y a une exagération que j'avais, semble-t-il, le devoir de souligner à cette tribune. La construction navale française a montré et montre encore ce qu'elle sait faire. Nos paquebots et nos équipages savent également porter très loin le renom du pavillon français.

Je vous demande, par conséquent, mesdames et messieurs, lorsque vous aurez procédé à cette enquête, de constater que là encore un pessimisme trop grand serait très regrettable et que certaines campagnes malheureuses doivent être dénoncées. C'est ce que je fais en ce moment.

En vous présentant ce budget qui, évidemment, n'est peut-être pas exactement celui que vous auriez souhaité, car sur certains points vous auriez préféré qu'un effort plus grand soit fait, en vous présentant ce budget, je vous demande de tenir compte des difficultés actuelles que traverse notre pays sur le plan financier et je vous demande de l'adopter sous réserve des amendements qui seront présentés. Je crois que nous pouvons, tout de même, avec ce budget, tenir nos obligations dans l'année 1954 et défendre la politique maritime de la France. (*Applaudissements.*)

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 voudrais ici indiquer au Conseil et à M. le rapporteur de la commission des finances qu'il y a dix amendements, un article additionnel et une intervention prévue. Devant cette perspective, que propose M. le rapporteur pour la suite des débats ?

M. le rapporteur. Je propose de suspendre la séance jusqu'à vingt et une heures trente.

M. le président. La commission des finances propose de suspendre maintenant la séance et de la reprendre à vingt et une heures trente.

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

Il en est ainsi décidé.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures trente-cinq minutes, est reprise à vingt et une heures quarante-cinq minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1954 (III. — Marine marchande).

Je rappelle que le Conseil de la République a prononcé la clôture de la discussion générale et ordonné le passage à la discussion des articles.

Je donne lecture de l'article 1^{er} :

« Art. 1^{er}. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses ordinaires du budget de la marine marchande pour l'exercice 1954, des crédits s'élevant à la somme de 16.332.549.000 francs.

« Ces crédits s'appliquent :

« A concurrence de 1.390.643.000 francs, au titre III : « Moyens des services » ;

« Et à concurrence de 14.941.906.000 francs, au titre IV : « Interventions publiques »,

conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état A annexé à la présente loi. »

L'article 1^{er} est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état A annexé.

Je donne lecture de cet état :

Marine marchande.

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1^{re} partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales, 156.533.000 francs. »

Par amendement (n° 5), Mlle Mireille Dumont et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. Je voudrais savoir de M. le ministre quelle a été la répartition des crédits de la loi d'aide à la marine marchande. Au titre de cette aide, 210.000 tonneaux de navires ont été construits en 1952, 180.000 en 1953. Nous aimerions savoir sur quelles bases a été faite la répartition des crédits du fonds d'aide. Cette même question a été posée à l'Assemblée nationale et aucune réponse n'a été donnée.

Je voudrais ensuite demander, par ce même amendement, la jonction de l'article 5 du chapitre en question qui est ainsi intitulé : « Crédit nécessaire à la rémunération d'agents destinés à assurer a) le service du maryage : un contractuel de deuxième catégorie, sixième échelon ; b) l'application de la loi d'aide à la construction navale (loi du 24 mai 1951) : un contractuel de première catégorie, huitième échelon, quatre contractuels de deuxième catégorie, septième échelon, un contractuel de troisième catégorie, sixième échelon.

Nous estimons qu'il est inutile de recruter des contractuels pour vérifier l'application de la loi d'aide. Le ministère peut le faire avec ses propres fonctionnaires. La commission des finances de l'Assemblée nationale a rejeté de tels procédés, et nous posons la question : est-ce que le recrutement de ces contractuels n'est pas fait en vue d'une régularisation ultérieure ? Des créations d'agents contractuels ont été accordées également pour 1953. Quelle utilité y a-t-il à ce nouveau recrutement ? L'an dernier, on nous demandait le recrutement d'un ingénieur principal du génie maritime. Est-ce que le poste a été pourvu ? Il a été supprimé cette année. Nous déclarons très franchement que ce procédé ne paraît pas régulier et qu'il doit donner lieu, nous semble-t-il, à de futures régularisations.

Je précise que notre amendement a été déposé avant que j'aie eu connaissance de l'amendement présenté par M. Abel-Durand. C'est une troisième raison pour que je maintienne avec plus de force notre demande de réduction indicative de 1.000 francs. En effet, dans l'amendement de M. Abel-Durand, qui a trait d'ailleurs à une régularisation d'agents contractuels, il est dit — et c'est vraiment un raisonnement qui n'est pas très simple — que l'Assemblée ayant voté sans discussion le chapitre dont il est question, il devenait absolument indispensable de rétablir l'article 11 sous la numérotation « article 11 bis », puisque, les crédits étant votés avec la réduction correspondant à l'article 11 présenté à l'Assemblée, le principe de la régularisation d'agents contractuels était acquis de ce fait.

M. le ministre a prétendu — nous reviendrons d'ailleurs là-dessus au moment où l'amendement de M. Abel-Durand viendra en discussion — qu'il s'agissait d'une erreur de la part de l'Assemblée. L'Assemblée ne s'est pas trompée sur le principe. Elle a pu commettre une erreur sur le montant du chapitre dont il est question, mais non sur le fait qu'elle n'a pas accepté la lettre rectificative où le principe était lui-même posé. C'est une des raisons pour lesquelles nous demandons à l'Assemblée de nous suivre, car on pourrait, sans cela, nous répliquer que nous avons voté ce chapitre et que l'ayant voté, nous devons en faire autant en ce qui concerne l'amendement. Il faut donc poser le principe dès le départ.

Cette création d'emplois contractuels me semble donc irrégulière, et je tiens à mettre mes collègues en garde contre le fait qu'en votant ce chapitre sans réserve, ils acceptent par avance l'article additionnel qui nous sera présenté par M. Abel-Durand, et je suis sûr que, sur ce dernier point, l'accord est loin d'être unanime.

Nous pensons qu'il y a des façons régulières de traiter avec les agents contractuels; il y a des commissions paritaires où des discussions peuvent avoir lieu; mais imposer ces changements d'emplois et cette création de titulaires faisant rentrer des agents par un tour de faveur et, disons-le peut-être d'une façon un peu brutale, par la bande, dans des services réguliers, nous semble irrégulier. Il ne faut donc pas que nos collègues soient surpris si, ayant voté ce chapitre, on leur disait ensuite: maintenant, messieurs, vous êtes engagés.

Voilà la raison pour laquelle j'invite mes collègues à être excessivement prudents et à voter mon amendement.

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

M. le rapporteur. La commission n'a pas eu à connaître de cet amendement. Si je comprends bien, Mlle Mireille Dumont proteste contre les intégrations qui devraient être faites. (Mlle Mireille Dumont fait un geste de dénégation.)

Vous avez protesté, me semble-t-il, contre les intégrations dont M. le ministre veut faire bénéficier certains contractuels. Tel est bien le sens de votre amendement ?

Mlle Mireille Dumont. Je demande la parole.

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

Mlle Mireille Dumont. J'ai surtout voulu souligner que si nos collègues votent ce chapitre, par ce fait, il seront liés lors du vote de l'amendement de M. Abel-Durand. Il n'y a qu'à lire l'exposé des motifs de l'amendement qui signifie: vous vous engagez, par le vote du chapitre 31-01, à ajouter un article 11 bis.

Cette manière de faire n'est pas très correcte et il faut d'abord poser le principe. C'est pourquoi j'insiste, d'autant plus que la création de postes contractuels est prévue dans ce même chapitre.

M. le rapporteur. Je voudrais dire à Mlle Mireille Dumont, maintenant que j'ai bien compris le sens de son intervention, qu'elle se trompe de chapitre. Son amendement devrait porter sur le chapitre 31-02 et non sur le 31-01. Les crédits qui permettent les titularisations ou la création de postes nouveaux ont été ôtés au chapitre 31-01 et reportés au chapitre 31-02. C'est par conséquent sur ce dernier chapitre que l'intervention de Mlle Mireille Dumont aurait dû porter. Pour rétablir exactement ce qui existait avant la lettre rectificative qui a été déposée à l'Assemblée nationale sous le n° 7124, Mlle Mireille Dumont aurait dû demander le rétablissement d'un crédit de 3.460.000 francs enlevé à ce chapitre 31-01 et reporté en partie, c'est-à-dire pour 2 millions 228.000 francs, au chapitre 31-02 qui est assorti d'un article 11 bis, objet d'un amendement de M. Abel-Durand.

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

M. le secrétaire d'Etat. Je crois que M. le rapporteur de la commission des finances a répondu ce qu'il fallait. Je voudrais simplement signaler que Mlle Mireille Dumont a commis une erreur involontaire. En effet, l'amendement de M. Abel-Durand ne vise pas la régularisation de la création de postes d'agents contractuels figurant au budget, c'est-à-dire ceux du « mariage » et de la loi d'aide, mais les formations contraires, celles de contractuels et titulaires qui figureraient dans la lettre rectificative. Par conséquent, je ne vois pas comment l'Assemblée pourrait suivre Mlle Mireille Dumont.

En ce qui concerne les crédits de la loi d'aide, je peux donner à Mlle Mireille Dumont, si elle le désire, les précisions qui l'intéressent.

Voici, pour 1954, les autorisations de programme demandées: deux cargos de 31.500 tonnes, jauge brute 44.000 tonneaux; l'aide est de 1.000.443.000 francs, ce qui fait plus de 600 millions par pétrolier; un navire de 29.000 tonnes, un de 29.500 tonnes et un de 21.500 tonnes; un navire de 38.250 tonnes; un de 37.400 tonnes; cinq cargos de 8.300 tonnes pour les messageries, un cargo de 11.600 tonnes pour le Brésil; un cargo bananier de 8.600 tonnes des Chargeurs réunis.

Nous arrivons à un total qui, avec les 2 milliards de commandes qui doivent être faites avant juillet 1954 et avec 1.500 millions pour les chalutiers et les réparations, aboutit au chiffre que nous avons demandé.

Je signale que pour tous les bateaux qui ont été construits, la loi d'aide à la construction navale a joué, sans cela les commandes n'auraient pu être passées. Cela a permis d'arriver à des prix comparables à ceux des chantiers étrangers.

Pour ces raisons, le Gouvernement repousse l'amendement.

Mlle Mireille Dumont. Je demande la parole.

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

Mlle Mireille Dumont. Je remercie d'abord M. le ministre de m'avoir donné les renseignements que je demandais. Je m'excuse ensuite de ne pas avoir été claire au sujet des agents contractuels, je vais donc reprendre ma citation et je lis, au chapitre 31-01, à la page 38 du fascicule bleu, à l'article 5: « application de la loi d'aide à la construction navale, création d'emplois contractuels... », nous trouvons un contractuel de première catégorie, quatre de deuxième catégorie, deux de troisième catégorie. Il y a donc création d'emplois contractuels au chapitre 31-01. Je m'élève contre cette création d'emplois contractuels, pensant qu'il y a des services réguliers au ministère pour assurer l'application de la loi d'aide.

D'ailleurs, il y a eu un débat à l'Assemblée nationale. Je ne voudrais pas m'étendre sur ce sujet, mais il se trouve que parfois — parce qu'il faut bien dire la chose — ce sont des services des chantiers, autrement dit les intéressés eux-mêmes, qui contrôlent l'application de la loi. Ceci n'est pas régulier.

J'en viens à l'amendement de M. Abel-Durand, et je ne crois pas que les chapitres aient changé entre l'Assemblée nationale et le Conseil de la République. L'amendement de M. Abel-Durand dit fort bien — et là, s'il y a erreur, vous voudrez bien me le dire, mais je ne crois pas — qu'il ressort des débats intervenus à l'Assemblée nationale que la traduction budgétaire de la mesure de transformation d'emplois proposée a été, en définitive, adoptée — le chapitre 31-01 du projet de budget (administration centrale: rémunérations principales), ayant été voté au cours de la première délibération avec la diminution proposée de 3.460.000 francs, et le chapitre 31-02 (administration centrale: indemnités et allocations diverses), lors de la seconde délibération, avec une augmentation de 2.228.000 francs.

Si je ne me trompe, ceci correspond bien à la lettre rectificative. Dans tous les cas, on a pensé — je crois bien en effet traduire l'exposé des motifs — que les chiffres ayant été votés, on n'avait plus ensuite qu'à inscrire le principe qui avait abouti à un changement de crédit dans les emplois. Autrement dit, c'est le principe de la titularisation des contractuels, non pas de ceux dont il est question — je mets les points sur les i — à l'article 5, mais de ceux visés par la lettre rectificative. Je répète que nous sommes opposés, non pas au principe de la titularisation, mais à la façon dont cette titularisation est opérée.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. Je crois pouvoir confirmer à Mlle Mireille Dumont qu'elle fait erreur et que c'est sur le chapitre 31-02 qu'elle devrait porter ses explications.

Je préférerais d'ailleurs qu'elle le fasse au moment de la discussion de l'amendement de M. Abel-Durand car, ainsi que je l'ai dit tout à l'heure, je vais demander que l'on réserve le vote sur le chapitre 31-02. En effet, nous ne voterons les crédits actuellement proposés que dans la mesure où cet amendement sera lui-même adopté.

L'amendement de M. Abel-Durand permet d'appliquer exactement les intégrations qui ont été prévues. Or, ces intégrations ne sont possibles que par l'apport des 2.228.000 francs prévus par la lettre rectificative au chapitre 31-02. Il faut donc que les deux choses marchent de pair. Par conséquent, nous ne serons pas en mesure de voter le chapitre 31-02 tant que nous ne connaîtrons pas la décision du Conseil sur l'amendement de M. Abel-Durand. Pour la clarté du débat, nous pourrions également réserver le chapitre 31-01.

M. le président. La commission propose donc que les chapitres 31-01 et 31-02, ainsi que les amendements (n° 5 et 9) de Mlle Mireille Dumont, soient réservés jusqu'au vote de l'amendement présenté par M. Abel-Durand, concernant l'article 11 bis. (Assentiment.)

« Chap. 31-11. — Inscription maritime. — Rémunérations principales, 507.030.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 31-12. — Inscription maritime. — Indemnités et allocations diverses, 36.727.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 31-21. — Enseignement maritime. — Rémunérations principales, 46.501.000 francs. »

Par amendement (n° 6), Mlle Mireille Dumont et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs et de le ramener, en conséquence, à la somme de 46.500.000 francs.

La parole est à Mlle Dumont.

Mlle Mireille Dumont. Je m'associe à ce qu'ont dit les orateurs qui ont pris la parole dans la discussion générale pour déplorer l'insuffisance des crédits destinés à l'enseignement maritime. Le manque de professeurs s'y fait sentir. La raison en est bien simple: l'insuffisance des traitements alloués. Résultat, les cours sont confiés à des retraités payés à tarif réduit. Nous

avons eu à dénoncer de pareils procédés la semaine dernière devant M. le ministre de l'éducation nationale, qui paye au rabais des milliers d'enseignants chaque année.

Nous demandons également les mêmes avantages en ce qui concerne les droits à l'ancienneté pour les professeurs venant de la marine marchande comme pour ceux venant de la marine nationale.

De même, il y a pénurie d'officiers et, là aussi, il est nécessaire de leur accorder les avantages qu'ils méritent, au lieu de porter atteinte aux droits acquis.

Le crédit ouvert au chapitre 31-21 ne permet pas d'assurer des traitements convenables ni de pourvoir les postes qui n'ont pas encore de titulaires, encore moins de créer les nouveaux postes dont la création va être rendue nécessaire par l'édification de nouvelles écoles.

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

M. le rapporteur. La commission des finances avait elle-même fait un abatement sur ce chapitre pour marquer l'insuffisance des crédits affectés à l'enseignement. Elle croit pouvoir accepter l'amendement de Mlle Dumont qui n'apporte d'ailleurs rien de particulier dans ce débat.

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

Je mets aux voix l'amendement, accepté par la commission.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 31-21, avec le chiffre de 46.500.000 francs résultant du vote qui vient d'être émis.

(Le chapitre 31-21, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-22. — Enseignement maritime. — Indemnités et allocations diverses, 22.208.000 francs. »

Mlle Mireille Dumont. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mlle Dumont.

Mlle Mireille Dumont. Nous demandons la modification du décret du 20 décembre 1952 portant réorganisation des écoles nationales de la marine marchande et instituant leur spécialisation. M. Abel-Durand a montré l'incohérence de cette spécialisation géographique, si l'on peut dire.

Etant donné l'importance de Marseille, premier port de France, et le fait qu'avec sa faculté des sciences, ses instituts et ses écoles annexes, cette ville offre d'immenses possibilités d'études aux élèves navigateurs, nous estimons normal — cela n'est pas exclusif d'autres ports de France, j'insiste sur ce point — d'y pouvoir préparer tous les brevets et nous souhaitons que les élèves officiers de la marine marchande y puissent faire le cycle complet d'études.

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Le décret du 20 décembre 1952 pourra être modifié et sera vraisemblablement modifié. Je connais les critiques apportées par M. le président de la commission de la marine et des pêches à ce sujet. Je n'ai pas besoin de dire que j'entends m'inspirer, en cette matière, des avis qui pourront m'être donnés.

En ce qui concerne Marseille — je l'ai dit à l'Assemblée nationale — j'envisage d'étendre le cycle d'études de son école nationale à la troisième année, l'école nationale de Nantes formant les officiers mécaniciens et celle du Havre formant les officiers de pont. On arriverait, dans cette hypothèse, à organiser trois grandes écoles nationales : Nantes, Marseille et le Havre. Je reconnais qu'on peut sans doute trouver une meilleure solution, mais, compte tenu de ce qui a été fait jusqu'à ce jour, il paraît difficile d'y parvenir.

Je reste, bien entendu, à la disposition de M. le président de la commission de la marine et des pêches du Conseil de la République pour le recevoir et pour, le cas échéant, examiner avec lui cette question.

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

Je mets aux voix le chapitre 31-22.
(Le chapitre 31-22 est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-91. — Indemnités résidentielles, 146.587.000 francs. » — (Adopté.)

3^e partie. — Personnel en activité et en retraite. Charges sociales.

M. le président. « Chap. 33-91. — Prestations et versements obligatoires, 172.854.000 francs. »

La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. Je voudrais, après mes collègues de l'Assemblée nationale, dénoncer ici même ce qu'une circulaire

ministérielle apporte aux familles des marins et officiers résidant en Algérie, qui ne touchent plus les mêmes allocations que les familles résidant en France métropolitaine. Elles perçoivent les allocations du régime algérien, régime, il faut bien le dire, discriminatoire. Ce régime algérien n'est même pas uniforme et il se trouve des familles d'administrateurs de compagnies maritimes qui touchent les mêmes allocations familiales que si elles étaient en métropole.

Quant aux familles percevant les traitements les plus bas, elles touchent jusqu'à 6.300 francs de moins par mois lorsqu'elles ont deux enfants et 16.600 francs de moins lorsqu'elles ont quatre enfants.

Nous trouvons cela proprement intolérable et nous espérons que M. le secrétaire d'Etat voudra bien agir auprès du ministre du travail afin que les familles résidant en Algérie perçoivent les mêmes allocations qu'en France.

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Je répondrai simplement à Mlle Dumont que le chapitre 33-91 ne vise pas les allocations du personnel administratif.

La question a été posée devant l'Assemblée nationale, elle est posée à nouveau ici. Je veux bien intervenir auprès du ministre du travail, mais je précise que cette question est essentiellement de sa compétence. Il vaudrait mieux, dans de telles conditions, qu'elle lui soit posée lorsque le budget de son département viendra en discussion devant le Conseil de la République.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 33-91 ?...

Je le mets aux voix.

(Le chapitre 33-91 est adopté.)

M. le président. « Chap. 33-92. — Prestations et versements facultatifs, 1.649.000 francs. » — (Adopté.)

4^e partie. — Matériel et fonctionnement des services.

« Chap. 34-01. — Administration centrale. — Remboursement de frais, 9 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-02. — Administration centrale. — Matériel, 15 millions 315.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-11. — Inscription maritime. — Remboursement de frais, 43.622.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-12. — Inscription maritime. — Matériel, 79 millions 533.000 francs. »

Par voie d'amendement (n° 12) M. Denvers, au nom de la commission de la marine, propose de rétablir le crédit voté par l'Assemblée nationale et en conséquence d'augmenter la dotation de ce chapitre de 20 millions de francs, en la portant à la somme de 99.533.000 francs.

La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. Mon amendement tend à faire relever le crédit de ce chapitre de 79.533.000 francs à 99.533.000 francs. Je m'en suis déjà expliqué.

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

M. le rapporteur. La commission des finances a opéré un abatement de 20 millions pour protester contre l'exiguïté des crédits affectés à l'Institut des pêches.

J'ai indiqué tout à l'heure à la tribune, dans mon rapport, que la commission des finances n'accepterait le rétablissement de la dotation inscrite par l'Assemblée nationale que si l'engagement formel était pris par le ministre du budget que le crédit de 15 millions promis, à l'Assemblée nationale, par M. le secrétaire d'Etat à la marine marchande serait effectivement attribué à l'office des pêches et lui permettrait de remettre en état le navire *Président Théodore-Tissier*. Si elle a cette certitude, la commission accepte l'amendement.

M. Vourc'h. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Vourc'h.

M. Vourc'h. Mes chers collègues, je suis heureux de prendre la parole à l'occasion de l'amendement présenté par M. Denvers. M. le ministre a annoncé tout à l'heure qu'ils inscrivaient 15 millions au titre de l'office scientifique des pêches, mais je voudrais lui faire préciser que cette somme sera surtout utilisée pour permettre au navire *Président-Théodore-Tissier* de reprendre la mer et de continuer à assurer sa tâche jusqu'au moment où un autre navire océanographique sera prêt à le remplacer.

N'ayant pas pris la parole dans la discussion générale, je voudrais apporter quelques brèves observations au sujet de l'institut nouvellement créé. On estimait que l'office était trop scientifique, pas assez technique et pratique. Cependant, le mot « office » impliquerait plutôt de la technicité, tandis que le

mot « institut » évoquerait au contraire de la science transcendante. Or, il apparaît que l'institut va être rendu moins scientifique que son frère aîné. Querelle verbale que je me permets de soumettre à l'appréciation de M. le ministre.

D'autre part, est-ce un avantage de faire présider cet office par un ministre ? Votre personne est en dehors de la question, évidemment, monsieur le ministre.

Jusqu'à présent, l'office scientifique des pêches a été un organisme indépendant, s'occupant strictement de recherches scientifiques, étranger véritablement aux petites chapelles scientifiques et surtout politiques. En sera-t-il de même avec une nouvelle présidence ? Je n'en suis pas certain.

Certaines professions qui sont astreintes à payer une taxe à l'institut des pêches, ne tendront-elles pas à détacher de l'institut la fonction de contrôle de salubrité des produits qu'elles mettront sur le marché ? Ceci est à craindre. Si cette question est à envisager, monsieur le ministre, je me permettrais de rappeler les décrets de 1902 et de 1905, qui réservent à l'Etat le contrôle des denrées d'ordre alimentaire. C'est un point sur lequel il serait bon de veiller si une telle éventualité se présentait.

J'ajoute une troisième observation : on ne modifie que pour mieux faire. L'office des pêches, jusqu'à présent, a montré, par ses résultats scientifiques et pratiques, par sa compétence bien reconnue dans les organisations internationales traitant d'océanographie, de biologie marine et des pêches qu'il était apte aux recherches susceptibles de développer les industries de la pêche. Pour son plein essor, il convient de lui donner les moyens. Il faudrait tripler les crédits. En don de joyeux avènement, l'institut qui le remplace voit, au contraire, ses crédits considérablement diminués, d'où l'opportunité de l'amendement de notre ami, M. Denvers.

On a voulu — ce fut le scandale de cet été d'apprendre par la presse que, déjà, des acquéreurs étaient vus à Dunkerque pour prendre possession du navire, pour voir ce qu'ils pourraient en faire — on a voulu supprimer le seul navire océanographique de la France. Tandis que les autres pays maritimes augmentent leur flotte de recherches à la mer, la France veut vendre cet unique instrument de travail. Je proteste contre une telle idée, contre le fait qu'elle ait pu prendre naissance dans les services de la marine marchande. Je le déplore profondément.

M. Primet. Il y a des députés qui avaient dit, l'an dernier, qu'il faisait peur aux poissons. C'est peut-être pour cela qu'on a voulu le vendre.

M. Vourc'h. La solution raisonnable est de maintenir le *Président-Théodore-Tissier* en activité, en état d'armement jusqu'à son remplacement. Pour le remettre en état de navigabilité, une expertise a été faite. Il suffit d'un petit nombre de millions. Lors de la discussion du budget de l'an dernier — monsieur le secrétaire d'Etat, vous ne le savez pas, car vous aviez un prédécesseur — j'avais indiqué une économie facile à faire dont on aurait pu reporter le bénéfice sur le *Président-Théodore-Tissier*, en vue de faire durer davantage les travaux de recherches. C'est une affaire sur laquelle je n'insiste pas, puisqu'une commission d'enquête a été nommée tout dernièrement par le Sénat. Je ne veux pas préjuger les conclusions de cette commission d'enquête, mais il y avait là une source d'économies réelles et faciles. Je regrette que ces économies n'aient pas été faites par vos prédécesseurs et j'espère qu'à la suite de notre enquête on aboutira à ce résultat.

Je veux ajouter une dernière observation, c'est que la continuité des travaux à la mer de l'institut scientifique et technique des pêches sera ainsi assurée, si le *Président-Théodore-Tissier* peut continuer à fonctionner pendant trois ou quatre ans encore ; la France conservera ainsi en service le seul navire océanographique qu'elle possède.

La révolution des techniques de pêche dans le monde est frappante. Dans une dizaine d'années, elles seront aussi différentes de celles d'aujourd'hui que celles-ci le sont de celles d'avant-hier.

Ce n'est pas au moment où, comme jamais dans l'histoire des industries de pêche maritime, les progrès scientifiques et techniques n'ont marché à un rythme si rapide, ce n'est pas au moment où les pêcheurs, les armateurs, les industries de la mer éprouvent les plus grandes difficultés à se maintenir au niveau du progrès, dans la lutte incessante contre la concurrence étrangère, qu'il convient, sous le prétexte d'économies budgétaires à réaliser et d'une réorganisation des services, de réduire encore les crédits affectés par l'Etat à la recherche scientifique en faveur des industries de la mer, ni de désarmer le seul navire océanographique possédé par la France. Il faut lui permettre à tout prix de continuer à fonctionner.

Les 20 millions prévus par l'amendement de M. Denvers sont très heureusement venus à ce sujet. J'ajouterai, pour augmenter les possibilités du *Président-Théodore-Tissier*, qu'il est pos-

sible, par une taxe minime sur les produits de la pêche débarquée, de trouver 20 autres millions et qu'il est facile de trouver encore 5 millions sur les produits de la pêche importés à l'état frais ou en conserve venant également de la mer, ce qui ferait un total de 45 millions, crédit qui serait de nature à permettre le plein fonctionnement du navire pendant le temps désiré.

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

M. le secrétaire d'Etat. Le Gouvernement accepte l'amendement de M. Denvers, qui permettra de rétablir les 20 millions nécessaires au fonctionnement du *Président-Théodore-Tissier*. A ces 20 millions s'ajouteraient les 15 millions que le budget a mis à la disposition de la marine marchande et une certaine somme qui devrait être donnée par les professionnels.

Je l'ai indiqué devant l'Assemblée nationale, je l'indique à nouveau devant le Conseil de la République, il faut évidemment que le comité central des pêches maritimes donne son accord et que les professionnels comprennent qu'ils ont à faire aussi un petit effort pour que ce bateau puisse naviguer et puisse continuer pendant toute l'année 1954 à rendre les services que l'on attend de lui.

Je voudrais répondre à M. le sénateur Vourc'h que je comprends très bien son désir d'obtenir certaines explications sur la transformation de l'office des pêches. En ce qui concerne l'appellation, je reconnais que son argumentation est pertinente ; néanmoins, je ne pense pas qu'il faille à l'heure actuelle changer à nouveau le nom.

Pour ce qui a trait à la présidence par le ministre ou son délégué ou par le vice-président qui a été désigné par le décret, et qui est, en l'espèce, le président du conseil supérieur de la marine marchande, je voudrais répondre à notre honorable collègue que je ne crois pas que cette réforme soit mauvaise ; je pense qu'elle devrait donner certains résultats. Ainsi que je l'ai dit cet après-midi, je ne nie pas que les savants qui ont dirigé cet office et qui s'en sont occupés aient rendu de grands services. Je ne méconnais ni l'ampleur de leurs travaux, ni la qualité de leurs recherches.

Mais il y a, en dehors de cela, un problème important ; et je vous assure que les contacts que j'ai pris avec les comités locaux de pêche maritime, avec les syndicats de marins ou de pêcheurs me l'ont appris : il n'y a pas eu de liaison assez précise entre l'office et ces pêcheurs. La documentation même, qui a été donnée aux comités locaux et aux pêcheurs, si elle est extrêmement intéressante, m'a paru, sous certains angles, beaucoup trop complexe et hors de la portée de ces syndicats.

Il faut donc arriver à trouver un système beaucoup plus pratique, de façon que l'office des pêches, tout en étant un organe scientifique, soit en même temps un organisme pratique, qui puisse développer la production de la pêche. Je crois vraiment que le ministre, en présidant certaines séances de cet institut, pourra à la fois donner l'animation nécessaire et arriver, en écoutant les professionnels qui sont en majorité dans cet organisme, en écoutant aussi les savants, à trouver les solutions concrètes, permettant une amélioration de la pêche en France, ce qui me paraît tout de même une nécessité dans l'avenir.

C'est dans ce but que le décret a précisé que le ministre ou son délégué présiderait cet institut ; en l'absence du ministre, ce sera le président du conseil supérieur de la marine marchande, qui est vice-président de cet institut. Je crois que, lui aussi, pourra présentement s'occuper d'une manière efficace de cet institut. Il sera très bien placé pour lui donner plus d'efficacité dans le sens que j'indiquais tout à l'heure.

On a dit que c'était à l'usage que l'on pourrait juger. J'espère quant à moi que nous obtiendrons des améliorations par ce moyen. En tout cas, nous avons pour l'instant les crédits nécessaires pour effectuer les réparations du *Président-Théodore-Tissier*. Ces 35 millions, plus les sommes que nous pourrions obtenir des professionnels, serviront uniquement au fonctionnement et à la navigation de ce bâtiment. Ainsi, il n'y aura pas de solution de continuité.

M. Vourc'h. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Denvers. Oui, monsieur le président.

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 34-12, au chiffre de 99.533.000 francs.

(Le chapitre 34-12, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 34-21. — Enseignement maritime. — Remboursement de frais, 2.617.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-22. — Enseignement maritime. — Matériel, 4 millions 597.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-91. — Loyers, 8.768.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-92. — Achat et entretien du matériel automobile, 5.618.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-93. — Remboursements à diverses administrations, 26.310.000 francs. » — (Adopté.)

5^e partie. — Travaux d'entretien.

« Chap. 35-91. — Entretien et réparation des immeubles, 22.234.000 francs. » — (Adopté.)

7^e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 37-01. — Indemnités et dépenses des navires réquisitionnés ou affrétés, 45 millions de francs. »

Par voie d'amendement (n° 7), Mlle Mireille Dumont et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. Je voudrais demander à M. le ministre de bien vouloir nous indiquer où sont comptabilisées les soultes dues par les armateurs pour ce qui est des obligations afférentes aux chartes-parties d'affrètement.

Tout à l'heure, dans son exposé, M. le ministre nous a indiqué où nous en étions de la reconstitution de notre flotte, mais cette question ne doit pas être oubliée et nous aimerions savoir ce qui reste dû.

On parle de 50 milliards. Quand seront-ils versés ? Il s'agit là d'une somme très importante qui pourrait aider la marine marchande en renflouant, si l'on peut dire, un budget que tout le monde s'accorde à trouver trop minime.

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

M. le rapporteur. La commission n'a pas été saisie de cet amendement; elle pense qu'il s'agit beaucoup plus d'une question posée à M. le ministre que d'une modification de chiffre.

Je voudrais profiter de l'occasion pour rappeler à M. le ministre que le chapitre 37-02 nous revient d'année en année avec la mention « Mémoire ». Tout le monde est d'accord pour reconnaître qu'il faudrait liquider les dépenses de la société des services contractuels des messageries maritimes et qu'il conviendrait d'en terminer au plus vite avec cette affaire, pour éviter tous les ans l'inscription au budget de ce chapitre pour mémoire.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Je voudrais simplement répondre à Mlle Dumont que le montant des soultes qui sont encore dues par les armateurs ne s'élève pas à 50 milliards. En effet, il reste dû, à l'heure actuelle, exactement 12.339 millions. Par conséquent, les soultes ont été payées d'une manière tout à fait normale. Ces sommes sont comptabilisées au département de la marine marchande et elles seront payées par les armateurs dans les délais prévus et dans des conditions parfaitement acceptables.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?...

Mlle Mireille Dumont. Je le retire, monsieur le président.

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

Je mets aux voix le chapitre 37-01, au chiffre de la commission.

(Le chapitre 37-01 est adopté.)

M. le président. « Chap. 37-02. — Dépenses de liquidation de la société des services contractuels des Messageries maritimes. » — (Mémoire.)

« Chap. 37-11. — Dépenses résultant de l'application du code du travail maritime et du code disciplinaire et pénal de la marine marchande, 2.275.000 francs. »

La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. J'attire de nouveau l'attention de M. le ministre sur les marins originaires de l'Afrique occidentale et de l'Afrique équatoriale qui sont encore dans nos ports, sans possibilités d'embarquement et sans ressources.

Un premier secours a été obtenu par ceux qui résident à Marseille. Mais cette triste situation ne peut durer. M. le secrétaire d'Etat devrait agir auprès du Gouvernement pour que les allocations de chômage leur soient régulièrement allouées et les allocations familiales versées lorsqu'ils y ont droit. Il faudrait aussi agir auprès des compagnies de navigation afin que des tours de rôle d'embarquement, si possible, soient établis.

Dans sa réponse à l'Assemblée nationale, M. le secrétaire

d'Etat a signalé qu'il avait attiré l'attention du préfet des Bouches-du-Rhône sur l'utilité de la rééducation professionnelle et du reclassement de ces marins. Nous trouvons cela très juste, mais en attendant ce reclassement, il faut les secourir. Ils ont droit à une aide, une aide régulière. Voilà le sens de mon intervention.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Je comprends très bien le souci de soutiers, et qui étaient employés sur les navires chauffant au charbon. A l'heure actuelle, ils ne trouvent plus d'emploi. Nous leur avons donné la possibilité de rentrer chez eux aux frais de la marine marchande.

Mais je sais qu'ils demanderaient autre chose; ils voudraient pouvoir continuer à naviguer. Or, pour cela, il faudrait — la difficulté est grande — leur donner une nouvelle formation professionnelle et obtenir des armateurs leur emploi. Les indemnités de chômage sont versées, je tiens à le souligner, spécialement aux marins pendant quatre mois, et ensuite, sous la règle commune. Voilà une situation humaine qui, je le reconnais, est souvent douloureuse. Mais des précautions, néanmoins, ont été prises. Le fait que ces marins peuvent rentrer chez eux est un élément qu'il convient d'apprécier. J'ai dit à l'Assemblée nationale que j'attirerai l'attention de M. le préfet des Bouches-du-Rhône sur cette situation.

Je ne demande pas mieux, si l'on me propose des solutions concrètes pour arriver à donner à ces hommes d'autres possibilités de travail, de les examiner. Mais je vous demande, mesdames, messieurs, de constater que le problème est assez complexe et qu'il est extrêmement difficile de lui trouver une solution immédiate.

Mlle Mireille Dumont. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mlle Mireille Dumont, pour répondre à M. le ministre.

Mlle Mireille Dumont. Ce que dit M. le ministre de l'allocation de chômage est malheureusement vrai. Mais, étant donné que ce sont là des cas tout à fait exceptionnels, on pourrait aussi leur trouver une solution particulière.

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

Je mets aux voix le chapitre 37-11, au chiffre de la commission.

(Le chapitre 37-11, est adopté.)

M. le président. « Chap. 37-91. — Frais de justice et réparations civiles, 1.900.000 francs. » — (Adopté.)

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

« Chap. 38-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (moyens des services) — (Mémoire.)

« Chap. 38-92. — Dépenses des exercices clos (moyens des services) — (Mémoire.)

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

1^{re} partie. — Interventions publiques et administratives.

« Chap. 41-01. — Etudes. — Propagande. — Récompenses, 3.700.000 francs. » — (Adopté.)

2^e partie. — Action internationale.

« Chap. 42-01. — Contribution de la France aux dépenses de divers organismes internationaux, 10.192.000 francs. »

La parole est à M. Primet.

M. Primet. A l'Assemblée nationale, certains de nos collègues ont évoqué la convention de Londres. L'annonce que cette convention allait entrer prochainement en application a soulevé une certaine émotion dans les milieux de la pêche artisanale.

La convention de Londres fixe la détermination de la taille maximum de la maille du filet chalut et vous savez que la taille de cette maille est légèrement supérieure à celle utilisée dans la pêche artisanale.

L'émotion que cette décision a produite dans les milieux de la pêche artisanale a eu tout de même certaines répercussions: il semble qu'un sursis nous soit accordé, et la maille sera fixée à 75 millimètres au Nord de Penmarc'h et à 74 millimètres au Sud.

Mais nous ignorons quelle sera la position du Gouvernement en ce qui concerne les tailles marchandes. Certes, elles seront déterminées, mais on sait bien que, quelle que soit la grandeur de la maille du chalut, on ramène chaque fois du petit poisson. Si on le laisse à bord, il crève inévitablement. On peut évidemment le rejeter à la mer, où il servira à nourrir les gros poissons, mais ce n'est pas une solution. (Sourires.)

Il serait préférable que ce poisson provenant de la pêche artisanale, donc beaucoup plus frais et mieux apprécié du consommateur, soit mis sur le marché à des prix modérés. Dans la pêche industrielle, le poisson reste parfois douze, treize, quatorze ou quinze jours dans la glace, et n'a plus du tout la même qualité quand il est mis en vente.

Je crois que sur ce point des dérogations pourraient être admises. Nous devrions être fermes et permettre ainsi à la pêche artisanale de rapporter et de mettre en vente le petit poisson qui a été pris dans les chaluts.

Je sais que le but, très louable, que recherche la conférence de Londres est d'empêcher le dépeuplement des fonds...

M. Denvers. Par les chalutiers !

M. Primet. Il s'agit, en effet, surtout du dépeuplement des fonds par les chalutiers à caractère industriel; et ce qui est extrêmement grave, c'est le système du grand chalut trainé par deux bateaux, que pratiquent les marins espagnols, qui draguent les fonds, ramassent tout et ne tiennent compte d'aucune convention. Finalement, nos petits pêcheurs artisanaux de l'Atlantique ne trouvent plus rien, quand ils passent derrière eux.

La convention de Londres devrait faire cesser ce scandale et je crois aussi qu'on pourrait prendre des dispositions pour que la pêche artisanale puisse vendre le menu fretin ramené dans les chaluts.

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

M. le secrétaire d'Etat. Mesdames et messieurs, la conférence de Londres, qui n'est qu'une réunion internationale en ce qui concerne la pêche, avait tout de même suscité une émotion car on devait normalement, à partir d'avril 1954, appliquer des règles qui — je me permets de le rappeler — avaient été édictées en 1946. Le gouvernement qui est sur ces bancs n'en est donc pas responsable. Il s'est simplement trouvé au pouvoir au moment de l'application d'une convention qui avait été signée à ce moment là et qui pouvait, en effet, avoir de graves conséquences pour la pêche artisanale.

J'ai donc donné comme instructions principales à la délégation qui partait pour Londres de voir s'il était possible de faire reporter la date d'application de la convention qui avait été fixée au mois d'avril 1954. Comme se posait aussi le problème de l'extension de cette convention au-dessous du parallèle de Penmarc'h — ce qui pouvait avoir pour conséquence, dans le Sud de la France, de causer à la pêche artisanale un préjudice considérable — j'ai donné comme instruction subsidiaire à notre délégation de s'opposer à cette extension.

Fort heureusement, — j'ai pu le dire devant l'Assemblée nationale — nous avons obtenu des résultats satisfaisants puisque l'on a prorogé de deux ans l'application au-dessus du parallèle de Penmarc'h. Ainsi, jusqu'au 5 avril 1956 il n'y aura donc pas lieu d'appliquer la convention signée en 1946 à la condition que l'on utilise, à partir du 4 avril 1954, une maille étirée de 75 millimètres. La maille actuelle étant de 74 millimètres, une maille de 74/75 millimètres ne constituera pas un très grave préjudice.

Quant à l'extension de la convention, il n'en est pas question pour le moment. Des contacts vont être pris avec l'Espagne et le Portugal afin de parvenir avec ces deux pays à des solutions communes qui pourraient être examinées à la prochaine réunion du comité permanent.

Ces faits démontrent mieux qu'un très long discours que le Gouvernement a tenu compte de la situation de la pêche artisanale, qu'il a voulu la défendre et qu'il y a réussi.

M. Primet. Je demande la parole.

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

M. Primet. Monsieur le ministre, les explications que vous venez de fournir sont plus nettes que celles qui ont été données à l'Assemblée nationale. Je suis particulièrement satisfait que vous ayez précisé davantage votre position.

Mais la question à laquelle vous n'avez pas répondu devant l'autre Assemblée — ce qui m'a incité à vous la poser — concerne la taille marchande. Je voudrais bien savoir quelle décision a été prise en ce domaine.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Je crois, en effet, que je n'ai pas répondu sur ce point à l'Assemblée nationale.

La question de la taille marchande est des plus délicates. Il est très difficile tout de même de ne tenir aucun compte des conventions qui ont été signées, mais je vous indique que, sur ce point, des conversations sont encore en cours, notamment avec le comité central de la pêche et avec toute la profession. J'essaierai d'arriver à un accord avec la profession pour que les mesures qui seront prises tiennent compte des observations générales que vous avez présentées.

Il faut, en effet, protéger la pêche artisanale. Néanmoins, on est obligé d'avoir une taille marchande, car on ne peut pas pratiquer une pêche qui aurait pour conséquence le dépeuplement des fonds. Si l'on autorisait ce dépeuplement, les pêcheurs artisanaux dans deux ans ou trois ans nous reprocheraient de n'avoir pas su prendre à temps les mesures nécessaires. Il faut donc, objectivement, se rendre compte du problème et de ses difficultés.

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

Je mets aux voix le chapitre 42-01, avec le chiffre de la commission.

(Le chapitre 42-01 est adopté.)

M. le président.

3^e partie. — Action éducative et culturelle.

* Chap. 43-21. — Contribution aux frais de fonctionnement de l'apprentissage maritime, 178.059.000 francs. »

La parole est à M. Le Bot.

M. Le Bot. Monsieur le ministre, je voudrais avoir quelques précisions en ce qui concerne les mesures nouvelles prévues au chapitre 43-21. J'aimerais connaître, en particulier, la signification, dans le troisième paragraphe, de l'abattement indicatif de 5 millions à réaliser suivant les résultats d'une enquête en cours. A ce sujet, pourriez-vous nous donner des apaisements quant au maintien des écoles d'apprentissage du littoral breton, en particulier celles de l'Aberwrac'h, de Guilvinec, de Carneau, d'Audierne et du Trioux.

L'effort réalisé en faveur de l'enseignement maritime doit être poursuivi. A l'heure où la reconstruction de notre flotte marchande s'achève, une crise de recrutement porterait préjudice non seulement aux intérêts de notre marine marchande, mais aussi à ceux de notre marine nationale. C'est pourquoi nous vous demandons instamment de maintenir et de perfectionner les écoles d'apprentissage.

Notre jeunesse maritime comprend la nécessité d'une bonne formation professionnelle et les familles s'imposent de lourds sacrifices pour l'orienter vers la marine de commerce. Si, autrefois, les pêcheurs du littoral breton vivaient essentiellement des produits de la pêche aux crustacés ou des récoltes de goémon, les crustacés se font de plus en plus rares; d'autre part, une réglementation datant de 1942 oblige les goémonniers à livrer les récoltes de goémons iodés aux usines d'iode alors qu'ils trouvent des prix plus avantageux auprès des agriculteurs. Ne pourriez-vous rapporter ce décret et rétablir la liberté de vente ?

Il apparaît aussi que la pêche à pied qui se pratiquait jadis devient impossible sur certaines parties de nos côtes livrées aux ostréiculteurs. Les concessions sont accordées trop généreusement et des protestations s'élèvent de toutes parts. Nous voudrions qu'à l'avenir il soit enfin tenu compte de l'avis des communes riveraines lors des enquêtes faites pour l'octroi de nouvelles concessions. Si, du fait de l'afflux de ces demandes de concessions, vous disposiez de ressources nouvelles, celles-ci pourraient peut-être assurer le maintien et le perfectionnement de nos écoles maritimes.

M. Denvers. Je demande la parole.

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

M. Denvers. Monsieur le ministre, à propos de ce chapitre, je dois me permettre d'attirer votre attention sur la situation de l'école d'apprentissage de Grand-Fort-Philippe et sur la situation des internes de cet établissement. En effet, depuis quelques années, ces internes qui sont, je crois, au nombre de 30 ou 40, sont hébergés dans une colonie de vacances qui est assez éloignée du lieu où se trouve l'école.

Maintenant que la commune de Grand-Fort-Philippe a fait le geste de mettre à votre disposition un local nu, pensez-vous, monsieur le ministre, pouvoir trouver les crédits nécessaires pour assurer son équipement dès 1954 ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Je réponds tout d'abord à la question relative à l'abattement indicatif à réaliser suivant les résultats d'une enquête en cours.

L'enquête dont il s'agit — et que j'ai provoquée — avait pour objet de rechercher si la gestion de l'apprentissage maritime est ou non plus onéreuse que celle d'un service public, en l'espèce, l'enseignement technique.

J'attends donc les résultats de cette enquête pour apprécier si les conditions dans lesquelles l'enseignement maritime fonctionne avec une institution qui, vous le savez, est une association régie par la loi de 1901, donne des résultats meilleurs qu'un enseignement public. J'aviserai selon les résultats de cette enquête.

En les attendant, le département du budget m'a demandé une réduction de 5 millions; je n'ai pas cru devoir m'y opposer. On prendra la décision du rétablissement de ces crédits ou telle autre initiative lorsque seront connus d'une manière précise les résultats de l'enquête.

En ce qui concerne les goémons, et notamment les goémons iodés, si l'on a pris un décret c'est que l'on avait absolument besoin d'une certaine quantité d'iode et qu'il n'y avait pas d'autre solution pour se la procurer.

A M. Denvers, je demande la permission de répondre simplement aujourd'hui que la question qu'il m'a posée est à l'étude entre l'A. G. E. A. M. et la municipalité de Grand-Fort-Philippe. Je n'ai pas, pour le moment, d'autres renseignements. Si M. Denvers le veut bien, dans quelque temps il pourra me demander où en est cette affaire. Je me ferai alors un plaisir de lui communiquer sur ce point tous les renseignements désirables.

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

Je mets aux voix le chapitre 43-21, avec le chiffre de la commission.

(Le chapitre 43-21 est adopté.)

M. le président. « Chap. 43-22. — Enseignement maritime. — Bourses. — Prêts d'honneur. — Aide aux élèves victimes de la guerre, 9.017.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 43-23. — Subventions aux écoles de pêche et de commerce, 999.000 francs. » — *(Adopté.)*

4^e partie. — Action économique. — Encouragements et interventions.

« Chap. 44-01. — Subvention aux pêches maritimes, 21.859.000 francs. »

La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. Je voudrais, monsieur le ministre, appeler votre attention sur certains agissements en matière d'importation des produits de la mer. Vous savez que ceux qui sont importés sont généralement achetés à bon compte, en tout cas, à meilleur prix que les produits de la mer français et qu'ils doivent, en conséquence, être revendus aux consommateurs à un prix inférieur à celui du poisson de la métropole.

Or, nous assistons à l'alignement des prix des poissons importés sur ceux des poissons de la métropole, ce qui fait que le bénéfice réalisé par certains importateurs est double: le premier, résultant de l'opération elle-même, et le second étant obtenu par cet alignement sur un prix plus élevé.

Les conséquences de cette opération étant évidemment très préjudiciables pour le consommateur français, je pense que vous devez essayer de vous renseigner sur cette situation et de prendre les mesures qui s'imposent.

M. Vourc'h. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Vourc'h.

M. Vourc'h. Monsieur le ministre, je voudrais présenter deux observations.

La première est relative aux huîtres. Le Gouvernement a fait part de son dessein de procéder à certaines libérations des échanges concernant les produits de la pêche. Pour ce qui est des crustacés, des moules et des roques de morues, il apparaît qu'il y a accord entre les services, les organismes professionnels et les consommateurs; par conséquent, il n'y a rien à dire à ce sujet. Au contraire, on a omis de parler des huîtres et la question se pose de savoir si l'importation des huîtres du Portugal, dites portugaises, et celles d'Espagne, qui, elles, sont plates, n'a pas été écartée à dessein parce que cette opération était peut-être susceptible de gêner certains intérêts particuliers qui ne se confondent pas avec l'intérêt général.

Nous connaissons les hausses scandaleuses qui interviennent. La douzaine est vendue, au détail, sur nos marchés, à un prix deux ou trois fois supérieur à celui qui est payé à nos producteurs.

Que l'on n'objecte pas l'insalubrité des huîtres que j'évoque. Elles ne sont vendues qu'avec le label de salubrité délivré à la sortie de la station d'épuration.

Je veux surtout parler de l'importation des huîtres d'élevage. Cette importation se fait d'Espagne et du Portugal vers l'Angleterre, la Belgique et la Hollande. Nos propres parcs ont besoin d'être ensemencés et nos petits ostréiculteurs, en cours d'installation, qui doivent attendre trois ou quatre années pour que le naissain puisse leur être livré sur les marchés, seraient heureux de recevoir de huîtres d'élevage venant d'Espagne et du Portugal.

Une enquête faite récemment en Vendée et en Bretagne a révélé qu'on serait favorable à une telle importation. Les baïes

profondes de la Galice offrent d'énormes gisements d'huîtres plates de très bonne qualité. Or, notre stock d'huîtres plates tend à l'épuisement. On s'en aperçoit. Il y a lieu de revigorer nos parcs avec de jeunes huîtres ou du naissain. Pourquoi a-t-on omis d'envisager la libération de ces huîtres sur la liste des produits de la mer libérables ? Il y a là une discrétion suspecte.

Voilà une première observation.

Monsieur le ministre, je me permets de vous proposer, toujours à l'occasion de ce chapitre une suggestion. Pour mettre fin à l'importation de conserves de poisson, ou en tout cas la freiner, il serait intéressant de chercher à tirer un meilleur parti des ressources que nous offrent les eaux de l'Atlantique qui baignent les côtes de l'Afrique occidentale française, et en particulier de la Mauritanie.

Il est avéré, en effet, que sur ces lieux de pêche traditionnellement fréquentés par nos équipages bretons, il serait du plus haut intérêt, au point de vue de l'économie nationale, de développer la pêche du thon, d'autant plus que cette pêche pourrait être faite par nos pêcheurs bretons lorsqu'ils sont sur les côtes de France, en chômage du fait de la saison. Cette question préoccupe déjà les professionnels qui ont dressé des plans détaillés et qui seraient prêts à se mettre en campagne s'ils recevaient des pouvoirs publics quelques encouragements.

Les fonds de pêche ont été prospectés à plusieurs reprises par l'institut scientifique qui nous est cher, l'institut scientifique et technique des pêches maritimes. Grâce à ces travaux, les pêcheurs seraient assurés d'un rendement qui, dès le début, leur assurerait un profit certain.

La constitution d'une flottille de pêche, équipée des engins les plus modernes, pourrait se faire dans des délais très rapides, mais il est bien évident que des initiatives privées ne pourront se développer que lorsque les pêcheurs auront acquis la certitude de bénéficier du soutien des autorités administratives.

En premier lieu, il conviendrait d'envisager la création d'un comité d'organisation de la pêche du thon en Afrique occidentale française, auquel seraient prêts à participer les ports de pêche relevant de la chambre de commerce de Quimper. Des calculs préliminaires, dont je tiens le détail à la disposition de M. le ministre, prouvent que ces initiatives seraient rentables.

Cette question me paraît être suffisamment importante au point de vue national pour que j'appelle sur elle toute l'attention de M. le secrétaire d'Etat à la marine marchande et aux pêches.

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Je voudrais répondre à M. Denvers que si, ainsi qu'il l'a signalé, certains abus ont été commis, il est assez difficile de les réprimer. Il n'empêche que les poissons français importés sont soumis, en principe, à un taux et que les services de l'économie nationale sont chargés de faire respecter ce tarif.

Il faudrait voir s'ils ne le font pas. Je vous promets d'en saisir M. le ministre de l'économie nationale, pour voir dans quelles conditions le contrôle pourrait empêcher le plus grand nombre d'abus possibles.

En ce qui concerne la question posée par M. le sénateur Vourc'h sur les huîtres, je voudrais rappeler que si le décret récemment paru qui a libéré certains produits ne comprend pas les huîtres, c'est que les syndicats professionnels des ostréiculteurs n'étaient pas du tout d'accord pour une libération relative aux huîtres.

Le décret s'applique aux moules, mais non pas aux huîtres. Il y a, vous le savez, une production très importante qui, d'ailleurs se développe de plus en plus. Je me permets donc de vous faire remarquer que je ne crois pas qu'il soit opportun de laisser développer des importations d'huîtres en France.

M. Vourc'h. Même le naissain ?

M. le secrétaire d'Etat. Même le naissain !

Nous sommes en cette matière exportateurs et non importateurs. Par conséquent, pour des produits que nous avons en nombre et en qualité suffisants chez nous, il m'apparaît qu'une saine politique économique doit tendre à développer les exportations et non point les importations.

Nous avons le devoir de protéger les produits de la pêche et de l'ostréiculture. C'est pourquoi, en accord d'ailleurs avec les syndicats professionnels, j'ai demandé à M. le ministre des affaires économiques de ne pas envisager la libération en ce qui concerne les huîtres.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 44-01 ?

Je le mets aux voix.

(Le chapitre 44-01 est adopté.)

M. le président. « Chap. 44-02. — Allocations d'intérêts fixées par la loi du 1^{er} août 1928 sur le crédit maritime, 36 millions de francs. » — (Adopté.)

5^e partie. — Action économique.
Subventions aux entreprises d'intérêt général.

« Chap. 45-01. — Exploitation des services maritimes d'intérêt général, 3.589.999.000 francs. »

La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. A l'occasion de ce chapitre, je voudrais rapidement évoquer quelques faits qui montrent l'urgence qu'il y a à recevoir les rapports entre l'Etat et les grandes compagnies de navigation, rapports fixés par la convention de décembre 1948 et l'avenant de février 1950, rapports d'ailleurs différents entre la Compagnie générale transatlantique et les Messageries maritimes.

L'avenant signé en 1948, pour trois ans, avec la Compagnie générale transatlantique garantissait 1 milliard de subvention pour combler le déficit d'exploitation. Cet avenant n'a pas été renouvelé alors que le milliard est devenu 1.517 millions en 1953 et que le budget de 1954 prévoit 1.740 millions.

Pourtant, il y aurait beaucoup à dire, même à redire au sujet de la gestion de cette compagnie dont nous devons obtenir des comptes détaillés d'exploitation et voir aussi si les postes « publicité », « missions » et « cérémonies » ne sont pas excessivement gonflés.

L'an dernier, je soulevais ici la question de la participation concurrente à Air France, qu'ont certaines compagnies de navigation. Aujourd'hui, après l'interruption de trafic sur Air-Transport, où la Compagnie générale transatlantique était majoritaire, Air-Transport fusionnerait avec Air-Algérie. Les intérêts de la Compagnie générale transatlantique, donc ceux de l'Etat, seraient sauvegardés, mais toujours en concurrence avec la compagnie nationalisée Air France.

L'Etat, minoritaire dans Air-Algérie, donnerait en fait à cette compagnie les moyens de concurrencer Air France.

D'autre part, la Compagnie générale transatlantique paraît vouloir se décharger, au profit peut-être d'autres compagnies qui réclameraient, elles aussi, de larges subventions, de la liaison maritime avec la Corse.

Ce fait apparaît lorsqu'elle comptabilise à part le trafic sur la Corse, qui est déficitaire. Ceci à l'air de vouloir montrer qu'elle ne peut plus continuer à assurer ce trafic.

Nous souhaitons que le Gouvernement n'accepte plus le contrat qui lie la Compagnie des messageries maritimes et la Compagnie générale hôtelière, avec la Société hôtelière maritime qui réalise de substantiels bénéfices, alors que les compagnies de navigation, elles, sont déficitaires.

Pour la Compagnie des Messageries maritimes, le statut provisoire devait prendre fin en 1952. Le trafic de guerre avec l'Indochine est une cause de déficit pour les Messageries maritimes. Les prix de transport consentis à l'Etat sont maintenant très bas : transport de matériel de guerre et de troupes. Nous souhaitons et nous espérons vivement que ce trafic cesse. Le moment est venu d'entendre la voix des populations, spécialement celle du port de Marseille qui veut le rétablissement d'un trafic de paix par la cessation de la guerre au Viet-Nam.

Non seulement, par un armistice, par des négociations en vue de la paix, il sera fait droit à l'aspiration au vœu de la quasi-unanimité de la France, mais en même temps cessera une cause de déficit de la compagnie des Messageries maritimes et de ralentissement du trafic portuaire de Marseille. Le rétablissement total de marchés avec la Chine et les pays riverains de la Mer Noire donnerait aussi un heureux regain d'activité à la Compagnie des Messageries maritimes.

Ce chapitre a subi à l'Assemblée nationale un blocage de crédits. C'est l'indication de l'urgence des avenants promis par le Gouvernement — et M. le ministre tout à l'heure en a promis la discussion rapide — mais c'est aussi l'indication que nous tenons, nous aussi, Parlement, à ce que la discussion vienne très vite devant nous.

M. le président. Je suis saisi de trois amendements.

Le premier amendement (n° 3), présenté par M. Romani, tend à réduire le crédit du chapitre 45-01 de 1.000 francs.

La parole est à M. Lachèvre, pour défendre l'amendement.

M. Lachèvre. M. Romani s'excuse, il est obligé de s'absenter. Il a défendu son amendement à la tribune, tout à l'heure, au cours de son exposé. Il demande simplement de rappeler au Conseil de la République que cet amendement n'a d'autre but que de matérialiser — ainsi qu'il l'a expliqué tout à l'heure — la volonté du Conseil de la République de satisfaire les légitimes revendications des populations de la Corse, formulées depuis plus de trois ans à cette tribune.

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

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

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le secrétaire d'Etat. Je n'ignore pas que les avenants seront âprement discutés par certains membres de l'Assemblée nationale ou du Conseil de la République. Comme on a bloqué 592 millions et que la discussion sur ces avenants va venir très rapidement, je crois, vraiment, qu'il serait d'une mauvaise méthode d'instaurer une discussion embryonnaire.

Je demande donc à Mlle Mireille Dumont de vouloir bien attendre que les avenants soient soumis au Conseil de la République pour que je réponde à ses observations.

En ce qui concerne la Corse, je suis d'accord sur le principe. On fera l'impossible.

Le deuxième amendement (n° 4), présenté par M. Symphor et les membres du groupe socialiste, propose également de réduire le crédit inscrit à ce chapitre 4501 de 1.000 francs.

La parole est à M. Symphor.

M. Symphor. J'ai développé mon amendement tout à l'heure, dans mon intervention à la tribune. Je prends la permission de répondre très brièvement à M. le ministre. Je tiens à le remercier pour toutes les promesses chargées d'espérances qu'il nous a faites.

Je prends volontiers acte — et les intéressés l'apprendront dès ce soir — que le secrétaire d'Etat à la marine marchandé veut bien soutenir leurs revendications. Mais il y a un point sur lequel nous ne sommes pas d'accord, M. le secrétaire d'Etat et moi-même, et il me permettra modestement de le lui dire, c'est sur les allocations familiales.

Vous avez annoncé qu'une proposition est à l'étude en ce qui concerne l'indemnité de cherté de vie. Vous avez fait une observation qui nous remplit d'inquiétude. Vous nous avez rappelé que le Gouvernement avait envoyé dans ces départements une commission d'enquête chargée d'établir quel est exactement le coût de la vie et qu'une décision ne pourra être prise que lorsque les conclusions de l'enquête seront connues.

C'est là que se manifeste notre désaccord. Il y a trois ans qu'il dure. Je dirai à M. le ministre que lorsque nous avons voté ici l'extension de l'échelle mobile aux départements d'outre-mer, nous avons introduit un article qui disait que dans les deux mois du vote de cette loi, une commission de la statistique serait chargée d'aller dans ces départements étudier la situation du coût de la vie.

Dix mois après, la commission d'enquête n'est pas encore désignée, il a fallu les grèves de 65 jours de l'ensemble des fonctionnaires pour que le Gouvernement, pris de court, envoyât une mission qui, paraît-il, est allée dans ce département, en est revenue, mais dont on ignore encore les conclusions et les décisions.

Quand cela va-t-il finir ? Pendant ce temps, la misère se prolonge et s'étend, l'irritation gagne toutes les couches de la population ; le mal que je vous ai signalé tout à l'heure et que j'ai diagnostiqué dans son comportement se fait sentir.

Des missions sont envoyées très souvent dans ces départements. Il y en a de toutes les espèces. Il y a celles du Conseil de la République, de l'Assemblée nationale, de l'Assemblée de l'Union française. Il y a celles du Gouvernement.

Votre prédécesseur, M. André Morice est allé à la Martinique. Il y a été reçu comme on sait recevoir dans ce pays tous les messagers qui viennent nous apporter un peu de ce baiser maternel de la France. Il en est revenu avec le sentiment profond, qu'il n'a pas caché, que le coût de la vie, que les prix étaient 100 p. 100 plus élevés dans ces départements qu'en France.

Vous êtes entourés de hauts fonctionnaires qui ont certainement confirmé ce point de vue. Dans ces conditions, nous nous étonnons un peu qu'on nous déclare : il faut encore de nouvelles commissions et de nouvelles missions !

Au début de ce mois, il y avait une mission de quatre parlementaires de l'Assemblée nationale à la Martinique, aux Antilles et également à la Réunion. Ils ont décidé sur l'heure qu'il fallait une augmentation immédiate de 50 p. 100. Si les informations ou les enseignements des missions ou des membres du Gouvernement qui ont vu ce pays dans cette situation sont sans effet, je me demande quelle est la valeur de ces missions. Je veux vous dire une chose qui n'est pas une impertinence, mais l'expression de la réalité : à l'heure actuelle, la présence de ces missions constitue un thème familier aux chansonniers de chez nous !

Si on veut faire quelque chose, on a les éléments de base : le rapport de notre collègue, Mme Marcelle Devaud, ici présente, le rapport de M. Viatte à l'Assemblée nationale, le rapport de Mme Malroux à l'Assemblée de l'Union française, le rapport de M. Morice. On peut tout de même, en attendant que

la situation soit définitivement réglée, accorder quelque chose à ces gens qui sont proches du dénuement le plus complet.

M. Abel-Durand, président de la commission de la marine et des pêches. Et le financement ?

M. Symphor. Sur quoi s'est-on basé pour accorder des indemnités de cherté de vie aux éléments métropolitains ? Les chiffres sont significatifs : un agent indigène gagne 30.000 francs, un agent métropolitain en gagne 85.000 ; la différence, 55.000 francs, est constituée par des indemnités de vie chère. Sur quoi s'est-on basé pour les calculer ? Sur une connaissance profonde de la situation.

C'est pourquoi je demande à M. le ministre la permission de maintenir cet amendement. Il ne constitue aucun acte d'hostilité contre lui ou son gouvernement ; au contraire, je lui ai rendu l'hommage sincère qu'il mérite. Cet amendement constitue moralement une manifestation de la volonté du Conseil de la République. Je ne crois pas que vous puissiez sous-estimer cette collaboration du Conseil dans une situation où vous lutez contre des bureaux absolument hostiles.

C'est dans cet esprit que je demande à M. le secrétaire d'Etat d'accepter mon amendement et au Conseil de le voter.

M. le président. Par voie d'amendement (n° 8), M. Boudinot propose de réduire le crédit du chapitre de 50 millions de francs.

La parole est à M. Boudinot.

M. Boudinot. J'ai entendu avec une réelle satisfaction les déclarations que M. le ministre de la marine marchande a faites à la suite de mon intervention de ce soir. Elles confirment les bonnes dispositions qu'il a toujours manifestées au sujet de l'affectation du bateau *Guyane* au service de mon département.

C'est avec non moins de satisfaction que je l'ai entendu dire que ce n'est pas pour une dépense de 50 millions que l'on peut refuser d'établir des liaisons maritimes correctes avec le département de la Guyane.

En dehors de la question très importante de la liaison maritime proprement dite, la mise en service du bateau *Guyane* permettra de résoudre le grave problème du chômage des inscrits maritimes guyanais, dont la Compagnie générale transatlantique a déjà promis le rembarquement sur ce bateau, et qui attendent avec anxiété de reprendre la navigation et leur véritable activité.

La commission des finances du Conseil de la République nous a demandé de suivre la décision prise par l'Assemblée nationale de bloquer les 592 millions d'augmentation de subvention en attendant de discuter les avenants à passer avec les compagnies de navigation intéressées. Je voudrais savoir si ces avenants tiendront compte, pour ce qui est de la Compagnie générale transatlantique, de l'exploitation du *Guyane*.

Si cette assurance pouvait m'être donnée, je ne verrais aucun inconvénient à retirer mon amendement. Dans le cas contraire, je serais au regret de le maintenir, en demandant que les 50 millions soient réservés pour permettre d'envisager le financement du déficit éventuel d'exploitation.

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

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

M. le président de la commission de la marine et des pêches. J'ai demandé la parole pour dire simplement à mon ami Symphor que si, sentimentalement, je suis d'accord avec lui pour voter son amendement, j'aurai de la peine à le voter efficacement.

En effet, des vœux comme celui-là, on peut les multiplier ici. Demander une augmentation des prestations familiales, c'est fort bien. Mais quel en sera le financement ? C'est à ce problème que nous nous sommes heurtés.

Peut-être faut-il cesser cette manière de faire pour arriver à des conclusions plus pratiques. C'est pourquoi je suggère à M. Symphor de retirer son amendement en demandant à M. le ministre de la marine marchande de suivre, en ce qui le concerne, les requêtes et les revendications de mon ami Symphor.

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

Je rappelle qu'il y a trois amendements sur le même chapitre.

M. le rapporteur. Sur l'amendement qui a été présenté par M. Romani, j'ai déjà dit que la commission était d'accord, car il s'agit d'un abatement de principe.

En ce qui concerne l'amendement présenté par M. Symphor, la commission des finances laisse le Conseil juge.

Mais, en ce qui concerne l'amendement déposé par M. Boudinot, qui demande un abatement de 50 millions sur les crédits

affectés aux subventions accordées aux compagnies nationalisées, il m'apparaît que la commission des finances ne peut pas accepter un abatement aussi important, qui réduit dans une proportion considérable les sommes qui étaient proposées pour les compagnies nationalisées, d'autant que je ne pense pas que cet abatement tende au but que poursuit M. Boudinot. On risque de gêner la Compagnie générale transatlantique sans lui imposer au fond quelque chose de plus précis que ce qu'elle fait à l'heure actuelle. C'est la raison pour laquelle je demande au Conseil de la République de ne pas retenir l'amendement proposé par M. Boudinot.

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

M. le secrétaire d'Etat. En ce qui concerne l'amendement de M. Romani, j'ai déjà répondu en disant que je ferai l'impossible pour que les suggestions qu'il nous a présentées puissent recevoir une application.

En ce qui concerne M. Symphor, je lui ait indiqué ce que le département de la marine marchande avait fait. Je comprends très bien l'argumentation qu'il présente en se basant sur la comparaison du prix de la vie aux Antilles et en France métropolitaine. Je suis convaincu qu'il y a là des différences sensibles, trop sensibles même. Je le suis tellement que j'ai demandé récemment au comité de coordination des salaires d'arriver à une décision sans attendre le rapport de la commission d'enquête. Cependant, vous savez que c'est ce comité qui a ordonné l'enquête. Le fait que j'ai demandé qu'il soit passé outre vous démontre combien je suis convaincu de la justesse de la cause que vous défendez.

Je demande à M. le sénateur Boudinot de bien vouloir retirer son amendement. Je crois lui avoir dit tout à l'heure le grand espoir que j'avais de voir une solution intervenir en ce qui concerne les relations maritimes avec le département de la Guyane.

J'espère beaucoup que le paquebot *Guyane* pourra prendre son service ; les pourparlers que j'ai à l'heure actuelle avec la Compagnie Générale Transatlantique me donnent cet espoir. Ce qu'il y a de certain, c'est que le vote de cet amendement n'arrangerait en rien la situation ; il enlèverait 50 millions à la subvention et ne donnerait pas un centime pour que le paquebot *Guyane* puisse assurer ses relations maritimes avec le département de la Guyane.

J'insiste donc très fermement pour que cet amendement soit retiré.

Je souligne que devant l'Assemblée nationale un député de la Guyane avait lui-même proposé un amendement dans le même sens, demandant que 50 millions soient retirés de la subvention. Mais il s'est rendu à notre argumentation et il a été entendu, ce qui est infiniment plus logique, qu'au moment où nous discuterons des avenants nous pourrions voir si les crédits nécessaires existent ou n'existent pas pour le paquebot *Guyane*. C'est à ce moment que les représentants de la Guyane pourront faire un effort pour trouver une solution. J'espère que lorsque nous viendrons discuter des avenants, je pourrai dire tant à l'Assemblée nationale qu'au Conseil de la République que les députés et les sénateurs de la Guyane ont satisfaction.

M. Boudinot. Je demande la parole.

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

M. Boudinot. Monsieur le ministre, c'est exactement ce que je viens de dire. Si vous me donnez l'assurance qu'il sera tenu compte des arguments présentés lorsque sera envisagée la question de la mise en service du paquebot *Guyane*, je suis tout prêt à retirer mon amendement.

M. le secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. le secrétaire d'Etat. Je ne peux pas faire, à l'heure actuelle, la promesse formelle que le paquebot *Guyane* sera remis sur la ligne maritime du département de la Guyane. Nous sommes en pourparlers avec la Compagnie transatlantique et j'ai le très ferme espoir d'arriver à une solution favorable.

M. Boudinot. Une fois de plus, nous faisons confiance au Gouvernement et je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement de M. Boudinot est retiré. Je mets aux voix l'amendement de M. Romani, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

M. Symphor. Je demande la parole.

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

M. Symphor. J'ai trop de déférence respectueuse pour la personne de M. le président de la commission de la marine et des pêches et j'ai trop confiance dans les promesses et les assurances que lui a données M. le ministre et dans les engagements qu'il a pris pour que je ne cède pas volontiers à la demande qui

m'est adressée. Je retire mon amendement sous la réserve qu'il ne s'agit pas de majorations abusives de soldes, mais de la reconnaissance d'un droit et de la suppression de mesures discriminatoires, sous la responsabilité de M. le président de la commission de la marine et des pêches et de M. le ministre. (Sourires.)

M. le président. L'amendement de M. Symphor est retiré.

Je mets aux voix le chapitre 45-01, avec le chiffre de 3.589.998.000 francs, résultant du vote de l'amendement de M. Romani.

(Le chapitre 45-01, avec ce chiffre, est adopté.)

6^e partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité.

M. le président. « Chap. 46-01. — Participation aux dépenses des sociétés de sauvetage et d'entraide aux familles des marins péris en mer, 20.854.000 francs. » — (Adopté.)

7^e partie. — Action sociale — Prévoyance.

« Chap. 47-01. — OEuvres sociales en faveur des gens de mer, 52.228.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 47-31. — Subvention à l'établissement national des invalides de la marine, 11.018.999.000 francs. » — (Adopté.)

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

« Chap. 48-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (interventions publiques). (Mémoire.) »

« Chap. 48-92. — Dépenses des exercices clos (interventions publiques). (Mémoire.) »

Je rappelle que, les chapitres 31-01 et 31-02 ayant été réservés, l'ensemble de l'article 1^{er} et de l'état A doit également être réservé.

« Art. 2. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses en capital du budget de la marine marchande, pour l'exercice 1954, des crédits s'élevant à la somme de 35.153.999.000 francs et des autorisations de programme s'élevant à la somme de 17.595 millions de francs.

« Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent :

« Au titre V : « Investissements exécutés par l'Etat », à concurrence de 532 millions de francs pour les crédits de paiement et de 410 millions de francs pour les autorisations de programme ;

« Au titre VI : « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat », à concurrence de 10.621.999.000 francs pour les crédits de paiement et de 10.100 millions de francs pour les autorisations de programme ;

« Au titre VII : « Réparation des dommages de guerre » à concurrence de 24.000 millions de francs pour les crédits de paiement et de 7.085 millions de francs pour les autorisations de programme, conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état B annexé à la présente loi. »

L'article 2 est réservé jusqu'au vote des chapitres figurant à l'état B annexé.

Je donne lecture de cet état :

ETAT B

Travaux publics, transports et tourisme.

III. — MARINE MARCHANDE.

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT.

6^e partie. — Equipement culturel et social.

« Chap. 56-20. — Equipement des établissements d'enseignement maritime :

« Autorisation de programme, 105 millions de francs ;

« Crédit de paiement, 100.400.000 francs. »

Personne ne demande la parole?...
Je mets aux voix le chapitre 56-20.

(Le chapitre 56-20 est adopté.)

M. le président. « Chap. 56-21. — Equipement des établissements d'enseignement maritime (loi de programme) :

« Autorisation de programme, néant.

« Crédit de paiement, 138 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 56-47. — Etablissements d'enseignement maritime (plan quinquennal) :

« Autorisation de programme, 210 millions de francs.

« Crédit de paiement, 110 millions de francs. » — (Adopté.)

7^e partie. — Equipements administratif et divers.

« Chap. 57-10. — Equipement des services de l'inscription maritime :

« Autorisation de programme, 95 millions de francs.

« Crédit de paiement, 183.600.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 57-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance :

« Autorisation de programme, mémoire ;

« Crédit de paiement, mémoire. »

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS AVEC LE CONCOURS DE L'ÉTAT

A. — Subventions et participations.

3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.

« Chap. 63-00. — Aide à la construction navale :

« Autorisation de programme, 10 milliards de francs.

« Crédit de paiement, 10.471.999.000 francs. »

La parole est à Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. Dans ce chapitre figure une réduction de crédits de 428 millions. Les crédits primitivement prévus étaient de 10.900 millions de francs, ramenés à 10.472 millions de francs. Nous avons demandé des explications sur la répartition de ces crédits et M. le ministre a bien voulu les fournir.

Nous nous félicitons que les accords franco-soviétiques permettent de donner du travail à 400 ouvriers des chantiers de la Gironde qui étaient menacés de chômage. Nous demandons que ces accords soient étendus et nous ne pouvons pas être d'accord avec la diminution d'environ 4 p. 100 qui frappe le budget de la marine, comme d'ailleurs tous les budgets, au moment où nous avons un grand effort à faire dans le domaine de la construction navale.

Il a été rappelé — et M. le ministre l'a signalé — la nécessité très grande d'entreprendre rapidement la construction d'un paquebot sur la ligne de l'Atlantique-Nord. Des engagements ont été pris, mais nous pensons que les délais de construction sont un peu trop longs. M. le ministre nous a indiqué tout à l'heure qu'il était nécessaire de maintenir notre prestige, et que, pour ce faire, il fallait construire de belles unités. Nous voulons dire qu'il serait plus souhaitable de construire deux paquebots de 30.000 tonneaux environ, dans le genre des paquebots norvégiens. Ainsi serait rapidement amélioré, ainsi que cela est souhaitable, notre trafic sur la ligne de l'Atlantique-Nord. Ceci serait beaucoup mieux, à notre sens, que de construire un unique et très grand paquebot.

M. le président de la commission de la marine et des pêches. Je demande la parole.

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

M. le président de la commission de la marine et des pêches. Il me semble que Mlle Mireille Dumont anticipe sur les résultats de l'étude actuellement en cours. Elle affirme qu'il est préférable d'avoir deux bateaux de 30.000 tonneaux, à l'exemple des marines scandinaves. Mais il est possible que dans l'intérêt du pavillon français il soit préférable d'avoir un bateau de 50.000 tonneaux d'une vitesse plus rapide que celle des bateaux scandinaves.

Le Conseil de la République ne peut pas *a priori* porter un jugement, sur la seule déclaration de Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. Il est de mon droit, comme de celui de tous les parlementaires, de faire une suggestion.

M. le président. Assurément !

M. le président de la commission de la marine et des pêches. Avec votre expérience en matière de construction navale !

Mlle Mireille Dumont. C'est une suggestion de bon sens.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 63-00 ?

Je le mets aux voix avec les chiffres de la commission.

(Le chapitre 63-00, avec ces chiffres, est adopté.)

M. le président.

6^e partie. — Equipement culturel et social.

« Chap. 66-00. — Subventions d'équipement aux sociétés de sauvetage :

« Autorisations de programme, 100 millions de francs ;

« Crédits de paiement, 150 millions de francs. » — (Adopté.)

7^e partie. — Equipements administratif et divers.

« Chap. 67-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance :

- « Autorisations de programme, mémoire ;
- « Crédits de paiement, mémoire. »

TITRE VII. — RÉPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE

3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.

« Chap. 73-21. — Reconstitution de la flotte de commerce et de pêche :

- « Autorisations de programme, 7.085 millions de francs ;
- « Crédits de paiement, 24 milliards de francs. » — (Adopté.)
- « Chap. 73-22. — Remise en état des navires affrétés :
- « Autorisations de programme, néant ;
- « Crédits de paiement, mémoire. »

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 2, avec la somme globale de 35.153.999.000 francs pour les crédits de paiement et de 17.595 millions de francs pour les autorisations de programme, ainsi qu'il résulte des votes émis sur l'état B.

(L'article 2 est adopté.)

M. le président. « Art. 3. — Le tarif des remorquages des bâtiments de mer effectués par les unités de la surveillance des pêches maritimes tel qu'il est fixé par l'article 127 de la loi de finances du 13 juillet 1925 est modifié comme suit :

JAUGE BRUTE DU BATIMENT REMORQUE	PRIX PAR HEURE de remorquage.
	Francs.
Inférieure à 10 tonneaux.....	500
Comprise entre 11 et 20 tonneaux.....	1.000
Comprise entre 21 et 50 tonneaux.....	2.000
Comprise entre 51 et 100 tonneaux.....	4.000
Supérieure à 100 tonneaux..	6.000
	et 2.000 F en plus par 100 tonneaux.

— (Adopté.)

« Art. 4. — Le prix de vente des feuilles de rôle d'équipage et des feuilles de couverture est fixé à 100 francs par feuille.

« Le recouvrement est effectué en même temps que celui des cotisations dues au désarmement. »

Mlle Mireille Dumont. Nous ne voterons ni l'article 4, ni l'article 5, car ils prévoient des augmentations de taxes, et nous ne pouvons accepter les relèvements envisagés.

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

Je mets aux voix l'article 4.

(L'article 4 est adopté.)

M. le président. « Art. 5. — La délivrance des permis de circulation visés aux 1^{er} et 2^e de l'article 6 de la loi du 1^{er} avril 1942 et des cartes de circulation individuelles ou collectives instituées par les articles 7 et 8 de la même loi ainsi que le renouvellement annuel des visas sur ces titres de navigation, donnent lieu à la perception, au profit du fonds de réserve de l'établissement national des invalides de la marine, d'un droit fixe de 2.000 francs pour les bateaux non munis de moteurs ou dont le moteur a une force au plus égale à 5 CV. Pour les bateaux munis d'un moteur d'une force supérieure, le droit sera augmenté de 400 francs par CV au delà de 5 CV. »

Personne ne s'oppose à ce texte ?

Je le mets aux voix.

(Ce texte est adopté.)

M. le président. Par amendement (n° 10) M. Lachèvre propose de compléter cet article par un alinéa ainsi conçu :

« Les droits ci-dessus seront réduits de 50 p. 100 lorsque les permis de circulation seront délivrés à des pensionnés de la marine, âgés de plus de cinquante-cinq ans. »

La parole est à M. Lachèvre.

M. Lachèvre. Mes chers collègues, cet article n'a soulevé aucune objection à l'Assemblée nationale. Il procurerait, m'a-t-on dit, 70 millions au fonds de réserve de l'établissement national des invalides et l'utilisation de ces fonds est prévue pour un développement de l'action sanitaire et sociale de cet établissement. Il est probable, sinon certain, que la perception de droits relativement élevés, puisqu'exigibles chaque année,

aura sa répercussion sur les chantiers de construction de petits navires de plaisance et sur l'activité d'ateliers spécialisés dans la fabrication de moteurs marins.

Cet aspect n'a certainement pas échappé aux auteurs de l'article 5, car c'est au principal la navigation dite de plaisance, qui est considérée en France comme un luxe, alors que toutes les autres nations maritimes l'encouragent, qui est visée.

Je suis cependant surpris, je dois le dire, de la présence d'un tel article dans le budget de la marine marchande, au lendemain d'un salon nautique qui semblait avoir reçu toutes les bénédictions ministérielles pour encourager la pratique d'un sport qui est une magnifique école d'entraînement à la mer, un sport qui est souvent à l'origine d'une vocation maritime et qui est à la base de l'activité de nombreux chantiers spécialisés dans la construction de navires en bois.

La crise est déjà sévère dans ces chantiers de construction. J'ai eu l'occasion, il y a quelques jours, de visiter dans mon département, à Meulan, un chantier de constructions qui occupait encore l'an dernier 380 ouvriers et qui va fermer ses portes faute de travail. Mon amendement vise l'application de l'article 5 aux retraités de la marine, j'entends les retraités de la marine militaire et les pensionnés de la marine marchande.

Lorsqu'on a fait carrière à la Société nationale des chemins de fer français, on a la chance de disposer jusqu'à la fin de ses jours d'un certain nombre de permis de circulation susceptibles d'effacer en partie et gratuitement la nostalgie des voyages. Lorsqu'on a bourlingué pendant trente ou quarante ans, il y a une chose qu'il est impossible d'oublier, c'est la mer. Inutile de vous dire que les compagnies n'offrent pas de petits bateaux.

Je vous demande de ne pas mettre en parallèle la navigation de plaisance et les anciens marins qui, au soir de leur navigation active, ont un petit bateau avec lequel ils sortent pendant deux, trois ou quatre mois par ans pour aller pêcher — je m'excuse auprès des bretons — ce qu'ils appellent la « godaille ».

Vous allez leur faire payer 5.000, 6.000 ou 8.000 francs, ce qui est exagéré. C'est la raison pour laquelle en faveur des pensionnés de la marine, je demande au moins une réduction de 50 p. 100, si M. le ministre ne pense pas qu'il serait utile et raisonnable de les exonérer complètement.

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

M. le rapporteur. La commission, n'ayant pas eu connaissance de cet amendement, n'a pas pris position. Elle ne s'y oppose pas cependant, parce que les fonds provenant de cette taxe doivent servir au fonds de solidarité des invalides de la marine.

M. Denvers. Jq demande la parole.

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

M. Denvers. Je voudrais demander une précision à l'auteur de l'amendement. Sur les futurs 30.000 assujettis à cette taxe, combien y aurait-il à peu près de retraités de la marine ? Je ne crois pas que leur nombre soit très élevé.

M. Lachèvre. 10 p. 100, 15 p. 100 au grand maximum.

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

M. le secrétaire d'Etat. Je comprends très bien le souci de M. Lachèvre et je suis prêt à accepter son amendement. Je voudrais tout de même lui demander s'il ne serait pas d'accord pour y apporter une petite modification. Cet amendement dit : « les pensionnés de la marine âgés de plus de 55 ans ». M. Lachèvre accepterait-il de substituer 65 ans à 55 ans. On arriverait, en retenant cet âge de 55 ans, à traiter les plaisanciers plus favorablement que les professionnels, ce qui me semble tout de même un peu anormal.

M. Lachèvre. Je demande la parole.

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

M. Lachèvre. Je ne suis pas tellement opposé à cet article 5 en ce qui concerne les plaisanciers. Il est absolument certain que les plaisanciers profitent de nos installations portuaires, profitent du balisage, profitent également de conditions particulières pour l'achat d'essence — par exemple les plaisanciers peuvent acheter l'essence sans douane. Il est normal, dans ces conditions, qu'ils apportent leur part à notre établissement national des invalides.

Mais à soixante-cinq ans, monsieur le secrétaire d'Etat, les retraités de la marine n'ont vraiment plus l'envie d'aller en mer. A cinquante-cinq ans, du commandant de Normandie au dernier des matelots, il faut débarquer. On prend sa retraite à cinquante-cinq ans. Or, à cet âge-là, un homme n'est pas complètement fini ; il a souvent envie de reprendre la mer pendant

quelque temps, d'aller un peu à la pêche. Alors donnez-lui au moins cette satisfaction d'y aller pendant dix ans, jusqu'à soixante-cinq ans. A soixante-cinq ans, il met les mains dans les poches, au coin du port, et il ne bouge plus. Je me permets d'insister, monsieur le ministre.

M. le secrétaire d'Etat. Je m'en remets à la décision de l'Assemblée.

M. le président. Pour ce terme « plaisanciers », vous m'assurez que je n'aurai pas d'ennui avec l'Académie française ? (Sourires.)

M. le secrétaire d'Etat. C'est un néologisme, monsieur le président, mais je me permets de rappeler que l'Académie française accepte bien souvent de donner une valeur littéraire à des néologismes.

M. le président. Elle montre quelque fois du libéralisme, mais souvent aussi de la sévérité. Mais, puisque vous m'assurez que ce terme est valable, le *Journal officiel* sera couvert.

Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix l'amendement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole sur l'article 5 ainsi complété ?

Je le mets aux voix.

(L'article 5 est adopté.)

M. le président. « Art. 6. — Les troisième et quatrième alinéas de l'article 11 de la loi du 1^{er} avril 1942, modifiés par l'article 4 de la loi du 3 septembre 1947, sont à nouveau modifiés comme suit :

« Bateaux de 5 tonneaux de jauge brute et au-dessous : deux mille francs ;

« Bateaux au-dessus de 5 tonneaux : deux mille francs, plus deux cents francs par tonneau ou fraction de tonneau. »

« La redevance prévue par les dispositions précitées sera perçue par les services de l'inscription maritime au profit du fonds de réserve de l'Etablissement national des invalides de la marine. » — (Adopté.)

« Art. 8. — Par dérogation aux dispositions de l'article 22 de la loi du 29 mars 1897, les dépôts à la caisse des gens de mer ayant plus de vingt-neuf ans de date et dont le montant est inférieur à 20.000 francs ne font l'objet ni d'avis aux ayants droit, ni de publication au *Journal officiel*. » — (Adopté.)

« Art. 9. — Le ministre chargé de la marine marchande est autorisé, pour l'application de la loi n° 51-675 du 24 mai 1951 relative à la construction navale, à recruter des agents contractuels qui seront rémunérés sur un fonds de concours rattaché au budget général. Sur ce fonds de concours seront également prélevées les dépenses supplémentaires de matériel nécessitées par l'application de la loi. »

« Le fonds de concours sera alimenté par une cotisation versée par les bénéficiaires de la loi, proportionnelle au montant des allocations perçues par les intéressés et dont le taux, fixé chaque année par arrêté concerté du ministre chargé de la marine marchande et du ministre des finances, ne pourra être supérieur à 2/1.000 des allocations. » — (Adopté.)

« Art. 10. — Lorsque les armateurs ou propriétaires n'auront pas assuré leurs bateaux pour la totalité de la durée d'armement, les droits de désarmement seront majorés de 2 p. 100 pour la période pendant laquelle les bateaux n'auront pas été assurés. » — (Adopté.)

« Art. 11. — Le Gouvernement devra, avant le 1^{er} juin 1954, saisir le Parlement d'un projet de loi portant ouverture de crédits pour la construction d'un paquebot destiné à assurer la continuité de l'exploitation de la ligne maritime de passagers sur l'Atlantique Nord. » — (Adopté.)

Par amendement (n° 1) M. Abel-Durand propose d'insérer un article 11 bis (nouveau) ainsi conçu :

« Un règlement d'administration publique fixera les conditions dans lesquelles les agents en fonction au secrétariat d'Etat à la marine marchande à la date du 1^{er} janvier 1954, pourront être titularisés dans les emplois d'agents titulaires dont la création est prévue par la présente loi. »

La parole est à M. Abel-Durand.

M. Abel-Durand. L'exposé des motifs de mon amendement doit être rapproché de la lettre rectificative du 6 novembre 1953. Par cette lettre rectificative, les chapitres 31-01 et 31-02 sont modifiés ; sur l'un, il y a un abattement, sur l'autre, une adjonction qui est, d'ailleurs, inférieure à l'abattement, de sorte que, en définitive, on a fait une réduction de dépenses d'environ 1 milliard.

L'Assemblée nationale, dans le texte qui a été voté définitivement, la commission des finances, dans celui qu'elle nous propose, ont tenu compte de cette lettre rectificative en ce qui

concerne les inscriptions au budget, mais la lettre rectificative comportait, non seulement des modifications, mais aussi un article 11 qui les régularisait.

Celui-ci était ainsi conçu : « Un règlement d'administration publique fixera les conditions dans lesquelles les agents en fonctions au secrétariat d'Etat à la marine marchande à la date du 1^{er} juillet 1954, pourront être titularisés dans les emplois d'agents contractuels dont la création est prévue par la présente loi ».

L'Assemblée nationale a omis de voter cet article, pourtant parfaitement justifié. Par suite des transformations intervenues dans l'administration centrale, certains emplois contractuels peuvent être rendus permanents, et, pour l'attribution de ces emplois permanents, on tiendra compte des services rendus par les contractuels. Tel est l'esprit général des transformations qui sont opérées dans l'administration centrale, conformes d'ailleurs, me semble-t-il, aux suggestions de Mlle Mireille Dumont.

Mlle Mireille Dumont. Je demande la parole.

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

Mlle Mireille Dumont. La conclusion de M. Abel-Durand est tout à fait contraire à celle que j'ai tirée moi-même ; il le sait fort bien.

M. Abel-Durand. Pas du tout !

Mlle Mireille Dumont. Il vient de faire état du chapitre 31-01. J'étais donc exactement dans la vérité lorsque, tout à l'heure, j'ai défendu mon amendement.

D'ailleurs, M. Abel-Durand reprend les arguments que j'ai développés, c'est-à-dire que les crédits budgétaires étant votés, l'absence de l'article 11 bis serait une erreur matérielle de l'Assemblée. Je crois qu'ici tout le monde sait ce qu'il veut faire, partisans de l'article 11 bis ou adversaire, et j'espère que le vote de mon amendement montrera que le Conseil est hostile à cet article 11 bis.

Ce que l'on veut faire est simple. Il y a des contractuels qui sont au ministère depuis six ou sept ans et on veut les titulariser. Nous ne sommes pas contre toute titularisation des contractuels. Nous ne sommes pas non plus contre l'emploi de contractuels. Mais nous sommes opposés à la façon dont les opérations sont actuellement conduites.

Le comité technique paritaire n'a pas été saisi. On va ainsi aboutir à des anomalies. Etant donné que l'échelon actuel auquel ont accédé ces contractuels est excessivement élevé, certains contractuels avec six ou sept ans d'emploi accèderont à des traitements correspondant à ceux des fonctionnaires qui ont vingt ans d'emploi. Une telle situation est absolument intolérable.

Dans la lettre rectificative, on nous parle aussi de la pyramide et on nous dit qu'il faut tenir compte d'un certain pourcentage du personnel d'encadrement par rapport au personnel d'exécution ; mais il y a surtout, dans le personnel contractuel que l'on veut titulariser, un personnel d'encadrement, ce qui est plus grave.

Par exemple pour les attachés administratifs de première classe qui sont à l'indice 420-500 du cadre qu'on va ainsi créer, le pourcentage est de 15,55 p. 100 ; il est de 14,36 p. 100 dans le cadre existant. Or, si 14,36 p. 100 était un pourcentage déjà trop fort, on va maintenant, par la titularisation, augmenter encore le nombre de ces postes d'encadrement. Tout ceci est tout à fait anormal, contraire aux principes émis et contraire aussi à tout principe démocratique.

Il existe un comité paritaire. A-t-il été consulté ? Il y a également une commission chargée du contrôle et du fonctionnement des ministères. Cette commission a-t-elle fait une enquête, établi un rapport ? Nous voudrions savoir quelle a été la réponse fournie à la direction des affaires économiques et du matériel naval où sont occupés la plupart des contractuels ?

Si nous acceptons cet amendement qui reprend la lettre rectificative repoussée à l'unanimité par l'Assemblée nationale, nous installerions de façon irrégulière des personnes recrutées sans concours à des postes qui reviennent de droit aux jeunes qui sortent de l'école nationale d'administration.

Nous acceptons qu'il y ait des techniciens, mais nous déclarons que ces techniciens doivent avoir des emplois temporaires, et le jour où l'on voudra les titulariser, il faut que cela soit justifié et ne lèse pas le personnel qui est déjà titulaire à l'administration centrale.

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

M. le rapporteur. La commission des finances estimant que la commission de la marine était mieux qualifiée qu'elle-même pour connaître très exactement les conditions dans lesquelles ces intégrations peuvent se faire, m'a chargé de laisser l'As-

semblée juge de la décision qu'elle devra prendre en la matière.

Elle m'avait simplement donné mission de vous dire que, dans la mesure où l'article 11 bis serait adopté, elle accepterait pour le chapitre 31-01 la dotation actuellement inscrite, mais que, dans l'hypothèse inverse, elle demanderait au Conseil de la République de retenir la dotation primitivement inscrite au projet de budget.

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

M. le secrétaire d'Etat. Je demande avec insistance au Conseil de la République d'accepter l'amendement proposé par M. le président de la commission de la marine marchande.

Il suffit de se reporter au *Journal officiel* pour constater que l'Assemblée nationale a oublié de voter l'article 11, alors qu'après discussion elle a voté, dans les chapitres 31-01 et 31-02, les crédits nécessaires aux intégrations.

Je voudrais faire remarquer qu'un règlement d'administration publique fixera les conditions d'intégration. D'autre part, il convient de noter qu'il s'agit en l'espèce d'un cadre latéral. Donc, les intégrations de contractuels ne pourront, en aucun cas, porter préjudice aux titulaires. Si, en effet, il ne s'agissait pas d'un cadre latéral, on pourrait comprendre que l'entrée de contractuels arrivés récemment à l'administration centrale suscite l'aigreur et la protestation de leurs collègues titulaires, dans la crainte que ces intégrations nuisent à leur propre avancement.

J'insiste donc pour que l'amendement de M. Abel-Durand soit voté, car s'il ne l'était pas, les conséquences pourraient être assez graves. Vous avez bien voulu reconnaître qu'il fallait à la marine marchande, à certains postes et dans certaines directions, des techniciens. On a recruté ces techniciens par contrats. Il y a donc là, sur le plan technique, des hommes particulièrement compétents. S'ils n'étaient pas titularisés, nous pourrions les voir quitter la marine marchande et il serait très difficile de les remplacer. Dans l'intérêt d'une bonne administration, de façon à régulariser des situations, il est nécessaire de procéder à ces intégrations. On a pris des précautions pour que ces intégrations puissent être faites sans nuire au personnel de l'administration centrale puisque, je le répète, elles se font dans un cadre latéral.

Je vous demande, compte tenu de ces observations, de bien vouloir voter l'amendement qui vous est présenté.

M. Abel-Durand. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Abel-Durand.

M. Abel-Durand. Je voudrais rappeler que, comme l'a dit M. Denvers lui-même au nom de la commission de la marine et des pêches, l'amendement qui vous est présenté par le président de la commission est un amendement de la commission. En effet, devant celle-ci, M. le secrétaire d'Etat à la marine marchande a exposé les modifications survenues dans l'administration centrale. Ces modifications ont été approuvées par l'Assemblée nationale, puisqu'elle a modifié en conséquence les chiffres inscrits aux chapitres 31-01 et 31-02. Mais pour donner des garanties aux intéressés un article, dans la lettre rectificative, fixait les conditions dans lesquelles cette réintégration serait réalisée. Ces garanties qui se trouvent dans un règlement d'administration publique, on demande au Conseil de la République de les assurer et les réaliser.

Aussi, je m'étonne que Mlle Mireille Dumont, qui veut protéger ces intérêts, refuse un texte semblable qui, au contraire, donne toutes les garanties désirables aux intéressés.

Mlle Mireille Dumont. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mlle Dumont.

Mlle Mireille Dumont. La garantie essentielle aurait été de consulter le comité technique paritaire. On me dit que c'est un règlement d'administration publique qui, maintenant, va définir les modalités d'intégration et probablement aussi de traitements.

Or, le chapitre 31-01 fixait l'évaluation du traitement qui sera attribué à ces contractuels lorsqu'ils deviendront titulaires. Je voudrais faire remarquer que ces contractuels, en 1946 et 1947, ont été classés non pas à des échelons d'ancienneté, mais à des échelons d'âge. On nous dit que cela va les faire entrer dans un cadre latéral et faire augmenter le nombre des fonctionnaires compétents.

Je ne discute pas la question de compétence, mais seulement la façon dont on veut les intégrer, façon, quoique l'on puisse dire, absolument irrégulière. Prétendre que cela ne portera pas préjudice au personnel est inexact. Dans certains postes, ce personnel sera en surnombre et obligé d'accomplir des besognes, des travaux qui pourraient être effectués par

d'autres. Cela gênera sûrement le recrutement et la montée des jeunes qui s'orienteraient régulièrement vers l'administration.

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

Je mets aux voix l'amendement de M. Abel-Durand, accepté par le Gouvernement.

Mlle Mireille Dumont. Je demande un scrutin.

M. le président. Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

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

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

Nombre de votants.....	246
Majorité absolue	124
Pour l'adoption	230
Contre	16

Le Conseil de la République a adopté.

En conséquence, le texte de l'amendement devient l'article 11 bis (nouveau).

Il nous reste à examiner les chapitres 31-01 et 31-02, qui avaient été réservés jusqu'au vote de l'article 11 bis nouveau qui vient d'être inséré.

Je rappelle que le chapitre 31-01 était ainsi libellé :

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales, 156.533.000 francs. »

Il faisait l'objet d'un amendement présenté par Mlle Mireille Dumont et les membres du groupe communiste, tendant à en réduire la dotation de 1.000 francs.

Cet amendement a été développé.

Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur, Mesdames, messieurs, la commission des finances vous demande de voter le chapitre 31-01 — cette prière vaudra aussi pour le chapitre 31-02 — avec la dotation qu'elle avait inscrite et, par conséquent, de rejeter les propositions de Mlle Dumont, qui n'ont plus de raison d'être après le vote qui vient d'avoir lieu et qui démontre que le Conseil de la République n'est pas d'accord avec elle.

Mlle Mireille Dumont. Je maintiens mon amendement sur le chapitre 31-01, comme je maintiens celui que nous avons présenté au chapitre 31-02.

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

Je mets aux voix l'amendement, repoussé par la commission. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix le chapitre 31-01, avec le chiffre de la commission.

(Le chapitre 31-01, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses, 26.765.000 francs. »

Je rappelle que, sur ce chapitre, également réservé jusqu'au vote de l'article 11 bis (nouveau), un amendement est présenté par Mlle Dumont et les membres du groupe communiste, tendant à en réduire la dotation de 1.000 francs.

Je mets aux voix l'amendement, repoussé lui aussi par la commission.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix le chapitre 31-02, au chiffre de la commission.

(Le chapitre 31-02, avec ce chiffre, est adopté.)

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

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 1^{er}, avec la somme globale de 16.352.547.000 francs, résultant des votes émis sur l'état A.

(L'article 1^{er}, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Art. 12. — Un règlement d'administration publique fixera les conditions d'intégration dans les nouveaux cadres créés par la présente loi de certains agents en fonction à l'institut scientifique et technique des pêches maritimes au 1^{er} janvier 1954. » — *(Adopté.)*

« Art. 13. — Le montant des crédits inscrits au chapitre 45-01 est bloqué à concurrence de 592.002.000 francs jusqu'à la ratification par le Parlement des avenants aux conventions entre l'Etat, d'une part, la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des messageries maritimes, d'autre part. » — *(Adopté.)*

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

Conformément à l'article 72 du règlement, il y a lieu de procéder à un vote par scrutin public.

Le scrutin est ouvert.
(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

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

Nombre de votants.....	306
Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République.....	160
Pour l'adoption	234
Contre	72

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.

— 12 —

DEMANDE DE DISCUSSION IMMEDIATE

M. le président. Conformément à l'article 58 du règlement, la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions demande la discussion immédiate, pour la prochaine séance, du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, fixant les modalités d'élection du Président de la République (n° 569, année 1953).

Il va être aussitôt procédé à l'affichage de cette demande de discussion immédiate, sur laquelle le Conseil de la République sera appelé à statuer au début de la prochaine séance.

— 13 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Michel Debré un rapport fait au nom de la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, fixant les modalités d'élection du Président de la République (n° 569, année 1953).
Le rapport sera imprimé sous le n° 578 et distribué.

J'ai reçu de M. Brizard un rapport fait au nom de la commission de la presse, de la radio et du cinéma, sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à créer la carte de journaliste professionnel honoraire (n° 539, année 1953).

Le rapport sera imprimé sous le n° 579 et distribué.

J'ai reçu de M. Menu un rapport supplémentaire fait au nom de la commission du travail et de la sécurité sociale sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, modifiant les dispositions du livre 1^{er} du code du travail relatives au reçu pour solde de tout compte (n°s 426 et 540, année 1953).
Le rapport sera imprimé sous le n° 580 et distribué.

— 14 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance publique, qui aura lieu le jeudi 3 décembre, à quinze heures et demie :

Décision sur la demande de discussion immédiate du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, fixant les modalités d'élection du Président de la République (n°s 569 et 578, année 1953, M. Michel Debré, rapporteur) ;

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des affaires étrangères pour l'exercice 1954 (I. — Service des affaires étrangères) (n°s 491 et 567, année 1953, M. Jean Maroger, rapporteur) ;

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des affaires étrangères pour l'exercice 1954 (III — Services français en Sarre) (n°s 476 et 568, année 1953, M. Jean Maroger, rapporteur) ;

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification du traité franco-néerlandais conclu à Paris le 2 juin 1948 (n°s 416 et 485, année 1953, M. Abel-Durand, rapporteur, et n° 561, année 1953, avis de la commission de l'agriculture, M. Primet, rapporteur) ;

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, sur les donations, legs et fondations faits à l'Etat, aux départements, communes, établissements publics et associations reconnues d'utilité publique (n°s 412 et 560, année 1953, M. Rabouin, rapporteur) ;

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, modifiant les dispositions du livre 1^{er} du code du travail relatives au reçu pour solde de tout compte (n°s 426, 540 et 580, année 1953, M. Menu, rapporteur, et avis de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, M. Delalande, rapporteur) ;

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier la convention internationale du travail n° 101 concernant les congés payés dans l'agriculture, adoptée par la conférence internationale du travail dans sa trente-cinquième session, tenue à Genève en juin 1952 (n°s 437 et 537, année 1953, M. Monsarrat, rapporteur) ;

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier la convention internationale du travail n° 99 concernant les méthodes de fixation des salaires minima dans l'agriculture (n°s 467 et 557, année 1953, M. Monsarrat, rapporteur) ;

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier la convention conclue entre la France et la Belgique, signée le 30 janvier 1953 à Paris et relative à la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés à la frontière franco-belge (n°s 440 et 554, année 1953, M. Naveau, rapporteur) ;

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier l'accord de commerce signé à Mexico le 29 novembre 1951 entre la France et le Mexique (n°s 442 et 555, année 1953, M. Naveau, rapporteur) ;

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à fixer le statut du personnel de la caisse nationale de l'énergie (n°s 488 et 558, année 1953, M. Vanrullen, rapporteur) ;

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à créer la carte de journaliste professionnel honoraire (n°s 539 et 579, année 1953, M. Brizard, rapporteur) ;

Discussion de la proposition de résolution de Mme Jacqueline Thome-Patenôtre, tendant à inviter le Gouvernement à faire procéder, en 1954, à un dénombrement général de la population (n°s 463 et 559, année 1953, Mme Marcelle Devaud, 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.

Erratum

au compte rendu in extenso de la séance du 29 octobre 1953.

DISCOURS DE M. MICHEL DEBRÉ

Page 1695, 2^e colonne, 9^e alinéa, 13^e ligne:

Au lieu de: « Le transfert... n'est pas non limitative »,

Lire: « Le transfert... n'est pas une limitation ».

Démission d'un sénateur.

Dans sa séance du 1^{er} décembre 1953, le Conseil de la République a pris acte de la démission de M. Sid-Cara Cherif, sénateur du département d'Oran (2^e collège).

Modification aux listes électorales des membres des groupes politiques.**GROUPE DE LA GAUCHE DÉMOCRATIQUE
ET DU RASSEMBLEMENT DES GAUCHES RÉPUBLICAINES**

Apparentés aux termes de l'article 16 du règlement.

(5 membres au lieu de 6.)

Supprimer le nom de M. Sid-Cara Cherif.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 1^{er} DECEMBRE 1953

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.

**LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES
auxquelles il n'a pas été répondu
dans le mois qui suit leur publication.**

(Application du règlement du Conseil de la République.)

Présidence du conseil.

N° 1534 M. Marc Rucart.

Secrétariat d'Etat.

N° 3904 M. Jacques Debû-Bridel.

Affaires économiques.

N° 4230 M. Marcel Lemaire; 4275 M. Yvon Coudé du Foresto.

Affaires étrangères.

N° 3981 M. Albert Denvers; 4305 M. Michel Debré; 4431 M. Michel Debré; 4435 M. Michel Debré.

Agriculture.

N° 3901 M. Jean-Yves Chapalain; 4043 M. Maurice Pic; 4438 M. Marius Moutet.

Budget.

N° 2633 M. Luc Durand-Réville; 2704 M. Pierre de Villoutreys; 4134 M. Marius Moutet; 4309 M. Alex Roubert; 4381 M. Charles Naveau; 4439 M. Jean-Louis Tinaud; 4411 M. André Maroselli; 4442 M. André Maroselli; 4443 M. André Maroselli; 4444 M. Edgar Tailhades; 446 M. Maurice Walker; 4487 M. Raymond Pinchard; 4388 M. Lucien Tharradin; 4544 M. Gaston Chazette; 4516 M. Raymond Pinchard; 4541 M. Marc Bardon-Damarzid.

Education nationale.

N° 3798 M. Jean-Yves Chapalain; 4369 M. Gaston Chazette; 4518 M. André Méric.

Finances et affaires économiques.

N° 899 M. Gabriel Tellier; 1351 M. Jean Bertaud; 1499 M. Maurice Walker; 1500 M. Maurice Walker; 1836 M. Jean Doussot; 2484 M. Maurice Pic; 2999 M. Paul Pauly; 3419 M. François Ruin; 3565 M. Charles Deutschmann; 3762 M. René Schwartz; 3822 M. Edgar Tailhades; 4009 M. Waldeck L'Huillier; 4029 M. Michel Debré; 4097 M. Auguste Pinton; 4108 M. Robert Aubé; 4136 M. Jacques Gadoin; 4137 M. Léon Motais de Narbonne; 4250 M. René Radius; 4253 M. Paul Wach; 4346 M. Max Monichon; 4355 M. Yves Jaouen; 4427 M. Martial Brousse; 4453 M. Antoine Courrière; 4491 M. Jacques Boisron; 4494 M. Léon Motais de Narbonne; 4495 M. André Southon; 4496 M. Lucien Tharradin; 4498 M. Lucien Tharradin; 4499 M. Lucien Tharradin; 4501 M. Lucien Tharradin; 4519 M. Martial Brousse; 4520 M. Martial Brousse; 4521 M. Martial Brousse; 4522 M. Martial Brousse; 4523 M. Jean Coupigny; 4524 M. Maurice Walker; 4544 M. Robert Liot; 4545 M. Robert Liot; 4546 M. Yvon Razac; 4552 M. Jean Biatarana; 4553 M. Raymond Bonnetous; 4554 M. Gaston Chazette; 4555 M. Gilbert-Jules.

France d'outre-mer.

N° 4503 M. Edmond Michelet; 4526 M. Paul Gondjout.

Intérieur.

N° 4556 M. Charles Naveau.

Justice.

N° 4469 M. Léon Motais de Narbonne; 4528 M. Jean Reynouard; 4557 M. Gaston Chazette.

Reconstruction et logement.

N° 4069 M. Léon Jozeau-Marigné; 4475 M. Albert Denvers; 4536 M. Georges Marrane.

Santé publique et population.

N° 4558 M. Albert Durand; 4559 M. Edouard Soldani.

Travail et sécurité sociale.

N° 4478 M. Marcel Lemaire; 4479 M. Charles Laurent-Thouvery; 4510 M. André Southon; 4548 M. Fernand Auberger; 4549 M. François Monsarrat; 4560 M. Jean Bertaud; 4561 M. André Maroselli.

Travaux publics, transports et tourisme.

N° 4181 M. Jean Bertaud; 4483 M. André Méric; 4533 M. Edgar Tailhades; 4550 M. Yvon Coudé du Foresto.

AGRICULTURE

4637. — 1^{er} décembre 1953. — M. Jacques Beauvais demande à M. le ministre de l'agriculture si dans l'état actuel de la réglementation et, particulièrement, celle qui concerne la répartition du blé, un moulin reconstruit après incendie peut être remis en marche à n'importe quel moment, nonobstant l'inertie des services administratifs qualifiés et l'opposition systématique de quelques meuniers régionaux; si l'O. N. I. C. chargé de la distribution du blé peut alléguer une absence de programme de fabrication pour empêcher la production de farines faute de destination; si, à défaut de programme signifié, le meunier intéressé, ayant reçu du blé, peut cependant fabriquer ses farines, les mettre à la disposition de l'O. N. I. C. et en exiger le paiement; comment sera indemnisé ce meunier du préjudice subi par lui par le maintien en attente sur place du personnel d'exploitation et par le paiement des charges sociales et fiscales qui lui incombent depuis le 1^{er} octobre 1953, alors qu'il avait régulièrement averti les services compétents, dès le 15 septembre 1953, de ses intentions de mise en marche.

BUDGET

4638. — 1^{er} décembre 1953. — **M. Max Monichon** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** qu'une entreprise de prestations de services paye sur les sommes qu'elle facture à ses clients la taxe de 5,30 pour 100, la taxe sur les transactions et la taxe locale; et lui demande de lui confirmer si ces mêmes taxes sont également dues lorsque les services sont rendus en faveur de clients étrangers qui en profitent à l'étranger, dès l'instant que le travail constitutif de la prestation est lui-même effectué en France.

FRANCE D'OUTRE-MER

4639. — 1^{er} décembre 1953. — **M. Raymond Susset** expose à **M. le ministre de la France d'outre-mer** que des exemptions fiscales ont été prévues par la loi pour les souscripteurs de l'emprunt Pinay (3 1/2 p. 100 1952); que dans la métropole ces exemptions exonèrent ces souscripteurs de l'impôt sur les intérêts dudit emprunt; que les mêmes avantages ont été accordés dans certains territoires d'outre-mer, notamment à Madagascar et au Cameroun; et demande pour quelles raisons les souscripteurs ou porteurs de titres de cet emprunt, résidant en Guinée et y étant assujettis à l'impôt général sur le revenu ou taxe progressive, ne bénéficient pas de cette exonération; et quand il compte accorder les mêmes avantages à la Guinée.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

4640. — 1^{er} décembre 1953. — **M. Marcel Lemaire** expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** que les directions régionales de la sécurité sociale ont été appelées à accorder l'allocation aux vieux travailleurs salariés à des personnes ayant été occupées comme salariées dans des exploitations agricoles, sans que les cotisations aient été versées; que les directions régionales se sont alors retournées contre l'ancien employeur qui n'avait pas réglé les cotisations, et sous menace de poursuites, ont exigé le remboursement des allocations versées, comme prévu par la loi du 7 octobre 1946, mais sans se soucier de la non-rétroactivité de la loi; que, par crainte de poursuites, les vieux agriculteurs ont payé pour des périodes antérieures à la loi, ce qui a certainement obéré leur budget, lorsqu'ils n'ont pas été dans l'obligation d'emprunter; que les caisses d'assurances sociales, tout en reconnaissant que la loi ne pouvait avoir d'effet rétroactif, refusent le remboursement des sommes versées à tort et sous la menace; et lui demande si cette décision avait son agrément et, dans le cas contraire, quelles formalités doivent remplir les intéressés pour obtenir la restitution rapide des sommes versées indûment.

REponses DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AGRICULTURE

4531. — **M. Joseph Lasalarié** demande à **M. le ministre de l'agriculture** de lui faire connaître la liste des communes ayant bénéficié de subventions en matière d'électrification pour l'année 1953. (*Question du 22 octobre 1953.*)

Réponse. — En matière d'électrification rurale, les collectivités maîtres de l'œuvre sont, en général, des syndicats intercommunaux. Lorsqu'une subvention est allouée à un syndicat intercommunal pour réaliser une tranche de travaux d'électrification, la décision correspondante n'énumère pas les communes sur le territoire desquelles seront effectués les travaux. Pour en obtenir la liste, il faudrait, dans chaque cas particulier, se reporter aux documents techniques du projet syndical. Il n'est pas possible d'entreprendre cette recherche à l'échelon de l'administration centrale.

4539. — **M. Louis André** demande à **M. le ministre de l'agriculture**: 1° le montant total des exportations de blé français, pour la dernière campagne; 2° à combien se sont élevées les rentrées perçues au titre de la taxe de résorption pour cette dernière campagne; 3° le montant des sommes prélevées sur le produit de cette taxe de résorption pour permettre les exportations de blé français, pendant ce même temps. (*Question du 27 octobre 1953.*)

Réponse. — 1° Les exportations de blé au cours de la campagne 1952-1953 représentent un total de 2.624.683 quintaux dont : 281.036 quintaux livrés en reliquat de programmes 1951-1952 et couverts par la cotisation de résorption perçue au titre de la campagne 1951-1952; 489.534 quintaux exportés sous forme de blé de semence ou en compensation de blés importés et n'ayant entraîné aucune intervention financière de l'office des céréales; 226.370 quintaux exportés en remboursement de prêts antérieurement accordés; 2° les sommes perçues actuellement au titre de la cotisation de résorption pour la campagne 1952-1953, s'élèvent à 2.005.209.974 F,

les sommes restant à encaisser à ce titre pouvant être évaluées à 200 millions de francs environ; 3° les sommes à prélever sur le produit de la taxe précitée pour couvrir les exportations effectuées au cours de la précédente campagne s'élèvent à 2.153 millions de francs; 4° les excédents de recettes seront affectés exclusivement à la résorption des excédents de la campagne 1953-1954.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

4598. — **M. Albert Danvers** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** s'il compte prendre les indispensables mesures qui s'imposent pour assurer, dans un temps aussi court que possible, l'examen et la liquidation des dossiers de pécule des 800.000 ayants droit; lui rappelle qu'à la cadence actuelle et avec le faible effectif du personnel des délégations interdépartementales, les opérations de règlement du pécule dû aux anciens prisonniers de guerre dureront encore longtemps, pour ne pas se terminer avant 1963, c'est-à-dire dix-huit ans après la fin de la guerre, et douze ans après l'inscription du premier crédit inscrit au budget de l'Etat; et lui signale en particulier la situation de la délégation interdépartementale de Lille qui, par manque de personnel, ne peut liquider que 1.500 demandes par mois. (*Question du 19 novembre 1953.*)

Réponse. — L'examen des dossiers relatifs au pécule des anciens combattants prisonniers de guerre se trouve ralenti par le manque de personnel dans les directions interdépartementales et notamment celle du Nord. Il est envisagé de recruter en 1954, quatre cents vacataires supplémentaires qui seraient plus particulièrement affectés à la liquidation du pécule dont il s'agit.

EDUCATION NATIONALE

4542. — **M. Georges Marrane** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale**: 1° quelles sont les mesures qu'il entend prendre pour accorder aux sportifs qui se déplacent le bénéfice du collectif à 60 p. 100 de réduction. Unaniment, les sportifs et leurs dirigeants soulignent que la dernière augmentation des tarifs de la Société nationale des chemins de fer français a eu les plus graves répercussions quant au recrutement et au déroulement de leurs activités et insistent pour que des mesures soient prises ramenant ainsi, en ce qui les concerne, les tarifs de la Société nationale des chemins de fer français au taux antérieur; 2° souligne que les subventions de fonctionnement aux fédérations et sociétés sportives sont d'un montant absolument insuffisant et lui demande quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour les porter au niveau des besoins réels et sans cesse grandissants du mouvement sportif français, lequel estime, d'autre part, que ces subventions doivent être accordées sans aucune discrimination; 3° demande de lui indiquer les noms des organismes prêteurs habilités à consentir des prêts suffisants aux collectivités locales au titre des travaux d'équipement sportif. Le cas échéant, il demande quelles sont les directives qu'il entend donner aux organismes intéressés pour que les travaux engagés, déjà subventionnés par l'Etat, puissent être terminés dans les plus brefs délais. (*Question du 27 octobre 1953.*)

Réponse. — 1° La question du relèvement des réductions consenties sur les tarifs ferroviaires pour les déplacements sportifs n'est pas perdue de vue par le ministère de l'éducation nationale. Mais il n'a pas été possible de dégager, au projet de budget de l'exercice 1954, les ressources nécessaires pour porter de 50 p. 100 à 60 p. 100 le taux de réduction actuellement pratiqué; une telle mesure représenterait en effet à la charge du budget général une dépense supplémentaire annuelle de plus de 51 millions de francs; 2° les crédits de subventions aux fédérations et associations sportives font l'objet, chaque année, d'une augmentation, sans doute insuffisante au regard des besoins, mais qui permet cependant à la direction générale de la jeunesse et des sports de poursuivre son action dans cet important secteur d'activités. C'est ainsi qu'un crédit de 221.500.000 francs figure à ce titre au projet de budget pour l'exercice prochain. La répartition de ces subventions est effectuée entre les organismes agréés par le ministère en considération des résultats obtenus dans le domaine sportif et des ressources propres dont dispose chacun d'eux. Il n'est pas fait d'autre discrimination; seul le cas d'un organisme, qui semble à la base de l'observation contenue dans la question de l'honorable sénateur, a fait l'objet d'une décision spéciale du Gouvernement en date du 8 décembre 1952; les explications données à cet égard par le représentant du Gouvernement, lors de la discussion en séance publique du budget de l'éducation nationale pour 1953 devant le Conseil de la République, conservent toute leur valeur; 3° depuis quelques années, les organismes prêteurs (Crédit foncier de France, Caisse des dépôts et consignations) ont pris une position restrictive en matière de prêts aux collectivités locales pour parfaire le financement des travaux d'équipement sportif subventionnés par l'Etat. Plusieurs démarches ont été effectuées auprès tant de ces organismes que du ministère des finances afin que les municipalités puissent obtenir les avances qui leur sont indispensables, mais les résultats des interventions entreprises, bien qu'appréciables, sont encore très insuffisants au regard des besoins. On peut toutefois espérer que, dans un avenir prochain, les possibilités de crédit des caisses préleveuses permettront de satisfaire avec une plus grande facilité les demandes d'emprunt présentées par les collectivités locales.

4543. — M. André Southon demande à M. le ministre de l'éducation nationale si la comparaison devant la commission de réforme peut être imposée par l'autorité supérieure alors que l'intéressé, jouissant de toutes ses facultés mentales, non atteint de maladies incurables, n'a jamais demandé un congé de longue durée, ni à faire valoir ses droits à une retraite anticipée. (Question du 27 octobre 1953.)

Réponse. — Réponse affirmative. L'administration est seule juge de l'appréciation de l'inaptitude du fonctionnaire à exercer ses fonctions (C. E. Niguet, 12 janvier 1944, Anger, 10 janvier 1947).

4551. — M. Robert Hoeffel demande à M. le ministre de l'éducation nationale: 1° Quels sont, pour la France, les différents établissements assurant un enseignement commercial supérieur: a) établissements publics; b) établissements privés reconnus par l'Etat; c) établissements privés simplement autorisés; 2° quels diplômes ces divers établissements délivrent en fin des études; 3° quel est, en tenant compte du niveau des études et comparativement aux diplômes délivrés par les universités (baccalauréats, certificats, licence), la place à attribuer aux divers diplômes délivrés par les établissements visés sous 1°. (Question du 29 octobre 1953.)

Réponse. — Les renseignements demandés aux termes des questions nos 1 et 2 sont consignés dans le tableau suivant:

Etablissements dispensant un enseignement commercial supérieur relevant de la direction de l'enseignement technique.

ETABLISSEMENTS publics.	ETABLISSEMENTS privés légalement ouverts.	ETABLISSEMENTS PRIVÉS reconnus par l'Etat.	DIPLOMES délivrés.
Néant.	Néant.	Ecole des hautes études commerciales. Ecole de haut enseignement commercial pour les jeunes filles. Ecoles supérieures de commerce (16 écoles): Alger, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Dijon, le Havre, Lille, Lyon, Marseille, Montpellier, Nantes, Paris, Reims, Rouen, Strasbourg, Toulouse, Tunis. Ecole supérieure des sciences économiques et commerciales de l'institut catholique, 21, rue d'Assas, Paris (6 ^e).	Diplôme de l'école des hautes études commerciales. Diplôme de l'école de haut enseignement commercial pour les jeunes filles. Diplôme d'enseignement commercial supérieur.

L'admission à l'école des hautes études commerciales se fait par voie de concours organisé par l'école. La durée des études est de trois ans. Le diplôme de sortie est délivré aux élèves ayant subi avec succès les épreuves de l'examen de sortie, organisé par l'école. L'admission à l'école de haut enseignement commercial pour les jeunes filles se fait par voie de concours, organisé par l'école. Les candidates doivent être titulaires du baccalauréat 1^{er} et 2^e partie. La durée des études est de trois ans. Le diplôme de sortie est délivré aux élèves ayant subi avec succès les épreuves de l'examen de sortie organisé par l'école. L'admission dans les écoles supérieures de commerce se fait par voie de concours national. La durée des études est de trois ans. Un examen de passage, également placé sur le plan national, est institué, pour l'accès de la 2^e à la 3^e année. Le diplôme d'enseignement commercial supérieur est délivré aux élèves ayant subi avec succès les épreuves nationales de l'examen de sortie. Il n'est pas possible d'établir d'équivalence entre un diplôme quel qu'il soit — licence ou autre — et un diplôme délivré par un établissement dispensant un enseignement commercial supérieur. Il s'agit, de part et d'autre, d'un niveau d'études assez élevé, mais répondant à des spécialisations totalement différentes.

FRANCE D'OUTRE-MER.

4532. — M. Luo Durand-Réville demande à M. le ministre de la France d'outre-mer les dispositions qu'il compte prendre pour assurer le fonctionnement convenable du poste de radio-Tahiti; attire tout spécialement son attention sur l'opportunité: 1° De doter cet organisme du statut de poste d'Etat, pour le soustraire aux influences politiques locales; 2° de prescrire d'urgence la délégation, au moins partielle, à l'autorité locale, du reliquat de la subvention prévue au budget de l'Etat; à défaut de quoi le poste risque d'être prochainement obligé de cesser son émission; 3° d'obtenir de M. le

ministre des postes, télégraphes et téléphones l'exonération des redevances dues pour la location de l'émetteur des postes et télécommunications du territoire, et dont le paiement a pour objet d'aboutir illogiquement au reversement au budget de l'Etat d'une partie de la subvention que ce même budget accorde à Radio-Tahiti. (Question du 22 octobre 1953.)

Réponse. — 1° Un décret interviendra incessamment pour organiser le réseau de radiodiffusion de la France d'outre-mer; Radio-Tahiti bénéficiera des mesures de toutes espèces que ce texte permettra de faire intervenir, notamment de l'aide de la radiodiffusion-télévision française. A ce titre, il doit faire l'objet d'accords spéciaux avec la radiodiffusion-télévision française qui sont actuellement à l'étude; 2° au budget du ministère de la France d'outre-mer a été prévu un crédit de treize millions, destiné à subventionner les stations d'outre-mer: sur ce total, sept millions ont été versés pour Radio-Papeete aux établissements français d'Océanie. Aucune promesse supérieure à ce chiffre n'a jamais été faite à ce territoire qui a déjà absorbé plus de la moitié du crédit total; 3° des démarches seront faites en vue de décharger Radio-Papeete du prix de location de l'émetteur appartenant au ministère des postes et télécommunications qu'elle utilise. Il ne faut d'ailleurs pas perdre de vue que cette dérogation, si elle est obtenue, ne constitue qu'un pis-aller puisqu'elle aboutit à laisser à la charge du service des télécommunications une consommation d'énergie et d'heures supplémentaires de personnel.

INTERIEUR

4535. — M. René Radius attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur le fait que dans de nombreuses villes de très hauts immeubles ont été construits ou sont en chantier; que les moyens d'extinction et de sauvetage actuellement à la disposition des sapeurs-pompiers sont insuffisants à partir d'une certaine hauteur; que, cependant, le développement des grands immeubles collectifs ne saurait être freiné là où les conditions d'urbanisme et de prix de terrains imposent la construction en hauteur; et demande quelles sont les mesures qu'il compte prendre en matière de sécurité, tant pour l'équipement des sapeurs-pompiers des villes comportant de très hauts immeubles, que pour les aménagements à prévoir aux immeubles mêmes, et particulièrement à ceux qui ne comportent que des logements et qui ne sont pas visés par les dispositions du décret du 7 février 1941. (Question du 22 octobre 1953.)

Réponse. — Le ministère de l'intérieur subventionne, dans la limite des crédits qui lui sont alloués chaque année à cet effet, l'achat par les collectivités locales, de tous matériels appropriés de lutte contre l'incendie et, en particulier, d'échelles aériennes de types différents suivant l'importance et la hauteur des immeubles à protéger. Le décret du 18 septembre 1953 (Journal officiel du 19 septembre) portant assouplissement de la législation relative à l'urbanisme et au permis de construire prévoit, en son article 4, que: « Un décret en conseil d'Etat, pris sur le rapport du ministre chargé de l'urbanisme, du ministre de l'intérieur et du ministre de la santé publique et de la population fixera les règles générales de construction applicables aux bâtiments d'habitation... » Les services du ministère de l'intérieur, en liaison avec ceux du ministère de la reconstruction, incluront dans ce texte un ensemble de règles destinées à assurer la sécurité des immeubles de grande hauteur: cloisonnement horizontal des étages, cloisonnement des escaliers et ascenseurs, création de réserves d'eau à la partie supérieure des constructions, installation de colonnes sèches verticales pouvant être rapidement alimentées par les engins pompes des services publics d'incendie, etc.

RECONSTRUCTION ET LOGEMENT

4329. — M. Jean Bertaud signale à M. le ministre de la reconstruction et du logement qu'à la suite de la mise en vente d'immeubles par appartements, des agences ayant procédé aux opérations immobilières et restant en fait propriétaires des appartements non encore vendus se refusent à participer aux charges et obligations auxquelles sont tenus les copropriétaires et n'acceptent pas de verser les quotes-parts qui leur sont, notamment, réclamées pour assurer les grosses réparations décidées par la majorité des acquéreurs. Leur attitude est basée sur le fait que les dispositions de l'article 3 de la loi du 28 juin 1938 ne leur sont pas applicables parce que « la société n'a jamais pris d'engagements ». Cette situation causant un préjudice moral et matériel aux acquéreurs de bonne foi ayant fait confiance aux dites agences, demande comment il est possible aux copropriétaires d'obtenir les participations des défaillants et de quels moyens de coercition peut disposer le syndic pour les obliger à faire face aux obligations qui découlent normalement des règlements de copropriété et, notamment, à fournir les renseignements indispensables pour la constitution des dossiers destinés à obtenir la participation du fonds national de l'habitat et les prêts consentis par le sous-comptoir des entrepreneurs. (Question du 16 juin 1953.)

Réponse. — Sous réserves de conventions particulières, le propriétaire des appartements non encore vendus dans un immeuble collectif, est tenu aux obligations prévues par l'article 6 de la loi du 28 juin 1938. Le paiement des charges qui lui incombent est garanti par les dispositions de l'article 11 de cette loi. Les services du ministère de la reconstruction et du logement sont à la disposition de l'honorable parlementaire pour examiner plus particulièrement la question posée après avoir reçu tous renseignements complémentaires sur le cas d'espèce signalé.

4537. — **M. Georges Marrane** expose à **M. le ministre de la reconstruction et du logement** que l'article 9 de la loi du 5 décembre 1922, portant codification des lois sur les habitations à bon marché et la petite propriété stipule : « Les offices publics d'habitations à bon marché constituent des établissements publics; ils sont créés par décrets rendus au conseil d'Etat, sur la proposition du ministre de l'intérieur et du ministre de l'hygiène, de l'assistance et de la prévoyance sociales, à la demande soit d'un conseil municipal, soit des conseils municipaux de communes ayant à cet effet constitué un syndicat en conformité du titre VIII de la loi du 5 avril 1884, soit d'un conseil général et après avis des comités de patronage des habitations à bon marché et de la prévoyance sociale intéressés et du comité permanent du conseil supérieur des habitations à bon marché »; bien que l'appellation habitations à bon marché soit devenue habitations à loyers modérés et que les prérogatives du ministère de l'hygiène soient devenues celles du ministère de la reconstruction et du logement, aucun texte législatif n'est intervenu tendant à réduire le droit des communes de créer un office; tout en reconnaissant le rôle important des offices départementaux, il n'est pas exagéré de déclarer qu'un office communal est indispensable dans toutes les localités où sévit la crise du logement; s'étonne du rejet des délibérations des conseils municipaux par l'autorité préfectorale, notamment en ce qui concerne les communes de Champigny, Villejuif, Villetauseuse (Seine) et Bezons (Seine-et-Oise), et demande les mesures qu'il compte prendre pour faire respecter l'esprit et la lettre de l'article 9 de la loi du 5 décembre 1922. (*Question du 22 octobre 1953.*)

Réponse. — L'article 9 de la loi du 5 décembre 1922 offre la possibilité aux communes de provoquer la création d'offices publics d'habitations à loyer modéré, sans que cette possibilité constitue un droit absolu. Le législateur a, en effet, soumis ces créations à un certain nombre de formalités (examen des demandes par le comité de patronage et le comité permanent du conseil supérieur des habitations à loyer modéré) et à une autorisation conjointe du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des habitations à loyer modéré, après avis du conseil d'Etat. Chaque cas d'espèce est donc examiné, objectivement, en fonction de divers éléments: nombre d'habitants de la commune, besoins en logements, montant de la dotation initiale, etc. Mais, les deux ministres co-signataires restent, en dernier ressort, seuls juges de l'opportunité de la création.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

4597. — **M. Philippe d'Argenlieu** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la population** dans quelles conditions les aveugles et grands infirmes, bénéficiant des dispositions de la loi du 14 juillet 1905, se voient appliquer les dispositions plus avantageuses faisant l'objet de la loi du 6 août 1949; en particulier, s'il est exact que les bénéficiaires de cette dernière loi sont tenus de formuler personnellement une demande pour s'en voir attribuer les avantages, ou si, au contraire, la révision des dossiers de tous les ressortissants de la loi du 14 juillet 1905 est systématiquement entreprise par ses services de manière à étendre l'application de la loi du 6 août 1949 à tous les ayants droit. (*Question du 27 octobre 1953.*)

Réponse. — Jusqu'à la parution de la loi du 2 août 1949, la loi du 14 juillet 1905 venait en aide non seulement aux vieillards dénués de ressources mais aussi aux infirmes sans, d'ailleurs, qu'un critère précis d'infirmité ait été établi. Parmi les bénéficiaires de la loi du 14 juillet 1905, seuls ceux qui sont atteints d'une incapacité permanente au moins égale à 80 p. 100 peuvent obtenir le bénéfice de la loi n° 1094 du 2 août 1949. Ils doivent, pour être admis aux avantages de cette dernière législation, déposer une demande à la mairie de leur résidence. Cette demande se justifie aussi bien du point de vue de l'appréciation du degré d'invalidité que de celui de l'admission aux secours d'entraide dont les modalités sont différentes de celles de la loi du 14 juillet 1905. Dès la parution du décret du 30 janvier 1950 pris pour l'application de la loi du 2 août 1949, les services préfectoraux ont été invités, par circulaire du 23 février 1950, à faire déposer par les bénéficiaires actuels de la loi du 14 juillet 1905 estimant remplir les conditions requises par la loi du 2 août 1949 des demandes d'admission au bénéfice de la nouvelle législation.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

4508. — **M. André Canivez** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** si la législation réglementant les sociétés de secours mutuels ayant pour but le remboursement des frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation à des adhérents assurés sociaux et non assurés sociaux: 1° prévoit obligatoirement un taux de cotisations différent pour chacune des deux catégories d'adhérents; 2° si cette législation prévoit également des taux de remboursement différents et dans quelles limites. (*Question du 13 octobre 1953.*)

Réponse. — 1° La législation en vigueur ne fait pas obligation aux sociétés mutualistes de fixer des taux de cotisations différents selon que ses membres ont la qualité d'assurés sociaux ou de non assurés sociaux. Toutefois, en vertu du principe d'égalité de traitement, posé par l'ordonnance du 19 octobre 1945, portant statut de la mutualité, les cotisations exigées des membres participants doivent être strictement proportionnées aux avantages qui leur sont servis par la société. En conséquence, si les statuts d'une société mutualiste instituent des prestations d'importance différente pour les

membres assurés sociaux et les membres non assurés sociaux, ils doivent, en principe, prévoir des taux de cotisations différents, déterminés en fonction des avantages, effectivement servis; 2° les sociétés mutualistes sont libres d'organiser comme elles l'entendent leur service de prestations, tant en ce qui concerne la nature de celles-ci que leur montant et leurs conditions d'attribution, sous la réserve, toutefois, que les remboursements accordés n'excèdent pas les frais réellement exposés par les membres. Il en résulte que les membres assurés sociaux ne peuvent percevoir que des prestations complémentaires de celles servies par la caisse primaire de sécurité sociale.

Erratum

à la suite du compte rendu in extenso de la séance du 17 novembre 1953 (*Journal officiel*, Débats, Conseil de la République, du 18 novembre 1953).

Page 1804, 1^{re} colonne, 1^{re} ligne de la réponse de M. le ministre de l'industrie et du commerce à la question n° 4485 de M. Michel Debré, au lieu de: « L'état prévisionnel de la Haute Autorité par l'exercice 1953-1954... », lire: « L'état prévisionnel de la Haute Autorité pour l'exercice 1953-1954... ».

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mardi 1^{er} décembre 1953.

SCRUTIN (N° 148)

Sur l'amendement (n° 1) de M. Abel-Durand tendant à insérer un article 11 bis (nouveau) dans le budget de la marine marchande pour l'exercice 1954.

Nombre des votants.....	242
Majorité absolue.....	122
Pour l'adoption.....	226
Contre	16

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM.	Chapalain.	Franck-Chante.
Abel-Durand.	Chastel.	Jacques Gadoin.
Alric.	Robert Chevalier	Gaspard.
Louis André.	(Sarthe).	Gatuing.
Philippe d'Argenlieu.	Paul Chevallier	Julien Gautier.
Robert Aubé.	(Savoie).	Etienne Gay.
Augarde.	de Chevigny.	de Geoffre.
Baratgin.	Claireaux.	Giacomoni.
Bardon-Damarzid.	Claparède.	Giaque.
Charles Barret (Haute-	Clavier.	Gilbert-Jules.
Marne).	Clerc.	Hassen Gouled.
Bataille.	Colonna.	Grassard.
Beauvais.	Henri Corcier.	Robert Gravier.
Bels.	Henri Cornat.	Jacques Grimaldi.
Benchiha Abdelkader	André Cornu.	Louis Gros.
Benhabyles Cherif.	René Coty.	Léo Hamon.
Georges Bernard.	Coudé du Foresto.	Hartmann.
Jean Bertaud (Seine).	Coupiigny.	Hoefel.
Jean Berthoin.	Courroy.	Houcke.
Biatarana.	Mme Crémieux.	Houdet.
Boisron.	Michel Debré.	Yves Jaouen.
Jean Boivin-	Jacques Debû-Bridel.	Alexis Jaubert.
Champeaux.	Mme Marcelle Labia.	Jézéquel.
Raymond Bonnefois.	Delalande.	Josse.
Bordeneuve.	Claudius Delorme.	Jozeau-Marigné.
Borgeaud.	Delrieu.	Kalb.
Pierre Boudet.	Deutschmann.	Koessler.
Boudinot.	Mme Marcelle Devaud.	Jean Lacaze.
Georges Boulanger	Jean Doussot.	Lachèvre.
(Pas-de-Calais).	Driant.	de Lachometté.
Bouquerel.	René Dubois.	Georges Laffargue.
Bousch.	Roger Duchet.	Henri Laffeur.
André Boutemy.	Dulin.	de La Gontrie.
Boutonnat.	Charles Durand	Ralijaona Laingo.
Brizard.	(Cher).	Landy.
Martial Brusse.	Jean Durand	René Laniel.
Charles Brune (Eure-	(Gironde).	Laurent-Thouverey.
et-Loir).	Durand-Réville.	Le Basser.
Julien Brunhes	Enjalbert.	Le-Bot.
(Seine).	Estève.	Leccia.
Bruyas.	Ferhat Marhoun.	Le Tigabel.
Capelle.	Fléchet.	Robert Le Guyon.
Mme Marie-Hélène	Pierre Fleury.	Lelant.
Cardot.	Bénigne Fournier	Le Léannec.
Jules Castellani.	(Côte-d'Or).	Marcel Lemaire.
Frédéric Cayrou.	Gaston Fourrier	Claude Lemaître.
Chambriard.	(Niger).	Le Sossier-Boisauné.
	de Fraissinette.	Emilien Lieutaud.

Liot.
Litaïse.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Malécot.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Jean Maroger.
Maroselli.
Jacques Masteau.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
de Menditte.
Menu.
Michelet.
Milh.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
de Montullé.
Charles Morel.
Métais de Narbonne.
Léon Muscatelli.
Novat.
Jules Olivier.
Hubert Pajot.
Paquirissampoullé.
Parisot.

Pascaud.
François Patenôtre.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Piales.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard
(Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-
et-Loire).
Pinton.
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
Radium.
de Raincourt.
Ramampy.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Riviérez.
Paul Robert.
Rochereau.

Rogier.
Romani.
Rotinat.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sahoulba Gontchomé.
Salineau.
François Schleiter.
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Raymond Susset.
Tamzali Abdennour.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Ternynck.
Tharradin.
Mme Jacqueline
Thome-Patenôtre.
Henry Torrès.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Henri Varlot.
Vauthier.
de Villoutreys.
Vourc'h.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zussy.

Ont voté contre :

MM.
Berlioz.
Nestor Calonne.
Chaintron.
Léon David.
Mlle Mireille Dumont
(Bouches-du-Rhône).

Mme Yvonne Dumont
(Seine).
Dupic.
Duloit.
Franceschi.
Mme Girault.

Waldeck L'Huilier.
Georges Marrane.
Namy.
Général Petit.
Primet.
Ramette.

Se sont abstenus volontairement :

MM.
Armengaud.
Assailit.
Aubergier.
Aubert.
de Bardonnèche.
Henri Barré (Seine).
Jean Bène.
Marcel Boulangé (terri-
toire de Belfort).
Bozzi.
Brettes.
Mme Gilberte Pierre-
Brossolette.
Canivez.
Carcassonne.
Champeix.
Gaston Charlet.
Chazette.
Chochoy.

Pierre Commin.
Courrière.
Darmanthé.
Dassaud.
Denvers.
Paul-Emile Descomps.
Amadou Doucouré.
Durieux.
Ferrant.
Jean Geoffroy.
Grégory.
Hauriou.
Louis Lafforgue.
Albert Lannarque.
Lamousse.
Lasalarié.
Léonetti.
Jean Malonga.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.

Mamadou M'Bodje.
Méric.
Minvielle.
Montpiéd.
Marius Moutet.
Naveau.
Arouna N'Joya.
Charles Okala.
Alfred Paget.
Pauly.
Péridier.
Pic.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Soldani.
Southon.
Symphor.
Edgard Tailhades.
Vanrullen.
Verdeille.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Ajavon.
Pierre Bertaux.
(Soudan).
Coulibaly Cuezzin.
Mamadou Dia.
Florisson.

Fousson.
Gondjout.
Haïdara Mahamane.
Louis Ignacio-Pinto.
Kalenzaga.
Le Gros.

Mostefai E-Hadi.
Saller.
Yachuba Sido.
Djongo Traore.
Zahmahova.
Zéle.

Absent par congé :

M. Jean-Louis Tinaud.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République,
et M. Ernest Pezet, qui présidait la séance :

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	236
Majorité absolue.....	124
Pour l'adoption.....	230
Contre	16

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformé-
ment à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 149)

Sur l'ensemble de l'avis sur le budget de la marine marchande
pour l'exercice 1954.

Nombre des votants.....	298
Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République.....	160
Pour l'adoption.....	226
Contre	72

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Alic.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Robert Aubé.
Augarde.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Charles Barret (Haute-
Marne).
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha Abdelkader.
Benhabyles Cherif.
Georges Bernard.
Jean Bertaud (Seine).
Jean Berthoin.
Biatarana.
Boisronc.
Jean Boivin-
Champeaux.
Raymond Bonnefous.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Pierre BouDET.
Boudinot.
Georges Boulanger
(Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boulonnat.
Brizard.
Martial Brousse.
Charles Brune (Eure-
et-Loir).
Julien Brunhes.
(Seine).
Bruyas.
Capelle.
Mme Marie-Hélène
Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chambriard.
Chapalain.
Chastel.
Robert Chevalier
(Sarthe).
Paul Chevallier
(Savoie).
de Chevigny.
Clairaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Henri Coréier.
Henri Cornat.
André Cornu.
René Coty.
Coudé du Foresto.
Coupigny.
Courroy.
M. Crémieux.
Michel Debré.
Jacques Debû-Bridel.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claude Delorme.
Delrieu.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Jean Doussot.
Driant.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dulijn.

Charles Durand
(Cher).
Jean Durand
(Gironde).
Durand-Réville.
Enjalbert.
Estève.
Ferhat Marhoun.
Fléchet.
Pierre Fleury.
Bénigne Fournier
(Côte-d'Or).
Gaston Fourrier
(Niger).
de Fraissinette.
Frank-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gatuin.
Julien Gautier.
Elienne Gay.
de Geoffre.
Giacconi.
Giauque.
Gilbert-Jules.
Hassen Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Jacques Grimaidi.
Louis Gros.
Léo Hamon.
Hartmann.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Josse.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Koessler.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette
Georges Laffargue.
Henri Laffeur.
de La Gontrie.
Rahijaona Laingo.
Landry.
René Laniel.
Laurent-Thouvery.
Le Basser.
Le Bot.
Leccia.
Le Digabel.
Robert Le Guyon.
Lelant.
Le Léanec.
Marcel Lemaire.
Claude Lemaître.
Le Sassièr-Boisauné.
Emilien Lieutaud.
Liot.
Litaïse.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Malécot.
Gaston Manent.
Marcilhacy.
Jean Maroger.
Maroselli.
Jacques Masteau.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
de Menditte.
Menu.

Michelet.
Milh.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
de Montullé.
Charles Morel.
Métais de Narbonne.
Léon Muscatelli.
Novat.
Jules Olivier.
Hubert Pajot.
Paquirissampoullé.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Georges-Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Piales.
Pidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard
(Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-
et-Loire).
Pinton.
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
Radium.
de Raincourt.
Ramampy.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Riviérez.
Paul Robert.
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sahoulba Gontchomé.
Salineau.
François Schleiter.
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Raymond Susset.
Tamzali Abdennour.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Ternynck.
Tharradin.
Mme Jacqueline
Thome-Patenôtre.
Henry Torrès.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Henri Varlot.
Vauthier.
de Villoutreys.
Vourc'h.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zussy.

Ont voté contre :

MM.	Léon David.	Hippolyte Masson.
Assaillit.	Denvers.	Mamadou M'Bodje.
Auberger.	Paul-Emile Descomps.	Méric.
Aubert.	Amadou Doucouré.	Minvielle.
de Bardonnèche.	Mlle Mireille Dumont	Montpied.
Henri Barré (Seine).	(Bouches-du-Rhône).	Marius Moutet.
Jean Bène.	Mme Yvonne Dumont	Namy.
Berlioz.	(Seine).	Naveau.
Marcel Boulangé (terri-	Dupic.	Arouna N'Joya.
toire de Belfort).	Durieux.	Charles Okala.
Bozzi.	Dutoit.	Alfred Paget.
Brettes.	Ferrant.	Pauly.
Mme Gilberte Pierre-	Franceschi.	Péridier.
Brossolette.	Jean Geoffroy.	Général Petit.
Nestor Calonne.	Mme Girault.	Pic.
Canivez.	Grégory.	Primet.
Carcassonne.	Hauriou.	Ramette.
Chaintron.	Louis Lafforgue.	Alex Roubert.
Champaix.	Albert Lamarque.	Emile Roux.
Gaston Charlet.	Lainousse.	Soldani.
Chazette.	Lasalarié.	Southon.
Chochoy.	Léonetti.	Symphor.
Pierre Commin.	Waldeck L'Huillier.	Edgard Tailhades.
Courrière.	Jean Malonga.	Vanrullen.
Darmanthé.	Georges Marrane.	Verdeille.
Dassaud.	Pierre Marty.	

S'est abstenu volontairement :

M. Armengaud.

N'ont pas pris part au vote :

MM.	Fousson.	Mostefai El-Hadi.
Ajavon.	Gondjout.	Saller.
Pierre Bertaux.	Haïdara Mahamane	Yacouba Sido.
(Soudan).	Louis Ignacio-Pinto.	Diongolo Traore.
Coulibaly Ouezzin.	Kalenzaga.	Zafimahova.
Mamadou Dia.	Le Gros.	Zéle.
Florisson.		

Absent par congé :

M. Jean-Louis Tinaud.

N'ont pas pris part au vote :M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République,
et M. Ernest Pezet, qui présidait la séance.**Les nombres annoncés en séance avaient été de :**

Nombre des votants.....	306
Majorité absolue des membres composant le Conseil de la République.....	160
Pour l'adoption.....	234
Contre	72

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés, conformément à la liste de scrutin ci-dessus.