

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

ANNEXES AUX PROCES-VERBAUX DES SEANCES

PROJETS ET PROPOSITIONS DE LOI — EXPOSÉS DES MOTIFS ET RAPPORTS

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1952

ANNEXE N° 1

(Session extraordinaire. — Séance du 1^{er} janvier 1952.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au **développement des dépenses d'investissements économiques et sociaux** pour l'exercice 1952, par M. Pellenc, sénateur (1).

Observations du rapporteur sur les travaux budgétaires.

Mesdames, messieurs, déjà l'an dernier votre rapporteur avait, au nom de votre commission des finances, fait les plus expresses réserves sur les méthodes de travail qui nous étaient imposées. Il avait même, après avoir signalé que la commission n'avait pu, faute de temps, procéder à l'audition d'un seul des ministres intéressés, cru pouvoir employer le qualificatif « incohérentes » pour caractériser les conditions dans lesquelles s'effectuaient les travaux parlementaires.

Or, non seulement il n'a été tenu aucun compte des justes observations du Conseil de la République, mais même, cette année, ce désordre s'est aggravé.

C'est ainsi que c'est seulement le 29 décembre que votre rapporteur a reçu des services du plan l'état des travaux devant être effectués au titre de la loi en discussion.

Il apparaît évident à votre rapporteur que des retards aussi anormaux qui ont pour conséquence de rendre très superficiels des examens qui devraient être approfondis, ne peuvent chaque année être la conséquence d'une incapacité organique: il craint qu'il ne s'agisse là d'une habileté mineure en vue de diminuer la réalité et l'efficacité du contrôle que le Conseil de la République doit exercer sur les dépenses publiques. C'est pourquoi, au nom de votre commission des finances, et il croit pouvoir le dire, au nom du Conseil tout entier, il élève une ferme protestation contre de pareilles méthodes, qui, à travers leur mécanisme vicieux, ne peuvent aboutir qu'à déconsidérer les institutions que le pays s'est données.

PREAMBULE

Le plan de modernisation et d'équipement.

Le projet de loi soumis à votre vote comprend comme l'an dernier, d'une part, les investissements productifs, d'autre part, les dépenses de reconstitution de la Société nationale des chemins de fer français et de la flotte de commerce.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 2263, 2304 et in-8° 176; Conseil de la République, n° 698 (année 1951).

Les dépenses relatives à la réparation des dommages de guerre, ainsi que celles relatives à l'habitation, sont groupées dans un texte distinct.

Nous allons d'abord situer la masse des investissements dans l'ensemble du budget. Le tableau n° 1 fait ainsi ressortir que, sur une dépense totale de 2.815 milliards pour l'exercice 1951, les investissements figurent pour 680 milliards, soit 24,5 p. 100, et pour 1952, sur une dépense totale prévue de 3.452 milliards, ils atteignent 677 milliards, soit 25,5 p. 100. Ainsi d'une année sur l'autre la part des investissements dans l'effort financier de la France est allée en se développant.

Nous ne nous en plaindrions pas s'il s'agissait pour la totalité de véritables placements destinés à revigorer notre économie et non pas, dans une large mesure, de subventions déguisées à des entreprises nationalisées qui, si elles étaient bien gérées, devraient se suffire à elles-mêmes et faire face à leur modernisation par le recours à l'emprunt d'une part, et par l'autofinancement d'autre part.

TABLEAU N° 1

Place des investissements dans l'ensemble des dépenses budgétaires.
(Sommes en milliards.)

I. — Dépenses civiles.

Fonctionnement des services: 1951, 1.140; 1952, 1.535.
Reconstruction et équipement: 1951, 138; 1952, 170.
Total des dépenses civiles: 1951, 1.287; 1952, 1.535.

II. — Dépenses militaires.

Dépenses normales: 1951, 335; 1952, 470.
Mobilisation économique: 1951, 3; 1952, néant.
Fonds de défense nationale: 1951, 355; 1952, 485.
Total des dépenses militaires: 1951, 713; 1952, 955.

III. — Investissements.

Réparation dommages privés: 1951, 283; 1952, 325.
Habitation: 1951, 34; 1952, 75.
Reconstruction S. N. C. F.: 1951, 19; 1952, 26.
Flotte de commerce: 1951, 33; 1952, 31.
Fonds de modernisation et d'équipement: 1951, 251; 1952, 332.
Dépenses autorisées sur emprunt: 1951, 80; 1952, 85.
Total des investissements: 1951, 680; 1952, 877.

IV. — Déficit des comptes spéciaux.

1951, 105; 1952, 85.

Total des dépenses de l'Etat: 1951, 2.815; 1952, 3.152.

Si maintenant, nous rentrons davantage dans le détail, en étendant notre comparaison aux quatre exercices successifs de 1949 à

1952, nous devons tenir compte de la variation du pouvoir d'achat de la monnaie.

C'est à ce souci que répond le tableau n° 2 dans lequel les dépenses autorisées de 1949 à 1951 sont réévaluées en francs actuels. De ce tableau, la première et la dernière ligne sont relatives aux dommages de guerre privés et aux crédits à l'habitation; ces sujets figurant dans une autre loi nous n'en parlerons pas.

TABLEAU N° 2

Comparaison des crédits d'investissements pour les exercices 1949, 1950, 1951 et 1952.

(Sommes en milliards.)

	MONTANT EN FRANCS COURANTS				MONTANT EN FRANCS ACTUELS (a)				VARIATION ANNUELLE par rapport à l'année précédente.			
	1949	1950	1951	1952	1949	1950	1951	1952	1950	1951	1952	
Reconstruction.												
1° Dommages de guerre privés....	270	257	263	325	490	396	339	325	— 92	— 59	— 11	
2° Flotte de commerce.....	42	42	33	31	76	65	42	31	— 11	— 23	— 8	
3° S. N. C. F.....	32	34	19	26	58	53	21	26	— 5	— 29	+ 2	
Totaux	344	333	315	385	624	516	405	385	— 108	— 111	— 20	
Investissements productifs.												
1° Opérations du F. M. E.....	356,7	365,5	251	332	650	566	321	332	— 81	— 212	+ 8	
2° Prêts aux organismes d'habitation	22	21	34	75	40	31	44	75	— 6	+ 10	+ 31	
Totaux	378,7	386,5	285	407	690	600	365	407	— 90	— 232	+ 39	
Totaux généraux des investissements	722,7	719,5	600	782	1.314	1.116	773	782	— 108	— 313	+ 19	

(a) Les indices des prix de gros industriels qui ont servi à l'établissement de ces quatre budgets successifs étant environ 85, 100, 120 et 155, le pouvoir d'achat du franc pour ces quatre années peut être pris égal à 1,82, 1,55, 1,20 et 1,00.

Nous allons donc analyser sommairement, la variation des autres postes dans le temps:

a) Reconstruction de la flotte de commerce.

Compte tenu de la diminution du pouvoir d'achat du franc, les crédits diminuent sensiblement d'année en année, comme on devait s'y attendre. On peut même ajouter que l'effort financier demandé au pays s'atténuerait encore plus vite si le rendement de notre flotte marchande n'était pas paralysé par l'anarchie qui règne dans les ports. Votre rapporteur a déjà eu l'occasion de s'en expliquer dans un précédent rapport et il n'a pas été informé qu'il ait été mis fin aux abus dénoncés.

b) Reconstruction de la S. N. C. F.

Après avoir diminué, les crédits augmentent. Il y a là une anomalie sur laquelle le Gouvernement devra donner toutes explications. Votre commission estime que, réserve faite de certains ouvrages de sécurité et de certains bâtiments, la reconstruction de la S. N. C. F. devrait être considérée comme terminée.

c) Opérations du fonds de modernisation et d'équipement.

Après avoir sensiblement diminué de 1949 à 1950 et 1951, les crédits se relèvent un peu cette année. En apparence l'accroissement est sensible, les crédits passant de 251 milliards en 1951 à 332 milliards en 1952; mais en réalité si on tient compte du fait que le pouvoir d'achat de la monnaie a baissé de 30 p. 100 environ d'une année sur l'autre, le relèvement apparaît comme bien moins important, de quelques milliards seulement.

Enfin, une remarque de principe est relative à l'adoption du plan de modernisation et d'équipement. Comme on le sait, le plan Monnet devait couvrir les années 1947 à 1951; le Conseil de la République a déjà protesté à plusieurs reprises contre le fait qu'un instrument aussi décisif de notre politique économique ait été adopté et mis en œuvre sans avoir même été soumis au vote du Parlement. Or, voici achevée cette première période, sans que nos justes observations aient été admises.

Le Gouvernement commence maintenant à mettre en œuvre un programme nouveau sans que la moindre indication nous ait été donnée sur la politique générale qui sera suivie. Cette situation sans excuse n'a qu'une explication, c'est que le Gouvernement n'a établi aucun plan.

L'année 1952 va s'engager; une orientation quelque peu différente de l'orientation ancienne va être imprimée aux investissements, mais tout le monde ignore — et le Gouvernement tout le premier — où va nous conduire cette navigation à l'aveuglette.

C'est pourquoi, protestant une fois de plus contre cette politique à la petite semaine, votre commission des finances vous suggère d'inviter le Gouvernement à déposer dans un court délai un nouveau plan quinquennal qui ferait l'objet d'une loi.

PREMIERE PARTIE

VUE D'ENSEMBLE DE LA SITUATION ECONOMIQUE

Avant de passer à l'examen des divers chapitres du projet de loi, il n'est pas sans intérêt de faire un rapide tour d'horizon de la situation économique du pays. Le plan d'investissements a en effet pour but de promouvoir au bout d'un certain nombre d'années une situation économique meilleure; on doit donc prendre comme base de départ l'activité nouvelle.

CHAPITRE I^{er}

L'activité économique.

Considérons en effet les indices de production. Si on prend comme base 100 en 1938, ils sont les suivants:

En 1929: 133.

En 1951: janvier, 135; février, 157; mars, 136; mai, 141; juin, 112, moyenne 129 (sans les mois creux de l'année).

Nous nous arrêterons au moins de juin dans cette description, car les mois de juillet et août manifestent une baisse, en raison des congés payés, et tombent à 133 et 111.

On observera d'abord que la moyenne de 1929, soit 133 et la moyenne des cinq premiers mois de 1951 ne sont pas comparables, puisque le chiffre de 139, moyenne de mois sans congés, n'est pas affecté par les congés payés. Si on tient compte des congés payés, la moyenne des mois connus en 1951 tombe aux environs de 133, soit seulement 2 points de plus qu'en 1929.

Or, si on observe que la population active est actuellement sensiblement plus nombreuse qu'en 1929, on devrait, à productivité égale, avoir actuellement un indice moyen de production sensiblement supérieur à 133.

Comme en fait l'indice moyen portant sur plusieurs mois est environ 125, force est de constater que la productivité, c'est-à-dire la production par travailleur a regressé depuis 30 ans.

Ainsi tous les progrès techniques intervenus en un quart de siècle, toutes les lourdes dépenses d'investissements consenties depuis la Libération n'ont abouti qu'à ce résultat pitoyable, c'est que le rendement par travailleur a, en un quart de siècle, diminué au lieu d'augmenter.

Qu'on ne vienne pas dire que cette insuffisance est la conséquence de la guerre, les approvisionnements sont reconstitués, les industries

sont dans l'ensemble reconstruites; si la reconstruction des habitations est, certes, loin d'être terminée, cette circonstance ne peut que tendre à augmenter et non pas à diminuer l'activité économique.

Cette régression ne peut donc être que la conséquence de l'orientation économique et des méthodes de travail qui se sont instaurées depuis plusieurs années et qui tendent, en accroissant les frais généraux de la nation, à détourner de trop nombreux travailleurs du circuit de la production.

CHAPITRE II

La monnaie et le financement des investissements.

Les économistes discutent parfois sur le point de savoir si la hausse des prix est la cause ou l'effet de l'augmentation de la masse monétaire et notamment de la masse des salaires.

Il importe peu de participer à cette controverse académique, mais par contre on ne saurait, à l'occasion du budget des investissements, se dispenser d'observer la détérioration progressive de la monnaie et l'effet déplorable de cette détérioration sur les modes de financement des investissements.

Une étude particulièrement documentée de la chambre de commerce de Besançon et du Doubs analyse le mécanisme de l'augmentation du prix de la vie dans les divers pays, et en définit les causes en ce qui concerne la France. Ces causes, dit l'étude en question, sont essentiellement de deux sortes:

1^o La sous-estimation des dommages de guerre et de l'effort que la population devait accomplir pour la remise en état de nos instruments de travail et de nos habitations. Cela a eu pour effet qu'on a immédiatement consacré pendant qu'on pouvait le faire sans délai, une bonne part de la production nationale à l'amélioration immédiate du niveau de vie du pays et à l'adoption de mesures tout à fait légitimes dans leur but, telle que la sécurité sociale qui aurait dû être introduite d'une manière prudente et par paliers.

2^o Des élévations générales et répétées de salaires sans augmentation de production correspondante. C'est ainsi, par exemple, que la révision des zones de salaires, l'augmentation des salaires féminins, les charges patronales dans le payement des allocations familiales ou des prestations de la sécurité sociale, qui ne constituent qu'un salaire différé — toutes choses qui se retrouvent nécessairement dans les prix de revient des objets, ont été la cause de l'augmentation rapide de ces derniers et le résultat en est que la France occupe le dernier rang, ou presque, dans la dépréciation des monnaies mondiales. C'est ainsi qu'à la fin de l'année 1950, les indices du coût de la vie dans les principaux pays du monde, étaient les suivants, par rapport à l'indice 100 en 1937:

180: Nouvelle-Zélande; 210: Suède; 220: Norvège, Etats-Unis, Suisse, Canada, République Sud-Africaine; 230: Portugal; 240: Allemagne; 250: Australie; 260: Angleterre; 320: Pays-Bas; 350: Egypte, Israël, Turquie; 400: Colombie; 410: Indes; 420: Belgique; 470: Brésil; 510: Iran; 610: Espagne; 850: Autriche; 2.350: France.

La France, ainsi qu'on le voit, a une dépréciation de sa monnaie dix fois plus importante environ que le Portugal, l'Allemagne ou l'Angleterre. Elle n'est distancée que par l'Italie et le Japon. A l'heure actuelle, fin 1951, la différence serait encore plus sensible; pourtant, depuis la Libération, tous les chefs de Gouvernement ont insisté, dans leurs déclarations, sur leur volonté de défendre le franc. Certains ont même prétendu qu'ils étaient arrivés à le stabiliser. Hélas! entre les déclarations, les intentions et les actes, il y a de la marge et c'est cette marge qui impliquait la remise en ordre des affaires de l'Etat, des nationalisations, de son secteur administratif, de sa sécurité, celle que personne, jusqu'ici, au Gouvernement et au Parlement, n'a jamais franchie.

Mais cette dépréciation continue de la monnaie a une conséquence directe et grave sur les investissements: c'est qu'aucun prêteur ne veut plus prêter à long terme à un taux de 7 à 8 p. 100 pour s'exposer à perdre 15 p. 100 de son pouvoir d'achat, c'est-à-dire le double de l'intérêt. C'est ainsi qu'en 1951, le montant de l'émission des obligations des entreprises privées françaises n'a pas dépassé le total dérisoire de 7 milliards (estimation de la commission des investissements) contre 711 milliards d'investissements sur fonds publics.

Quant aux valeurs à revenu variable, actions et parts de S. A. R. L. du secteur privé, le montant qui en a été émis en 1951 ne dépasse pas 40 milliards. Il atteignait encore 50 milliards en 1949; compte tenu de la baisse du pouvoir d'achat de la monnaie, le montant des émissions de valeurs à revenu variable, déjà extrêmement réduit en 1949, a donc diminué encore de moitié en deux ans.

Ainsi, les sommes mises à la disposition du secteur privé, pour la modernisation et le développement de l'outillage de nos industries vont constamment en s'amenuisant. Il y a là, à long terme, un facteur de régression de notre potentiel industriel qui doit retenir toute l'attention du Gouvernement et du Parlement.

Il est évident que la détérioration de la monnaie trouve sa cause principale dans cette frénésie éhémère de dépenses, qui, en dépit des avertissements du Conseil de la République, a atteint tous les Gouvernements depuis la Libération; le budget de l'Etat étant constamment en déficit, la masse monétaire ne peut qu'augmenter.

Et cette fuite devant les placements même à revenu variable est la conséquence des excès fiscaux de toutes sortes que chaque ministre des finances invente chaque année à cette époque, ainsi

ques des véritables spoliations de l'épargne — même de l'épargne modeste — qui ont été accomplies sous prétexte de nationalisations.

Ainsi d'année en année la disparition de l'épargne se fait de plus en plus durement sentir. Cette politique absurde et à court terme détourne les Français des dépenses productives et l'orientent vers les dépenses de consommation même les plus superflues.

Il est du devoir du Conseil de la République de veiller à maintenir les valeurs permanentes de la nation, or l'épargne en est une. Votre commission des finances estime qu'en matière d'épargne nous descendons la pente depuis trop longtemps qu'il importe par un vigoureux redressement, de restaurer la confiance de ceux qui ont le courage d'épargner; il faut donc provoquer la conclusion d'emprunts honnêtes et sains, exempts de toute possibilité ultérieure de spoliation.

C'est pourquoi, votre commission des finances vous propose, en ce qui concerne les grandes entreprises nationalisées, de revenir progressivement à la conception orthodoxe du financement des investissements par l'emprunt et non par l'impôt. Elle vous suggère donc d'accroître la part de l'emprunt dans les investissements du plan de modernisation.

On peut d'autre part se demander si un élargissement de ces emprunts par un recours plus large à des contrats indexés suivant des formules qui s'efforcent d'être équitables tant pour le créancier que pour le débiteur.

Dans l'esprit de votre rapporteur et de nombreux membres de la commission, il ne s'agit là que d'une première étape constituant l'amorce d'un redressement.

Il faudra bien qu'un jour on en arrive à une monnaie stable qui permette des contrats sûrs, même à longue échéance; le franc n'est qu'un instrument de mesure, une sorte de mètre. Nous voulons que le mètre qui sert à mesurer tous les événements économiques du pays cesse d'être élastique, c'est-à-dire frauduleux.

CHAPITRE III

L'échec du plan Monnet.

Si nous comparons, pour les principales industries de base, les productions actuelles avec les objectifs du plan Monnet, force est de reconnaître que, nulle part, le but poursuivi n'a été atteint. Le tableau ci-dessous expose les chiffres relatifs au charbon, à l'électricité et à l'acier.

Charbon: objectif du plan, 65 millions de tonnes; production 1951, 56 millions de tonnes. — Déficit, 14 p. 100.

Electricité: objectif du plan, 43 milliards de kilowattheures; production 1951, 37,7 milliards de kilowattheures. — Déficit, 12 p. 100.

Acier: objectif du plan, 11 millions de tonnes; production 1951, 9,4 millions de tonnes. — Déficit, 15 p. 100.

On constate que, sur ces éléments essentiels, le déficit est considérable. Encore doit-on observer que le plan Monnet concentrait son effort sur les productions de base et que, par conséquent, sur celles-ci au moins, bien qu'elles ne représentent qu'une partie des besoins du pays, bien qu'elles constituent seulement un moyen plutôt qu'un but, on aurait pu légitimement espérer des résultats plus favorables.

Si, maintenant, nous observons l'ensemble de l'économie, on doit reconnaître que l'échec est encore plus total. En effet, le plan Monnet, comme on le sait, avait pour objectif d'équilibrer la balance des comptes pour 1952. Celle-ci devait, selon les projets du Gouvernement, publiés dans la réponse française au questionnaire de l'O. E. C. E., se présenter comme suit:

Importations: 2.117 millions de dollars. Exportations: 1.927 millions de dollars. Déficit de la balance commerciale: 134 millions de dollars, somme à laquelle s'ajoute le déficit de la balance des éléments invisibles (fret, tourisme, service de la dette), 33 millions de dollars, soit, au total, 134 + 33 = 167 millions de dollars, le déficit de la métropole devant être compensé exactement par un excédent égal des exportations de nos territoires d'outre-mer.

Or, non seulement la situation de notre balance des comptes ne s'améliore pas, mais même elle s'aggrave très sensiblement et très rapidement. En effet, si nous considérons notre balance commerciale avec l'étranger, nous trouvons les chiffres suivants:

Année 1950: importations, 796 milliards; exportations, 685 milliards. Déficit: 410 milliards.

Année 1951 (11 premiers mois): importations, 1.121 milliards; exportations, 858 milliards. Déficit: 263 milliards.

Ainsi, le déficit a plus que doublé.

D'autre part, l'aggravation s'accroît très rapidement. C'est ainsi que le déficit d'octobre a été de 28 milliards et celui de novembre 41 milliards; de sorte que, si on fait état de la situation des derniers mois, la France subit actuellement un déficit commercial avec l'étranger qui est de l'ordre de 400 milliards par an.

Il est évident qu'une pareille hémorragie, dont aucun ministre ne souffle mot dans les déclarations officielles, ne peut durer. Nous allons tout droit à une nouvelle manipulation monétaire, disons le mot, à une nouvelle faillite, qui retiendra fâcheusement une fois de plus sur l'esprit d'épargne, ce qui rendra encore plus difficile la constitution d'investissements par des modes de financement normaux.

DEUXIEME PARTIE

LE PROJET DE LOI: EXAMEN PAR GRANDS SECTEURS
ECONOMIQUES

Nous allons examiner un à un chacun des grands secteurs économiques faisant l'objet des dispositions du projet de loi.

CHAPITRE I^{er}

Les charbonnages.

Ce qui caractérise actuellement les charbonnages français, c'est que 1951 a été, au point de vue de la production, une année record.

Le tableau n° 3 ci-après indique l'évolution de la production depuis 1916: cette année, elle atteint 55 millions de tonnes pour les mines nationalisées, soit 2,5 millions de tonnes de plus que l'an dernier. La production égale ainsi, pour la première fois, la production de 1929.

TABLEAU N° 3

La production française de charbon (mines nationalisées).

ANNÉE	PRODUCTION en millions de tonnes (y compris lignite)		EFFECTIFS en fin d'année (fond et jour).	RENDEMENT journalier (fond et jour).
	Production annuelle.	Variation par rapport à l'année précédente.		
1	2	3	4	5
1929.....	55	•	•	•
1938.....	47,5	•	•	831
1946.....	49,3	•	•	601
1947.....	47,3	— 2,0	329.000	599
1948.....	45,3	— 2,0	292.000	644
1949.....	53,0	+ 7,7	284.000	705
1950.....	52,5	— 0,5	260.000	775
1951.....	55,0	+ 2,5	216.000	873

D'autre part, la colonne 4 du même tableau montre que cependant, les effectifs décroissent régulièrement d'année en année. C'est ainsi qu'en cinq ans, l'effectif total fond et jour est descendu progressivement de 329.000 à 216.000 unités. Ces résultats sont dus à l'augmentation régulière du rendement, qui a cru notablement depuis cinq ans, passant de 601 kg par jour (rendement fond et jour) à 573 kg. Il y a donc là une amélioration certaine qui a pour origine les investissements considérables consentis depuis la Libération, le rétablissement progressif de l'autorité et aussi l'instauration d'un climat social plus favorable.

Cependant, cette amélioration de rendement ne doit pas être considérée comme extraordinaire; il est même permis de penser qu'elle est relativement modeste car c'est seulement cette année que, pour la première fois, le rendement dépasse, et de très peu, celui de 1938. Or, si on tient compte de l'effort financier considérable consenti depuis cinq ans, on peut se demander si les résultats, quoique positifs, ne sont pas encore très insuffisants.

Si maintenant, on compare la production aux besoins, on peut dire que celle-ci s'essouffle à court après ceux-là. En effet, dans son rapport de l'an dernier, votre rapporteur dressait un tableau comparatif des ressources nationales en charbon pour 1951, qui s'élevaient à 59,1 millions de tonnes vis-à-vis de besoins se montant à 68,6 millions de tonnes; l'année qui s'achève se caractérisait donc par une insuffisance de 9,5 millions de tonnes.

Pour 1952 (voir tableau n° 4), les ressources totales prévues en y comprenant les mines nationalisées, les mines non nationalisées et la Sarre, ont cru et s'élevent à 61,5 millions de tonnes. Mais du fait du développement attendu de l'activité économique et notamment à cause du réarmement, les besoins estimés se sont gonflés encore et se montent à 74,2 millions de tonnes, de sorte que le déficit attendu pour 1952, soit 12,7 millions de tonnes, est en augmentation sensible sur celui de l'année qui se termine.

TABLEAU N° 4

Le bilan du charbon pour 1952 (chiffres en millions de tonnes).

BESOINS

S. N. C. F.: 6; E. D. F.: 6; Gaz de France: 5,4; sidérurgie: 7,2; industrie, 11; routes et navigation, 0,1; foyers domestiques et petite industrie: 8,7; besoins des mines (y compris production électrique, cokeries et agglomération), 21,1; agglomération hors mine: 2,1; exportations françaises: 2,0; exportations de la Sarre: 1,0.
Besoins totaux: 74,2.

RESSOURCES

Mines nationalisées: 56; mines non nationalisées: 1; Sarre: 4,5.
Ressources totales: 61,5.

Importation prévue 74,2 — 61,5 = 12,7 millions de tonnes.

En ce qui concerne le coke, le tableau n° 5, qui met en regard les ressources et les besoins, fait ressortir une insuffisance estimée à 4,7 millions de tonnes pour 1952 contre 4,5 millions pour 1951, c'est-à-dire que le déficit n'a guère cru. Cependant, la consommation se développe notablement en augmentation d'environ 2 millions de tonnes d'une année sur l'autre. L'augmentation prévue de la production est en effet aussi d'environ 3 millions de tonnes de 1951 par rapport à 1951; cette production accrue est due essentiellement aux investissements importants consentis pour les cokeries au cours de ces dernières années et aussi aux premiers résultats industriels, conséquences de la nouvelle technique, qui permet maintenant de cokéfier les charbons lorrains.

TABLEAU N° 5

Le bilan du coke pour 1952 (chiffres en millions de tonnes).

BESOINS

Sidérurgie: 11,7; industrie: 2; petite industrie et foyers domestiques: 1,2.
Besoins totaux: 14,9.

RESSOURCES

Production française: 9,1; apport sarrois: 0,8; coke à façon: 0,3.
Ressources totales: 10,2.

Importations nécessaires: 14,9 — 10,2 = 4,7 millions de tonnes.

On doit tirer de ces statistiques plusieurs conclusions:

1° La production française plafonne dangereusement et dès que les besoins industriels augmentent, elle devient nettement insuffisante;

2° Il y a donc intérêt évident à développer la production nationale, à condition qu'elle soit rentable. Ceci nous conduit à préconiser l'extension et la modernisation des charbonnages lorrains qui, techniquement et économiquement, sont à même de soutenir la concurrence de la Rhur; cette modernisation est d'autant plus urgente que selon le plan Schuman, c'est désormais la haute autorité qui décidera souverainement des investissements à consentir dans les divers pays;

3° Il y a aussi intérêt à suivre des suggestions de la commission des économies de combustibles. On sait que ce comité d'experts a estimé à 19 millions de tonnes l'économie annuelle qui pourrait être faite par une modernisation des installations énergétiques françaises. Ce chiffre peut paraître quelque peu élevé, mais même si c'était le cas, ces suggestions, émanant de personnalités qualifiées, nommées par le ministre lui-même, méritent mieux que d'être laissées dans l'oubli. Or, il faut bien constater que, jusqu'à ce jour, elles sont restées à peu près lettre morte.

En somme, il y a deux manières d'équilibrer la balance de notre production et de nos besoins: l'une consiste à développer la production et l'autre à rationaliser la consommation. Jusqu'à présent, en dépit des avis les plus autorisés, une seule des deux voies a retenu l'attention du Gouvernement.

Le programme des investissements.

Le plan Monnet, dans sa version initiale, prévoyait un objectif de production de 71 millions de tonnes à atteindre en 1955; ce programme fut ensuite réduit à 55 millions de tonnes; à ce chiffre, selon les vues du Gouvernement, doit maintenant être substitué celui de 60 millions de tonnes. Il est même envisagé de tendre ultérieurement vers 65 millions de tonnes, notamment par le développement des mines de Lorraine.

Le tableau n° 6 donne la répartition des dépenses ainsi que le détail des moyens de financement prévus.

28,4 milliards sont prévus pour les grands ensembles, contre 22,5 en 1950 et 16 en 1951.

De même que l'an dernier, les travaux à moyen terme ne figurent plus dans le programme des investissements, ce qui constitue incontestablement un effort d'assainissement, car il s'agit en réalité de travaux de renouvellement.

TABLEAU N° 6

Charbonnages. — Investissements en 1950, 1951 et 1952.

	1950	1951	1951
	Crédits votés.	Crédits votés.	Crédits votés par l'Assemblée nationale.
	(Sommes en milliards.)		
<i>Dépenses.</i>			
Grands ensembles.....	22,5	16	28,4
Travaux à moyen terme..	13	»	»
Habitations	4,5	1,8	4,35
Industries de la houille...	28	27,5	43,55 (a)
Total des travaux...	68	45,3	76,3
Charges annexes.....	»	2,7	3,5
Remboursement crédits bancaires	9	»	9,2
Total des dépenses..	77	48	89
<i>Financement.</i>			
Par le fonds de modernisation et d'équipement...	59	28	42 (b)
Par emprunt garanti.....	»	20	20
Par autofinancement.....	18	»	27
Total des ressources.	77	48	89

(a) Y compris 4 milliards pour l'industrie de l'azote.

(b) Dont 4 milliards à la ligne 7.

Le crédit pour les habitations passe de 1,8 à 4,35 milliards. A cette occasion, votre commission ne peut que renouveler, après la commission de vérification des comptes des entreprises nationalisées, les observations faites l'an dernier: elle regrette que le Gouvernement n'oblige pas les Charbonnages à appliquer le statut du mineur qui prévoit l'alternative du logement gratuit ou de l'indemnité compensatrice.

Le crédit prévu pour les industries de la houille passe de 27,5 milliards à 43,55 milliards. Dans cette somme, la masse la plus importante va à la construction de cokeries, pour utiliser à plein le charbon lorrain et alimenter le développement de notre industrie sidérurgique.

En dehors des dépenses pour les travaux, nous trouvons encore 3,5 milliards pour les charges annexes, c'est-à-dire pour les intérêts intercalaires et 9,2 milliards pour le remboursement de crédits bancaires.

Cette dernière charge est d'autant plus surprenante que l'an dernier votre rapporteur avait obtenu l'assurance que les crédits bancaires qui avaient permis le financement des années 1945 à 1948 étaient entièrement remboursés. Des explications devraient nous être fournies sur ce point.

Le financement des 89 milliards de charges est prévu par trois moyens:

Par le F. M. E., soit 42 milliards, dont 38 inscrits à la ligne 4 et 4 à la ligne 7 au titre de l'industrie de l'azote;

Par emprunt garanti, soit 20 milliards, comme l'an dernier;

Par autofinancement, soit 27 milliards.

On doit observer que cette dernière somme constitue la marque d'un certain redressement dans la situation financière des charbonnages, mais que si comme cela doit être la règle les charbonnages se voient imputer les 9,2 milliards de remboursement de crédits bancaires, la part d'autofinancement tomberait alors à 17,8 milliards.

En 1951, aucun autofinancement n'avait été considéré comme possible si ce n'est, selon la terminologie du Gouvernement, celui des travaux à moyen terme; mais en réalité comme l'exécution de ceux-ci constitue une charge normale de l'exploitation, il ne s'agit pas là d'un investissement véritable.

CHAPITRE II

L'électricité.

Le tableau n° 7 ci-après donne la consommation d'électricité depuis la libération, avec référence à deux années d'avant guerre. Ce qui caractérise la loi d'accroissement de cette consommation, c'est qu'elle est exceptionnellement rapide: en effet, si on met à part l'année 1950, qui fut une année de restrictions dues à une hydraulicité particulièrement médiocre, on doit observer que le taux d'accroissement moyen dépasse largement 10 p. 100. Or, on admet fréquemment, dans les prévisions à longue échéance pour l'électricité, la loi du doublement en dix ans qui correspond à un taux d'accroissement annuel de 7 p. 100.

TABLEAU N° 7

Consommation d'électricité.
(en milliards de kilowattheures)

1929: 11,4; 1938: 20,8; 1946: 23; 1947: 25,3; augmentation d'une année sur l'autre, 10 p. 100; 1948: 30,1; augmentation d'une année sur l'autre, 19 p. 100; 1949: 30,8; augmentation d'une année sur l'autre, 2 p. 100; 1950: 33,3; augmentation d'une année sur l'autre, 8 p. 100; 1951: 37,7; augmentation d'une année sur l'autre, 13 p. 100.

Les chiffres ci-dessus montrent qu'en France, dans la phase actuelle de modernisation où l'électricité se substitue de plus en plus largement à d'autres agents moteurs, cette loi semble au-dessous de la réalité, et on devrait sans doute pendant encore plusieurs années tabler sur un développement annuel de 10 p. 100 (plutôt que 7 p. 100) et par conséquent sur un doublement en sept ans (plutôt qu'en dix ans).

C'est dire qu'en dépit des dépenses considérables d'investissements consenties depuis plusieurs années, notre capacité de production prévue ne dépasse que de très peu la consommation en année d'hydraulicité moyenne et risque d'être dangereusement insuffisante en année sèche. Ceci nous conduit à préconiser, comme nous l'avons fait l'an dernier et l'année précédente, l'adoption rapide d'un programme thermique de dépannage.

Qu'on ne nous objecte pas que nous manquons de charbon; dans notre pensée, ce programme doit être limité à l'utilisation des bas produits de faible valeur marchande qui sont difficilement vendables et qui, pour le moment, sont encore en excédent des besoins.

Electricité de France reconnaît que sont peu satisfaisants les résultats obtenus à ce jour en ce qui concerne l'économie de charbons marchands qui constituait un des objectifs du plan. Cette année en effet, en dépit d'une hydraulicité favorable, la consommation de charbons marchands par Electricité de France atteindra 4,8 millions de tonnes au lieu de 2,5 millions prévus; en hydraulicité médiocre la consommation eût été de 5,5 millions de tonnes. Ces chiffres soulignent tout l'intérêt qu'il y aurait à accélérer le programme d'équipement des centrales minières qui, tout comme les centrales hydrauliques, conduiront à une économie de charbons marchands.

En ce qui concerne le programme hydraulique, tant d'Electricité de France que d'ailleurs de la Compagnie nationale du Rhône, nous devons faire deux remarques:

1° En raison du volume énorme des crédits à investir, on doit se placer rigoureusement sous le signe de la rentabilité.

Or, dans cet esprit, si on compare les plus gros ouvrages, ceux qui sont susceptibles de fournir massivement l'électricité dont nous avons besoin, les spécialistes estiment que ceux qui permettent de produire le kilowattheure au meilleur prix sont, d'une part, la série d'ouvrages sur le Rhin qui doivent faire suite à celui d'Ottmarsheim, et, d'autre part, l'aménagement de la haute Durance; nous voudrions donc que dans le programme à venir on tienne le plus grand compte du classement par rentabilité pour déterminer l'ordre des opérations;

2° On ne doit pas oublier que, à l'exemple de ce qui a été fait sur une grande échelle par la Tennessee Valley Authority, l'aménagement des fleuves n'a pas pour but unique la production de l'énergie électrique, mais aussi l'irrigation, le maintien des sols et la protection des riverains.

Cette deuxième remarque s'ajoute à la précédente pour militer en faveur d'un commencement rapide des travaux du bassin supérieur de la Durance.

Il semble d'ailleurs que ces deux points de vue soient retenus dans les projets d'Electricité de France puisque les opérations nouvelles comprennent notamment les ouvrages de Fessenheim, sur le Rhin, et Serre-Ponçon, sur la Durance.

Si on ajoute les dépenses d'intérêts intercalaires (16 milliards), le remboursement de crédits bancaires (7,9 milliards), les dépenses totales s'élèvent à 145,5 milliards (tableau n° 8). Nous renouvelons pour Electricité de France la remarque déjà faite pour les Charbonnages au sujet des crédits bancaires: la commission désire être mise en présence d'un renseignement officiel sur les crédits bancaires à rembourser.

Le financement prévu est assuré par trois moyens: le F. M. E. (75 milliards), un emprunt garanti (30 milliards), le reste (40,5 milliards) étant demandé à l'autofinancement.

On remarquera la part considérable et croissante de l'autofinancement qui, dans le cas présent, serait réduit de 7,9 milliards si, en bonne règle, la charge de ce remboursement qui n'a rien à voir avec le fonds de modernisation est laissée à l'organisme emprunteur.

TABLEAU N° 8

Electricité de France. — Investissements en 1950, 1951 et 1952.

	1950	1951	1952
	Crédits votés.	Crédits votés.	Crédits votés par l'Assemblée nationale.
(Sommes en milliards.)			
<i>Dépenses.</i>			
Usines hydrauliques.....	50	48	53,8
Usines thermiques.....	13	13,5	16,3
Transport	13	13,5	21,5
Distribution	16,5	20	24
Travaux complémentaires de premier établissement	4,5	4,5	6
Total des travaux..	97	99,5	121,6
Charges annexes.....	12	13	16
Total avec les charges annexes	109	112,5	137,6
Remboursement crédits bancaires	8	9	7,9
	117	121,5	145,5
<i>Financement.</i>			
Par le fonds de modernisation et d'équipement...	98,5	63,5	75
Par emprunt garanti.....	»	30	30
Par « autofinancement »..	18,5	28	40,5
Total des ressources.	117	121,5	145,5

Au sujet de la gestion des crédits, votre rapporteur — comme M. le rapporteur général de l'Assemblée nationale — est dans l'obligation de faire des réserves au sujet de dépassements considérables dans les dépenses réelles de grand équipement hydraulique, comparativement aux prévisions.

Pour les travaux en cours en effet, et compte tenu de la dépréciation de la monnaie, on attend dès maintenant un dépassement de 10 milliards.

Déjà le même phénomène s'était produit l'an dernier et avait appelé des observations justifiées. Certes, les travaux de génie civil comportent toujours une part d'imprévu, mais lorsque le dépassement atteint 10 milliards sur 48, on doit estimer ou bien que les devis ont été établis sans études suffisamment approfondies, ou bien que certaines opérations, d'une rentabilité discutable, ont été présentées volontairement minorées dans le but de les faire admettre par le Parlement.

La sous-commission chargée du contrôle des entreprises nationalisées fera une enquête sur les conditions dans lesquelles ont été établis et passés les marchés.

Compagnie nationale du Rhône.

Les dépenses prévues se montent à 28,5 milliards, à savoir:

Poursuite des travaux en cours (achèvement des barrages de Seyssel et de Donzère-Mondragon, 19,5 milliards;

Etudes d'un nouvel ouvrage (Montélimar), 0,5 milliard;

Intérêts intercalaires, 2,7 milliards;

Remboursements de crédits bancaires, 5,8 milliards.

Total: 28,5 milliards.

Les ressources destinées à y faire face sont:

Prêt du F. M. E., 20 milliards;

Emprunt, 6,5 milliards;

Autofinancement, 2 milliards.

Total: 28,5 milliards.

On observera que les 20 milliards de travaux sont décrits exactement en quatre lignes — pas plus — dans les documents communiqués au Parlement. Ceci donne la mesure de la légèreté avec laquelle sont engagées ces dépenses considérables.

CHAPITRE III

Gaz de France.

Le tableau n° 9 ci-après donne la répartition de la somme de 49,2 milliards prévue comme montant des dépenses de Gaz de France. On observera que compte tenu de la hausse des prix les crédits sont du même ordre de grandeur qu'en 1951; on doit cependant noter le lancement de la construction du feeder de l'Est destiné à amener dans la région parisienne le gaz des hauts fourneaux et cokeries, et qui figure pour 4 milliards.

Le financement est assuré pour 9 milliards par les crédits du fonds de modernisation et d'équipement, pour 2 milliards par un emprunt garanti.

TABLEAU N° 9

Gaz de France. — Investissements en 1951 et 1952.

	1951	1952
	Crédits votés.	Crédits votés par l'Assemblée nationale.
(Sommes en millions.)		
<i>Dépenses (Travaux neufs et reconstruction).</i>		
Cokeries	4.370	4.800
Usines à gaz.....	3.192	2.500
Transport	2.873	3.000
Feeder de l'Est.....	»	4.000
Distribution et divers.....	4.065	3.500
Intérêts intercalaires.....	1.000	1.400
Total des dépenses.....	15.500	19.200
<i>Financement.</i>		
Prêt du F. M. E.....	6.000	9.000
Emprunts	1.000	2.000
Crédit pour la reconstruction.....	1.500	8.200
Autofinancement	7.000	»
	15.500	19.200

CHAPITRE IV. — La Société nationale des chemins de fer français.

En ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français, le projet de loi, cette année comme les années précédentes, rassemble des dépenses d'établissement et des dépenses de reconstruction.

Le tableau n° 10 ci-après compare les demandes présentées au titre de l'exercice 1952 avec les crédits votés pour les deux derniers exercices, tant pour les dépenses d'établissement que pour celles de reconstruction.

Travaux d'établissement.

Nous allons examiner une à une chacune des six rubriques qui appellent des remarques très différentes les unes des autres

a) Matériel roulant. — Crédit demandé: 1.500 millions.

TABLEAU N° 10

Société nationale des chemins de fer français. — Dépenses d'établissement et de reconstruction.

	1950	1951	1952
	Crédits votés.	Crédits votés.	Crédits votés par l'Assemblée nationale.
(Sommes en millions.)			
Dépenses.			
Travaux d'établissement:			
Matériel roulant.....	1.840	2.525	1.500
Mobilier outillage.....	825	800	40
Électrification.....	12.390	8.900	7.475
Installations fixes.....	4.840	3.382	4.460
Participations.....	675	525	975
Usines hydro-électriques.	510	225	200
	21.000	16.357	14.630
Reconstruction:			
Matériel roulant.....	21.820	15.861	21.460
Mobilier outillage.....	510	200	40
Installations fixes.....	8.670	6.707	9.670
	31.000	22.768	31.170
Total travaux.....	55.000	39.125	45.820
Frais généraux.....	5.500	3.000	3.100
Remboursement de crédits bancaires.....	7.500	9.375	9.375
Total dépenses.....	68.000	51.500	58.295
Financement.			
Acompte reconstruction...	30.000	19.125	26.000
Fonds de modernisation et d'équipement.....	32.500	6.375	•
Fonds de renouvellement.	5.500	6.000	6.795
Emprunt garanti.....	•	20.000	25.500
Total ressources.....	68.000	51.000	58.295

b) Electrification.

Votre commission ne saurait admettre que l'on engage ainsi des dépenses énormes sans en avoir le souci de la rentabilité autrement que sur des bases purement théoriques. Le Conseil de la République se souvient en effet des conditions dans lesquelles ont été votés les crédits destinés à l'électrification de la ligne Paris-Dijon; il a été exposé au Parlement que cette modernisation devait permettre de faire des économies considérables par la réduction des effectifs; cependant, la rigidité du statut du personnel de la S. N. C. F. est telle que cette contrepartie est restée purement illusoire; c'est ainsi que plusieurs milliers d'agents rendus disponibles par l'électrification de Paris-Dijon sont encore sur place, et le Gouvernement ne s'est pas préoccupé d'apporter un assouplissement à ce statut.

Dans ces conditions, il serait anormal de donner son accord à des dépenses qui ne sont pas rentables, et qui entraîneraient, lorsqu'il s'agit de trouver des recettes correspondantes, le vote d'impôts très lourds qui écrasent l'économie.

e) Mobiliers outillage. — Dépenses minimes. Sans observation.

d) Installations fixes.

e) Participations. — Cette année les crédits demandés pour les participations de la S. N. C. F. sont en augmentation sensible sur les exercices 1950 et 1951: 975 millions contre 675 et 525.

Or, le Conseil de la République a déjà eu maintes fois l'occasion d'exprimer son sentiment sur cette question des filiales des entreprises nationalisées en estimant que celles-ci sont beaucoup trop nombreuses. On se souvient en effet que c'est sur l'insistance de votre sous-commission des entreprises nationalisées que le Gouver-

nement s'est enfin décidé à publier cet effarant document qui ne comporte pas moins de 265 pages et qui contient la liste des entreprises nationalisées, des sociétés d'économie mixte et de leurs filiales. Ainsi peu à peu, une nationalisation indirecte gagne de vastes secteurs de notre économie; si l'on n'y prend garde, il arrivera un jour où la plus grande partie de nos activités étant nationalisées, le reste, complètement étouffé, disparaîtra et alors se sera accomplie une révolution économique que nous considérons, quant à nous, comme une régression.

C'est pourquoi, la plupart de nos collègues ont pris connaissance avec la plus grande sympathie de la proposition de loi déposée par notre distingué collègue M. Armengaud, en vue de délimiter avec précision le secteur nationalisé et de mettre fin à ces empiètements progressifs.

Par ailleurs, les filiales n'étant soumises à aucun contrôle, on peut imaginer de quels abus elles sont le siège.

f) Usines hydroélectriques. — Un crédit de 200 millions est prévu pour les usines hydroélectriques. Il est permis de se demander si le rôle de la S. N. C. F. ne doit pas être uniquement d'assurer les transports ferroviaires. La production de l'électricité, de l'avis de votre rapporteur, doit, dans une organisation rationnelle, relever d'Electricité de France.

Reconstruction.

1) Matériel roulant. — La demande de crédit pour reconstruction de matériel roulant se monte à 21.160 millions. Or, selon votre commission, il s'agit là d'un abus manifeste. Vos commissaires se souviennent en effet qu'à la séance du 15 décembre 1949, M. le président de la S. N. C. F. leur a déclaré qu'il y avait alors en excédent plus de 500 locomotives et 40.000 wagons au garage.

D'autre part, votre rapporteur, à la suite des observations de M. l'inspecteur général Lemoine, dans son rapport d'enquête, vous a fait part du questionnaire qu'il avait adressé à M. l'inspecteur général des finances Ehrhard, chef de la mission de contrôle financier de la S. N. C. F. pour lui demander:

1° Quelle est la somme que la S. N. C. F. devrait consacrer annuellement au renouvellement du réseau (installations fixes et matériel roulant) pour le maintenir en état;

2° Quelle est la somme effectivement inscrite pour cet objet sous les diverses rubriques comptables. La réponse fut que cette somme devrait être de 72 milliards alors qu'elle est effectivement d'environ 22 milliards, soit un manque de 50 milliards, ces renseignements étant valables pour les exercices 1950 et 1951.

Or, ces chiffres ont été entièrement confirmés par une lettre du 14 avril 1951 de M. le ministre des finances que nous publions en annexe.

Il résulte donc de ces documents officiels que le compte d'exploitation de la S. N. C. F. est inexactement présenté, pour une somme de 50 milliards.

Comment la S. N. C. F. fait-elle face à cette situation? Nous trouvons une réponse partielle dans la demande de crédit qui nous est présentée pour un montant de plus de 21 milliards. En réalité, il s'agit purement et simplement de remplacer le matériel roulant qui s'élimine par usure normale et que le compte d'exploitation ne prend pas à sa charge.

Le Conseil de la République ne saurait se laisser abuser plus longtemps par le même stratagème. Il conviendrait qu'il soit établi un plan général, absolument complet, comportant devis estimatif de tout ce qui doit être reconstruit à la S. N. C. F.

CHAPITRE V

Air France.

Le projet de loi qui nous est soumis, met à la charge des finances publiques, en faveur de la compagnie Air France:

Un prêt du F. M. E. pour un montant de 5.500 millions de francs;

Une autorisation d'emprunt garanti pour 1 milliard de francs;

Soit au total, 6.500 millions de francs.

Ces sommes sont destinées au paiement du matériel commandé:

10 Super-Constellation livrables en 1953;

12 Vickers Viscount livrables en 1953-1954;

12 Bréguet Deux-Ponts 761 livrables en 1952-1953;

3 Comet de Havilland livrables en 1953.

Elles doivent aussi permettre le versement d'environ 1.700 millions à titre d'acomptes sur S. S. E. 2010 ainsi que la réalisation d'installations au sol pour environ un milliard.

Ce projet appelle de nombreuses observations.

Tout d'abord, on doit observer qu'il s'agit de prêts que, vraisemblablement, sauf dépréciation considérable de la monnaie, la compagnie nationale sera hors d'état de rembourser. Son déficit reconnu, s'élève en effet pour 1951 à environ 2,5 milliards; dès lors les crédits qu'on nous demande d'autoriser apparaissent non pas comme une avance à une entreprise financièrement saine, mais comme une forme spéciale de subvention.

D'autre part, il convient de remarquer que le déficit de la compagnie, malgré la décomposition en diverses rubriques, atteint un montant considérable. En voici les principaux postes:

a) Subvention d'équilibre. C'est la partie la plus clairement reconnue: elle s'élève à 1,5 milliards (chapitre 5020 du budget de fonctionnement);

b) Subvention spéciale pour la formation du personnel navigant. Cette subvention, qui figure au même chapitre, s'élève à 620 millions;

c) Fonctionnement de l'école nationale de l'aviation civile.

Le fonctionnement de cette école (chapitre 3070) coûtera 757 millions en 1951; or, si on analyse les crédits de fonctionnement de cet établissement, on s'aperçoit que sur cette dépense, la plus grande partie, soit environ 539 millions, est destinée à la formation du personnel d'Air France. Cette formation coûte donc au total:

$$620 + 539 = 1.159 \text{ millions.}$$

On observera qu'en regard de cette somme considérable, les compagnies privées bénéficient seulement de la formation de quelques commandants de bord et de quelques radionavigants revenant à environ 58 millions; comme les compagnies prennent à leur charge 25 p. 100 de la dépense, il reste donc à la charge de l'Etat seulement 47 millions.

Ainsi dans ce domaine, comme dans bien d'autres, le jeu de la concurrence entre la compagnie nationale et les entreprises privées apparaît comme délibérément faussé; la première bénéficie en effet d'avantages considérables qui sont refusés aux autres;

d) Amortissements insuffisants. En dépit d'une réévaluation de son bilan intervenue cette année, Air France pratique des amortissements qui ne correspondent pas à la valeur complète de ses appareils.

Un calcul détaillé a fait apparaître, de ce fait, dans le compte d'exploitation, un déficit non comptabilisé de 1.100 millions.

e) Air France bénéficie d'un monopole du transport postal. Or, celui-ci est payé à des prix très avantageux. Il y a donc là, pour la compagnie nationale, une véritable subvention indirecte qui est de l'ordre de 1.500 millions.

Au total, il apparaît que le déficit réel d'Air France est de l'ordre de 5,5 milliards.

Et encore, dans cette somme, nous ne comptons pas les subventions directes ou indirectes qui sont accordées par le gouvernement des territoires de l'Union française aux nombreuses filiales d'Air France.

Ce déficit tient-il à la nature des choses ou bien aux méthodes de gestion d'Air France. Certes, il est indéniable que dans le monde, la plupart des grandes compagnies sont subventionnées par leur gouvernement; il faut donc reconnaître que, dans bien des cas, une subvention peut être considérée comme justifiée.

Cependant, il ne nous semble pas douteux que le mode de gestion de la compagnie aggrave le déficit. En effet, les effectifs d'Air France comparés à ceux des grandes compagnies étrangères, apparaissent comme nettement pléthoriques. Selon des publications officielles (bulletin de l'institut français du transport aérien), l'effectif d'Air France, soit 14.500 agents, est très supérieur à celui de n'importe laquelle des cinq grandes compagnies américaines (qui varie de 8.600 à 11.500 suivant les entreprises) bien que son trafic soit très inférieur à celui de n'importe laquelle de ces cinq compagnies. Ainsi à Air France, pour un trafic presque moitié des concurrents, il faut un effectif de 50 p. 100 plus élevé. Nous n'ignorons pas que la structure des lignes doit être prise en considération pour une comparaison de ce genre; mais elle peut suffire pour expliquer une disparité aussi énorme.

D'autre part, il a été impossible jusqu'à ce jour d'obtenir d'Air France un compte d'exploitation clair pour chaque ligne. Dans le compte d'exploitation global d'Air France, tout est mélangé de sorte que le contrôle du Parlement devient illusoire. Certes, nous admettons bien qu'il peut parfois être nécessaire d'exploiter à pertes certaines lignes pour des raisons d'intérêt national, de solidarité nationale (lignes de l'Union française) ou de prestige national (lignes nationales concurrentielles). Cependant, nous estimons qu'en pareille matière, c'est au Parlement, qui consent la dépense, de décider quelles lignes doivent être exploitées et d'en solder les frais. Or, tel n'est pas le cas.

La sous-commission chargée du contrôle des entreprises nationalisées effectuera une étude sur ce point.

Compte tenu de ces observations qui ne font que rejoindre des critiques fort pertinentes exprimées à l'Assemblée nationale par des spécialistes des questions aéronautiques, venus d'horizons politiques divers, tels que MM. les députés Moynet et Bouret, il apparaît nécessaire à votre rapporteur que soient réalisées les réformes suivantes:

1° Il sera constitué par décret une commission des économies spéciale à la compagnie Air France qui fera des propositions au Gouvernement dans un délai de deux mois. Son rapport sera communiqué aux commissions compétentes du Parlement;

2° La compagnie Air France sera astreinte à établir une comptabilité par ligne. Les résultats d'exploitation de chaque ligne seront communiqués au Parlement;

3° Aucune subvention ne sera accordée à la compagnie nationale pour les lignes de l'Union française, qui sont exploitées sans subvention par des compagnies privées françaises;

4° L'exploitation des lignes de l'Union française fera l'objet de concessions accordées suivant la procédure de l'appel d'offre. Outre la compagnie nationale seraient admises à soumissionner sur un pied d'égalité les compagnies privées françaises dûment qualifiées;

5° Les crédits d'équipement ainsi que les subventions pour la formation de pilotes ne seront pas réservés à la seule compagnie nationale mais aussi aux compagnies privées au prorata du trafic du secteur nationalisé et du secteur privé. En un mot, nous sommes

pour une politique antitrust; nous pensons que la concurrence est le meilleur aiguillon de l'activité humaine, mais nous demandons que la lutte soit loyale.

Enfin, nous verrons plus loin que votre commission subordonne son accord au crédit de 1.700 millions prévu pour l'acquisition de 8 S. E. 2010 à certaines réserves expresses qui seraient inscrites dans la loi.

CHAPITRE VI

Agriculture.

Les investissements prévus à ce titre dans le projet de loi en discussion doivent être rapprochés de ceux qui sont inscrits au B. R. E. (Budget de reconstruction et d'équipement des services civils), gérés directement par les départements ministériels correspondant.

Le tableau ci-dessous indique le détail des crédits d'engagement:

Crédits prévus (en milliards).

Améliorations foncières. Grands travaux de mise en valeur (en particulier région du Bas-Rhône, Languedoc, côtes de Gascogne, vallée de la Durance), constructions rurales et remembrement: sur le F. M. E., 8; sur le F. R. E., 5.

Amélioration de la production. Acquisition de machines agricoles, vulgarisation, création de villages-pilotes, prêts individuels assortis de cahiers des charges en vue de la création de fermes-pilotes: sur le F. M. E., 4; sur le F. R. E., 2.

Services publics, notamment remembrement de 750.000 hectares: sur le F. M. E., 10; sur le F. R. E., 4.

Transformation et stockage: sur le F. M. E., 8; sur le F. R. E., 2.

Réévaluation d'opérations anciennes: sur le F. M. E., 12; sur le F. R. E., 4.

Divers: sur le F. M. E., 6; sur le F. R. E., 11.

Total: sur le F. M. E., 48; sur le F. R. E., 43.

En ce qui concerne le budget des investissements, le montant des crédits de paiement prévu pour l'exercice 1952 est de 42 milliards. On notera que, même compte tenu de la diminution du pouvoir d'achat du franc, il est en augmentation sensible sur le crédit des années précédentes:

En 1950: 23,6 milliards; en 1951: 20 milliards.

Cette augmentation de la part de crédits réservée à notre principale activité nationale est d'ailleurs conforme aux votes répétés émis par le Conseil de la République, et nous nous réjouissons que nos avis aient été, pour une fois, écoutés avec seulement un retard de deux ou trois ans. Nous souhaitons qu'à l'avenir ce sujet serve d'exemple et que chaque fois que notre Assemblée émet un avis, qui devra un jour être admis comme sage, on attende moins longtemps pour le reconnaître.

CHAPITRE VII

L'industrie et le commerce. — Le tourisme.

Les crédits prévus au projet gouvernemental pour ces branches d'activité sont décrits dans le tableau ci-dessous (somme en milliards):

Industrie et commerce, tourisme: en 1950, 31,3.

Industrie et commerce: en 1951, 23,5; en 1952, 46,5 (a).

Tourisme: en 1951, 3,5; en 1952, 3,5.

Total: en 1950, 31,3; en 1951, 27; en 1952, 50.

On observera d'abord que le montant prévu pour les entreprises industrielles est en sensible augmentation, puisqu'il passe de 23,5 milliards à 46,5.

Ces 46,5 milliards se décomposent de la manière suivante:

Train à bande Sollac: 24,5 milliards

Autres travaux dans l'industrie sidérurgique (notamment centrales et cokeries): 13,5 milliards.

Autres branches d'activité: 8,5 milliards.

Total: 46,5 milliards.

La plus grande part de l'effort de modernisation va donc à la sidérurgie; il est apparu en effet nécessaire, avant l'application du plan Schuman, de moderniser notre industrie sidérurgique, afin de lui permettre de lutter à armes égales sur un marché désormais concurrentiel.

Les 8,5 milliards destinés aux entreprises autres que sidérurgiques iront uniquement à la poursuite d'opérations déjà engagées:

Aéroport de Paris: 1 milliard; construction de bateaux: 2,5 milliards; charbonnages du Tonkin, 1 milliard; ports maritimes, 1 milliard; régularisation d'excédents de 1951, 2 milliards; divers, 1 milliard.

Total: 8,5 milliards.

On observera que cette décomposition ne laisse aucune place:

Ni à la grande industrie chimique (chimie minérale, chimie organique, produits pharmaceutiques);

Ni aux industries de finition (automobile, textile, construction électrique, etc.);

Ni aux industries de précision (optique, radio, etc.);

Ni aux petites et moyennes entreprises.

C'est dire combien le projet apparaît comme insuffisant en ce qui concerne le secteur privé.

(a) L'Assemblée nationale a ramené le chiffre à 45,9 milliards.

Pour le tourisme, la somme de 3,5 milliards est la même que l'an dernier, ce qui constitue une réduction de fait, compte tenu de la hausse des prix.

L'effort fait en faveur du tourisme, qui nous a rapporté, en 1951, pour 120 milliards de devises étrangères, apparaît donc comme très insuffisant si on le compare à celui que consentent certains pays étrangers, Italie et Suisse, notamment.

CHAPITRE VIII

Les investissements hors métropole.

Réserve faite des crédits destinés à la Sarre, les investissements destinés aux territoires d'outre-mer sont les suivants (sommes en milliards) :

Afrique du Nord: en 1950, 46,1; en 1951, 47; en 1952, 53.
Autres territoires: en 1950, 23,1; en 1951, 30,3; en 1952, 34.
Total: en 1950, 69,2; en 1951, 77,5; en 1952, 87.

On notera que, par rapport à l'an dernier, l'augmentation n'est qu'apparente, car l'accroissement des crédits est inférieur à la hausse des prix.

Les observations de votre rapporteur ne porteront que sur un seul point qu'il estime particulièrement important: il s'agit du problème de la culture du coton et de l'approvisionnement de l'industrie métropolitaine (filatures et tissages).

En effet, le coton apparaît comme un des produits dont l'importation pèse le plus lourdement sur notre balance commerciale.

Citons la statistique douanière, pour les quatre principaux postes d'importation qui sont le charbon, le pétrole, le coton et la laine.

	1938		1948		1949		1950	
	Valeur en milliards.	Fraction en p. 100.	Valeur en milliards.	Fraction en p. 100.	Valeur en milliards.	Fraction en p. 100.	Valeur en milliards.	Fraction en p. 100.
Charbon.	5,1	15	66	14	98	14	58	7
Pétrole...	4,2	12	59	12	90	13	111	14
Coton....	3,2	6	38	8	67	10	100	13
Laine....	2,7	8	41	9	53	9	69	9

Ces chiffres nous enseignent que le pourcentage des importations de coton dans le chiffre total de nos importations va constamment en s'élevant. Alors qu'avant guerre le coton ne représentait que 6 p. 100 des importations françaises, sa part s'est élevée à 8 p. 100 en 1948, à 10 p. 100 en 1949, à 13 p. 100 en 1950.

Alors qu'avant guerre, et même encore en 1948, le coton n'était que le quatrième poste de nos importations derrière le charbon, le pétrole et la laine, en 1949 il dépassait la laine et, en 1950, il passait en deuxième position devant la laine et même le charbon, battu seulement par le pétrole.

Or, on doit souligner que les Etats-Unis sont de très loin notre principal importateur; c'est ainsi qu'en 1950 nous avons acheté pour 42 milliards de coton aux Américains contre seulement 16 milliards aux Egyptiens; une large partie de nos importations de coton provient donc de la zone dollar.

Dès maintenant — le ministre des finances nous en a prévenu — l'approvisionnement en coton de nos industries de transformation, filature et tissage, risque de ne pas être assuré, ou de l'être à la petite semaine à la suite de négociations de prêt avec l'Import-Export Bank. Dès lors, des régions entières — et nous pensons spécialement à nos départements du Nord et de l'Est — risquent d'être durement touchées par une crise de chômage sans précédent affectant une de nos principales industries.

Notre propos n'est pas de résoudre le problème de notre approvisionnement en coton pour les prochains mois; ce problème, certes, est crucial, et nous ne voulons pas dire qu'il faut le négliger, mais le but d'une loi d'investissement, c'est de voir loin.

Nous devons donc songer à trouver dans nos territoires d'outre-mer une partie au moins des approvisionnements en fibre de coton qui nous manquent. Est-ce que le développement actuel du plan d'investissement et de modernisation dans ces territoires nous donne l'assurance ou au moins l'espoir que la crise actuelle est en voie de solution et que, dans quelques années, une amélioration sera obtenue?

A cette question, nous devons, chiffres en mains, répondre par un non, emprunt d'un pessimisme raisonné.

En effet, les chiffres suivants, extraits de la statistique officielle des douanes, caractérisent la situation.

Importations de coton de l'étranger:

Poids en tonnes: en 1938, 267.000; en 1948, 452.000; en 1949, 232.000; en 1950, 251.000.
Valeur en milliards: en 1938, 2,1; en 1948, 31,4; en 1949, 57,8; en 1950, 75,4.

Importations de coton de l'Union française:

Poids en tonnes: en 1938, 10.500; en 1948, 28.800; en 1949, 26.700; en 1950, 26.100.
Valeur en milliards: en 1938, 0,08; en 1948, 4,2; en 1949, 5,2; en 1950, 7,1.

Ainsi, si nous considérons les tonnages importés qui sont plus caractéristiques que les valeurs en francs, à cause de la dépréciation constante de la monnaie, les tonnages de coton importés de l'étranger n'ont pas cessé d'augmenter au cours de ces trois dernières années, passant de 132.000 à 232.000, puis à 251.000 tonnes. Mais dans le même temps, les importations en provenance de nos territoires d'outre-mer, au contraire, régressaient de 28.000 à 26.700 puis à 26.100 tonnes.

Exprimée en pourcentage, la part de l'Union française dans le total de nos importations est tombée de 15,9 p. 100 en 1948 à 10,3 p. 100 en 1949 et même à 9,4 p. 100 en 1950.

Parmi nos possessions africaines, la seule dans laquelle ait été fait un effort sérieux est l'Afrique équatoriale française. D'après la statistique sur les 26.100 tonnes de coton importées en 1950 en provenance de l'Union française, l'Afrique équatoriale française en a fourni 23.700, c'est-à-dire 90 p. 100. C'est dire que toutes nos autres possessions n'ont qu'une production dérisoire. L'Algérie qui vient immédiatement derrière l'Afrique équatoriale française, n'a fourni à la métropole que 970 tonnes et le Maroc, sur lequel on fondait légitimement de grands espoirs et qui dispose, de l'avis de tous les techniciens, de magnifiques possibilités, n'a fourni aucun concours à la métropole.

Cependant tous les spécialistes — à commencer par ceux du plan Monnet — sont d'accord pour estimer que le coton peut être cultivé dans de très bonnes conditions dans nos territoires d'Afrique du Nord ou d'outre-mer.

« Le coton du Soudan et celui de l'Afrique du Nord notamment, sont à fibres longues et valent les meilleures qualités d'Egypte » (1).

D'autre part, il résulte d'études tout à fait sérieuses que le prix de revient du coton dans nos territoires non seulement n'est pas supérieur mais est même généralement très sensiblement inférieur à celui du coton de provenance américaine. C'est ainsi que dans les grandes plaines au pied de l'Atlas marocain le prix de revient du coton est de l'ordre de moitié de celui du coton importé.

Cependant on doit se rendre compte que la culture du coton — culture industrielle voire scientifique — ne peut se faire avec succès que sur de très vastes exploitations puissamment mécanisées comme aux Etats-Unis. Les expériences agricoles sont faites depuis des années par les services officiels spécialisés des gouvernements locaux de nos territoires africains et sont probantes: il ne reste plus qu'à passer à l'exécution avec des moyens modernes.

Cet investissement, loin de constituer une autarcie malsaine, serait donc au contraire l'un des plus payants et il aurait l'avantage de mettre notre industrie nationale à l'abri des conséquences de cette « famine de dollars » qui sévit actuellement sur le monde entier et qui risque d'enrayer complètement certaines de nos activités.

Ainsi cette proposition présente le double avantage de garantir la sécurité et l'indépendance d'une de nos activités nationales traditionnelles tout en étant avantageuse au regard de l'orthodoxie libérale la plus stricte.

C'est pourquoi, sur les 53 milliards destinés à l'Afrique du Nord et les 24 milliards prévus pour les autres territoires, pour éviter un éparpillement des objectifs qui conduit à la stérilité, nous demandons qu'un effort ferme soit fait en faveur du coton.

Ajoutons, pour terminer, qu'afin de garantir la continuité de cette culture, indépendamment des oscillations spéculatives des cultures concurrentes, telles que agrumes ou autres, il nous paraît essentiel que les utilisateurs, c'est-à-dire les industriels de la filature et du tissage, y aient un droit de regard. C'est trop souvent en effet que nous avons vu dans nos territoires d'outre-mer des spéculateurs audacieux passer d'une culture à une autre suivant les variations respectives des cours mondiaux; nous voulons que ces manœuvres qui sont contraires à l'intérêt national, soient rendues impossibles.

Dans ce but, sans aller jusqu'à l'inscrire expressément dans la loi, nous demandons que le Gouvernement s'engage à associer l'industrie utilisatrice à la culture continue d'une fibre qui présente pour elle un intérêt vital.

TROISIEME PARTIE

EXAMEN PAR LA COMMISSION DES FINANCES

I. — Opérations nouvelles.

Votre commission a longuement délibéré sur le point de savoir si et dans quelle mesure elle admettrait les autorisations de prêts ou de crédits demandées au titre de travaux autres que ceux qui constituent la continuation et la réévaluation pure et simple d'opérations en cours. De tels travaux peuvent être ceux déjà prévus dans un programme autorisé antérieurement pour une réalisation à entreprendre seulement en 1952 ou des travaux correspondant à des opérations entièrement nouvelles. Les premiers sont demandés dans le présent projet pour un montant proche de 100 milliards, les opérations proprement nouvelles entrant par ailleurs pour une prévision de 46.25 millions.

Votre commission des finances a été saisie d'une proposition tendant à réserver à ces deux genres de travaux lorsqu'ils sont entrepris par des entreprises nationales un financement autre que sur

(1) Rapport fait au nom de la commission des finances du Conseil de la République sur le budget des investissements de 1950 par M. Marcel Pellenc, sénateur (document parlementaire n° 326) citant une correspondance du commissariat au plan.

fonds publics, ces entreprises devant tirer des investissements déjà effectués et d'un assainissement de leur exploitation un crédit suffisant pour pouvoir recourir au marché financier. Elle a, par ailleurs, été saisie d'une proposition émanant de la commission de la production industrielle tendant à la disjonction pure et simple de toute opération nouvelle, pour ce motif qu'un nouveau plan de modernisation doit être institué en vertu du décret du 11 décembre dernier et que — contrairement à ce qui a eu lieu pour le premier plan — le Parlement doit être préalablement consulté sur l'orientation et le contenu de ce plan.

Votre commission des finances a tenu partiellement compte des deux positions ci-dessus indiquées et a décidé de disjoindre les opérations nouvelles des entreprises nationales pour un montant de 11.125 millions. Ce faisant, elle ne méconnaît pas la nécessité de pousser l'érection des cokeries, des centrales thermiques, des nouveaux aménagements du Rhône, mais elle pense que ces opérations doivent être présentées dans l'ensemble du nouveau plan de modernisation et qu'elles peuvent par ailleurs être financées autrement que sur fonds publics.

II. — Remarques particulières.

Votre commission des finances vous présente ci-dessous certaines remarques particulières dont quelques-unes assorties de réductions indicatives.

1° Charbonnages de France.

Sans vouloir effectuer un abattement sur la rubrique « Habitations » votre commission est obligée de constater une majoration très sensible (2.550 millions) de travaux prévus à ce titre en 1952; elle souligne son étonnement d'apprendre que beaucoup de ces dépenses sont imposées par la nécessité de construire des habitations dont la majorité sont affectées aux mineurs retraités alors que le jeune mineur en pleine activité ne peut trouver de logement qu'assez loin du siège où l'on doit le transporter chaque jour à grands frais. La commission estime qu'il y a là une mauvaise organisation de la politique du logement et une source de dépenses.

2° Société nationale des chemins de fer français.

Votre commission a disjoint pour 625 millions les opérations nouvelles prévues pour la Société nationale des chemins de fer français. Elle continue à penser d'ailleurs que la contribution du fonds de renouvellement devrait être plus considérable qu'elle n'est actuellement, alors que le remplacement de la majorité du matériel roulant est encore financé sur les crédits de reconstruction. Par ailleurs votre commission a effectué une réduction de 1 million sur la rubrique « Electrification » de la ligne 4. Cette réduction indique que la commission sans méconnaître l'intérêt de certaines des électrifications envisagées pense qu'elles n'ont d'avantage réel que si elles permettent des économies de personnel et de gestion. Or tel n'est pas le cas en raison de la rigidité des statuts des agents de la Société nationale des chemins de fer français qui ne permet la souplesse d'adaptation nécessaire aux réorganisations qui sont théoriquement rendues possibles.

3° Air France.

Votre commission des finances connaît de longue date le problème des « Armagnacs ». Actuellement sont en fin de fabrication à la Société nationale du Sud-Ouest, 8 appareils S. E. 2010 dont il y a bien des raisons de douter que la Compagnie Air France soit preneur. Ce problème a été récemment évoqué à l'Assemblée nationale lors du vote du budget de l'aviation civile et il résulte des débats que le ministère de l'air ne paraît pas non plus décidé à utiliser ces appareils à des fins militaires.

Or, nous trouvons à la ligne 6 de l'état B sur un crédit de prêts de 5.500 millions destiné à Air France une somme de 1.700 millions qui serait, d'après l'exposé des motifs, destinée au règlement des S. E. 2010. Pour obtenir des engagements formels quant à l'utilisation de ce matériel qu'il soit affecté à la défense nationale ou cédé à Air France ou à tout autre utilisateur public ou privé, votre commission vous propose une disposition de blocage que vous trouverez sous l'article 3 bis (nouveau).

4° Investissements en Afrique du Nord.

Votre commission des finances a maintenu les opérations nouvelles prévues en Afrique du Nord sur les remarques faites à ce sujet par notre collègue M. Rozier. Celui-ci a montré l'intérêt particulier des investissements en Algérie, la nécessité d'y lancer rapidement une masse importante de travaux, et a fait ressortir la participation considérable des trois départements à la charge financière correspondante. Votre commission s'associe à ces observations.

5° Prêts divers d'intérêt agricole ou rural.

Votre commission des finances a effectué sur la ligne 12 de l'état B un abattement indicatif d'un million de francs pour obtenir du Gouvernement l'assurance que des prêts importants, à concurrence de 500 millions de francs, seront consentis aux agriculteurs et aux organismes et syndicats de défense agricole des bassins du Rhône et de la Durance victimes des récentes inondations afin de leur per-

mettre la reconstitution tant des sols dévastés que des instruments d'exploitation, faute de quoi de très riches régions agricoles deviendront très rapidement incultes. C'est le capital-sol lui-même qu'il convient de sauvegarder.

6° Prêts divers.

A la ligne 13 de l'état B, votre commission des finances, sur la proposition de M. Boudet, a décidé d'effectuer une réduction indicative d'un million, afin d'attirer l'attention du Gouvernement sur l'insuffisance notoire des crédits prévus pour prêts aux coopératives agricoles et au crédit artisanal.

7° Bureau d'études de l'organisation des ensembles industriels africains.

Votre commission, sur la proposition de M. Longchambon, a substitué au texte adopté à ce sujet par l'Assemblée nationale sous l'article 16, un texte qui impartit à l'établissement public envisagé une mission d'études, de recherches et de coordination plutôt qu'une mission de mise en œuvre et d'exécution directe.

PROJET DE LOI

TITRE I^{er}

Autorisations de dépenses.

Art. 1^{er}. — Il est ouvert aux ministres pour le paiement en 1952 des dépenses afférentes aux investissements économiques et sociaux des crédits s'élevant à la somme totale de 380.872 millions de francs répartis conformément à l'état A annexé à la présente loi.

Art. 2. — Le ministre des finances est autorisé à consentir en 1952, sur les ressources du fonds de modernisation et d'équipement, aux entreprises, organismes et collectivités qui réalisent des investissements économiques ou sociaux, des prêts dont le montant maximum est arrêté à la somme de 321.498 millions de francs, conformément à l'état B annexé à la présente loi.

Les prêts visés à l'alinéa précédent sont ordonnés sur avis du commissaire général au plan. Un rapport sur leur utilisation est présenté tous les six mois à la commission des investissements par le commissaire général au plan; ce rapport est communiqué aux commissions des finances du Parlement.

Art. 3. — Au titre de leurs travaux neufs, les entreprises nationales visées aux articles 9 et 10 de la loi n° 48-32 du 7 janvier 1948 sont autorisées à payer en 1952, au moyen de leurs ressources propres, des ressources visées à l'article 2 ci-dessus et du produit des emprunts émis dans les conditions prévues à l'article 8 ci-après, des dépenses dont le montant maximum est arrêté à la somme de 263.594 millions de francs réparties conformément à l'état C annexé à la présente loi.

La répartition entre les rubriques afférentes à une même entreprise pourra être modifiée par arrêté du ministre des finances et des ministres intéressés pris sur avis du commissaire général au plan de modernisation et d'équipement et de la commission des investissements.

Art. 3 bis (nouveau). — Sur le montant du crédit de 5.500 millions de francs inscrit au chapitre 9550 « Versements au fonds de modernisation et d'équipement (communications) » de l'état A, il est bloqué une somme d'un montant de 1.700 millions de francs. Cette somme pourra être rendue disponible par décret contresigné par le ministre des finances et des affaires économiques et le ministre des travaux publics et des transports. Ce décret ne pourra être pris qu'après intervention de la convention d'achat par la société « Air France » des matériels aériens correspondants.

Art. 4. — Le montant maximum des prêts qui pourront être attribués au titre de l'année 1952 en vue de la réalisation du plan de modernisation et d'équipement de l'agriculture et de l'industrie de l'azote est fixé à 48 milliards de francs.

Ce crédit sera réparti entre les catégories de prêts qu'il concerne selon la procédure applicable aux prêts du fonds de modernisation et d'équipement.

L'utilisation de ce crédit d'engagement ne devra pas déterminer des versements excédant 27 milliards de francs en 1952 pour la réalisation des diverses catégories d'opérations incluses dans le plan de modernisation et d'équipement de l'agriculture et de l'industrie de l'azote, 11 milliards et 10 milliards en 1953 et 1954 pour la réalisation des opérations incluses dans ce même plan et dont le financement doit être assuré par l'intermédiaire du Crédit foncier de France et de la caisse nationale de crédit agricole.

Art. 5. — Le ministre de la marine marchande est autorisé à engager, au titre de la reconstitution de la flotte de commerce et de pêche et de la remise en état des navires affrétés, des dépenses s'élevant à la somme totale de 37.575 millions de francs ainsi réparties:

Reconstitution de la flotte de commerce et de pêche: 37.325 millions.

Remise en état des navires affrétés: 250 millions.

Total: 37.575 millions.

Art. 6. — Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme est autorisé à engager au titre de la reconstitution de la flotte rhénane des dépenses s'élevant à la somme de 160 millions de francs.

Art. 7. — Le plafond des avances que la caisse centrale de la France d'outre-mer est autorisée à consentir aux territoires et départements d'outre-mer est fixé à 85 milliards de francs.

Art. 8. — Le ministre des finances et des affaires économiques est autorisé à donner la garantie de l'Etat aux emprunts émis par les établissements et entreprises qui réalisent le plan de modernisation et d'équipement.

Art. 9. — Les entreprises, organismes et collectivités qui émettront en 1952 des emprunts pour l'exécution du plan de modernisation et d'équipement, pourront obtenir, pour le service de ces emprunts, le concours financier de l'Etat sous forme de participations en annuités. La charge réelle supportée par l'emprunteur ne saurait cependant être inférieure à 5 p. 100.

Art. 9 bis. — Les participations en annuités visées à l'article qui précède pourront également être accordées pour les emprunts contractés en 1952 pour le financement d'installations industrielles décentralisées agréées par le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme dans le cadre de l'aménagement national du territoire.

TITRE II

Dispositions diverses.

Art. 10. — Le montant maximum des emprunts que l'administration des chemins de fer de la Méditerranée au Niger est autorisée à émettre en 1952 pour la couverture de ses dépenses d'acquisition de matériel roulant, mobilier et outillage, est fixé à 91 millions de francs.

Art. 11. — Le montant maximum des emprunts que l'Office national de la navigation est autorisé à émettre avec la garantie de l'Etat en 1952 par application de l'article 59 de la loi n° 46-854 du 27 avril 1946 est fixé à 700 millions de francs.

Art. 12. — Le montant maximum des emprunts que la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien est autorisée à émettre en 1952 avec la garantie de l'Etat pour la couverture de ses dépenses de premier établissement est fixé à 500 millions de francs.

Art. 13. — Le montant maximum des emprunts que la Compagnie des câbles sud-américains est autorisée à émettre en 1952 avec la garantie de l'Etat pour la couverture de ses dépenses exceptionnelles de remise en état et de développement de son réseau, est fixé à 400 millions de francs.

Art. 14. — Le montant maximum des emprunts que l'aéroport de Paris est autorisé à émettre en 1952 avec la garantie de l'Etat pour la couverture de ses dépenses de premier établissement est fixé à 3 milliards de francs.

Art. 15. — Nonobstant toutes dispositions législatives ou contractuelles en vigueur, Gaz de France, service national, pourra, jusqu'au 31 décembre 1952, demander aux collectivités lui ayant concédé des distributions de gaz dont les ventes moyennes annuelles des années 1949 et 1950 ont été inférieures à 2 millions de mètres cubes et dont les recettes ne permettent pas de couvrir les charges d'exploitation, d'inscrire dans leur budget les crédits nécessaires à la couverture des déficits correspondants ou de reprendre en régie les dites exploitations.

Faute pour les collectivités concédantes intéressées de donner suite à cette demande en adoptant l'une ou l'autre des solutions ci-dessus, Gaz de France pourra arrêter l'exploitation à l'expiration d'un délai de six mois à compter de la notification de sa demande, sans ouvrir droit à dommages et intérêts au profit de la collectivité.

Un décret en conseil d'Etat pris sur le rapport du ministre de l'industrie et de l'énergie et du ministre des finances et des affaires économiques fixera les modalités d'application du présent article.

Art. 16. — Il est institué un établissement public, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, dénommé : « Bureau d'études de l'organisation des ensembles industriels africains ».

Ce bureau a pour mission exclusive de procéder à l'établissement de projets d'organisation industrielle de tels ensembles lorsque les ressources nationales à mettre en œuvre relèvent d'une aire géographique cohérente et d'autorités administratives distinctes.

A cet effet, il effectue ou fait effectuer, sur les plans techniques, industriels et financiers, tous travaux d'étude et de recherche nécessaires et coordonne les activités de même nature exercées par les organismes existants.

Ce bureau sera rattaché à la présidence du conseil des ministres. Des décrets pris en conseil d'Etat détermineront son organisation administrative ainsi que les modalités de son fonctionnement et délimiteront la ou les aires géographiques dans lesquelles s'exercera son activité.

Les territoires visés par la loi n° 46-860 du 30 avril 1946 sont exclus de la compétence de cet organisme.

ETATS ANNEXES

Etat A. — Tableau des crédits ouverts pour le paiement en 1952 des dépenses afférentes aux investissements économiques et sociaux.

(Montant des crédits.)

Finances.

Chap. 9530. — Reconstruction du réseau de la Société nationale des chemins de fer français et des entreprises exploitant des chemins de fer d'intérêt général, 25.371 millions de francs.

Chap. 9540. — Versement au fonds de modernisation et d'équipement (énergie), 129.500 millions de francs.

Chap. 9550. — Versement au fonds de modernisation et d'équipement (communications), 5.500 millions de francs.

Chap. 9560. — Versement au fonds de modernisation et d'équipement (agriculture et industrie de l'azote), 42 milliards de francs.

Chap. 9570. — Versement au fonds de modernisation et d'équipement (entreprises industrielles et commerciales), 49.400 millions de francs.

Chap. 9580. — Versement au fonds de modernisation et d'équipement (investissements hors de la métropole), 89.500 millions de francs.

Chap. 9590. — Versement au fonds de modernisation et d'équipement (investissements sociaux), 5.598 millions de francs.

Marine marchande.

Chap. 9600. — Reconstitution de la flotte de commerce et de pêche, 33.430 millions de francs.

Chap. 9610. — Remise en état des navires affrétés, 350 millions de francs.

Travaux publics, transports et tourisme.

Chap. 9620. — Reconstitution de la flotte rhénane, 220 millions de francs.

Total pour l'état A, 380.872 millions de francs.

Etat B. — Tableau des avances et des prêts autorisés sur les ressources du fonds de modernisation et d'équipement.

I. — Energie.

Ligne 1. — Prêts aux Charbonnages de France et Houillères de bassin, 36 milliards de francs.

Ligne 2. — Prêts à Electricité de France, 65 milliards de francs.

Ligne 3. — Prêts à Gaz de France, 9 milliards de francs.

Ligne 4. — Prêts à la Compagnie nationale du Rhône, 19.500 millions de francs.

Total I, 129.500 millions de francs.

II. — Communications.

Ligne 6. — Prêts à la Société nationale Air France, 5.500 millions de francs.

III. — Agriculture et industrie de l'azote.

Ligne 7. — Prêts pour la modernisation et l'équipement de l'agriculture et de l'industrie de l'azote, 42 milliards de francs.

IV. — Entreprises industrielles et commerciales.

Ligne 8. — Prêts pour la réalisation du plan de modernisation et d'équipement dans ces entreprises, 45.000 millions de francs.

Ligne 8 b.s. — Prêts pour la réalisation du plan de modernisation et d'équipement touristique, 3.500 millions de francs.

Total IV, 49.400 millions de francs.

V. — Investissements hors de la métropole.

Ligne 9. — Prêts pour la réalisation d'investissements économiques et sociaux en Algérie, en Tunisie et au Maroc, 53 milliards de francs.

Ligne 10. — Avances à la Caisse centrale de la France d'outre-mer pour le financement du plan de modernisation et d'équipement dans les départements et territoires d'outre-mer, 34 milliards de francs.

Ligne 11. — Prêts pour la réalisation d'investissements en Sarre, 2.500 millions de francs.

Total V, 89.500 millions de francs.

VI. — Investissements sociaux.

Ligne 12. — Prêts divers d'intérêt agricole ou rural (loi du 23 décembre 1946, article 83, prêts individuels à long terme; loi du 15 mai 1941; loi du 24 mai 1946; loi du 26 septembre 1948, article 64; loi du 25 mars 1949, article 7), 4.499 millions de francs.

Ligne 13. — Prêts divers (loi du 3 novembre 1940; loi du 19 mai 1941; loi du 21 mars 1941; loi du 21 mars 1947, articles 88; loi du 8 août 1947, articles 70 et 71; loi du 31 mars 1948, article 27; loi du 21 mars 1947, article 27; loi du 26 septembre 1948, article 63), 1.099 millions de francs.

Total VI, 5.598 millions de francs.

Total pour l'état B, 321.498 millions de francs.

Etat C. — Tableau par catégorie de travaux, des dépenses de travaux neufs des entreprises nationales et de la S. N. C. F.

(Autorisation de paiement.)

Charbonnages de France.

N° 1. — Habitations, 4.350 millions de francs.

Grands ensembles, 28.400 millions de francs.

Industrie de la houille, 43.550 millions de francs.

Charges annexes d'équipement, 3.500 millions de francs.

Abattement correspondant à la réserve des opérations nouvelles, 2 milliards de francs.

Total pour Charbonnages de France, 77.800 millions de francs.

Electricité de France.

N° 2. — Grand équipement (hydraulique), 53.800 millions de francs.
 Grand équipement (thermique), 16.300 millions de francs.
 Grand équipement (transport), 21.500 millions de francs.
 Travaux complémentaires de premier établissement, 6 milliards de francs.
 Distribution et répartition, 24 milliards de francs.
 Charges annexes d'équipement, 16 milliards de francs.
 Abattement correspondant à la réserve des opérations nouvelles, 8 milliards de francs.
 Total pour Electricité de France, 129.690 millions de francs.

Gaz de France.

N° 3. — Travaux neufs, 5.600 millions de francs.
 Autres opérations de transport (Feeder de l'Est), 4 milliards de francs.
 Charges annexes d'équipement, 1.400 millions de francs.
 Total pour Gaz de France, 11 milliards de francs.

Société nationale des chemins de fer français.

I. — Etablissement.

Matériel roulant, 1.500 millions de francs.
 Mobilier et outillage, 40 millions de francs.
 Electrification, 7.174 millions de francs.
 Installations fixes, 4.160 millions de francs.
 Participations financières et divers, 975 millions de francs.
 Equipement hydro-électrique, 260 millions de francs.
 Total pour l'établissement, 11.649 millions de francs.

II. — Reconstitution.

Matériel roulant, 21.160 millions de francs.
 Mobilier et outillage, 40 millions de francs.
 Installations fixes, 9.670 millions de francs.
 Abattement correspondant à la réserve des opérations nouvelles, 625 millions de francs.
 Total pour la reconstitution, 30.545 millions de francs.
 Total pour la Société nationale des chemins de fer français, 35.194 millions de francs.
 Total pour l'Etat C, 263.594 millions de francs.

ANNEXE N° 2

(Session extraordinaire. — Séance du 1^{er} janvier 1952.)

AVIS présenté au nom de la commission de la production industrielle, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des dépenses d'investissements économiques et sociaux pour l'exercice 1952, par M. Longchambon, sénateur (1).

Mesdames, messieurs. I. — Votre commission de la production industrielle n'a pratiquement pas eu le loisir d'examiner l'important budget des investissements économiques et sociaux alors qu'en 1950 et 1951 vos différentes commissions des finances et de la production industrielle, avant d'établir leurs longs rapports, avaient pu consacrer plusieurs séances de travail, non seulement à écouter les explications du commissaire au plan et des ministres compétents, mais également à discuter en détail la nature et l'importance des investissements proposés.

Votre commission avait d'ailleurs dès cette époque fait ressortir la nécessité d'encourager l'épargne à participer aux investissements essentiels, même dans les domaines voisins de ceux intéressant les entreprises nationalisées et le Conseil de la République avait voté un amendement à l'instigation de votre commission, indiquant clairement ses intentions à cet égard.

Cette année, le désir du Gouvernement de faire voter la loi de finances et l'ensemble du budget de 1952 avant la fin de l'année 1951, sans recourir à une loi des maxima, qui eût permis de discuter par grandes masses l'affectation des crédits globaux demandés à la nation, nous a conduit à procéder à un examen très sommaire.

Notons en passant que l'Assemblée nationale n'a eu connaissance du 4^e rapport de la commission des investissements, ébauchant les opérations prévues en 1952, que le 27 décembre, c'est-à-dire au moment même où le débat était déjà entamé.

Aussi, quelle que soit la diligence qu'ait pu mettre votre rapporteur à l'examen du document « saumon » constituant ce 4^e rapport et les tableaux fournis dans le rapport de M. Barangé n° 2131 du 21 décembre 1951, votre commission a dû limiter sa courte étude à l'examen des opérations « en cours » de son ressort, en l'espèce celles relatives aux crédits consentis à Charbonnages de France, Electricité de France, Gaz de France, la compagnie nationale du Rhône, l'industrie de l'azote, l'électrification rurale, l'industrie privée et à l'équipement industriel en Afrique du Nord.

Ces opérations « en cours » représentent d'ailleurs la quasi-totalité du budget d'investissements, c'est-à-dire 351 milliards sur un total de 495 milliards, la différence consistant en opérations annuelles, c'est-à-dire déjà prévues dans le plan précédent, pour un montant de 96 milliards, et en opérations nouvelles pour un montant de 46 milliards.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e légis.), n°s 2263, 2304 et in-8° 176; Conseil de la République, n°s 893 (année 1951) et 1 (année 1952).

En ce qui concerne ces dernières, votre commission n'a pu se faire une opinion très restreinte que sur celles relatives à Charbonnages de France, Electricité de France, l'industrie de l'azote et les travaux d'Afrique du Nord.

Elle n'en conteste donc pas l'intérêt mais elle ne voit nullement comment ces opérations se placent dans le plan nouveau d'investissements publics et privés qui est annoncé et qui doit prendre la suite de celui qui s'est terminé le 31 décembre 1951. Et cette impossibilité de situer les nouvelles dépenses qui sont demandées au Parlement laisse un sentiment de malaise. En effet:

a) Votre commission n'a-t-elle pas, depuis trois ans, pris une position constante en faveur de la présentation au Parlement d'un plan cohérent d'ensemble dont les grandes lignes seraient régulièrement examinées dans un climat de confiance entre le commissariat au plan, les ministères compétents et les commissions intéressées, l'évolution de la conjoncture rendant nécessaires de temps à autre les ajustements des programmes aux nécessités économiques et financières du pays ainsi qu'à la conjoncture.

b) Les déclarations de M. René Mayer à l'Assemblée nationale et à la commission des finances du Conseil de la République n'ont pas caché la nécessité de réduire le volume des investissements productifs si l'ensemble des charges budgétaires, sociales et parafiscales imposées par ailleurs au pays étaient maintenues au niveau actuel.

Aucun effort n'ayant été accompli jusqu'à présent dans ce sens, il paraît donc très difficile, sinon impossible, d'autoriser l'engagement d'opérations nouvelles sans que les grandes lignes du deuxième plan de modernisation et d'équipement aient été présentées au Parlement, plan dont l'importance et la rapidité d'exécution dépendront évidemment de la capacité contributive de la nation et des options nécessaires entre les charges sociales, les charges militaires et les dépenses civiles tant de fonctionnement que d'équipement des budgets civils.

De manière à lever ces doutes et à pouvoir, dans les quelques mois qui viennent, être éclairée et pouvoir éclairer votre Assemblée sur le programme de modernisation et d'équipement nouveau que proposera le Gouvernement, votre commission considère comme opportuns:

1° De supprimer les crédits d'un montant total de 46 milliards 125 millions, relatif aux opérations nouvelles, jusqu'à présentation du plan d'ensemble et accord du Parlement à son égard;

2° De constituer sans délai une sous-commission légale dont l'objet sera d'assurer avec le Gouvernement, les ministères compétents et en particulier le commissariat au plan, la liaison constante nécessaire pour l'étude de ce programme, la discussion de son orientation et le contrôle de son exécution.

Telles sont les observations très courtes que votre commission peut faire dans le délai minime qui lui a été imparti par les circonstances et par la précipitation du Gouvernement.

Elle vous proposera donc à ce titre deux amendements:

Le premier consiste en deux abattements aux chapitres 950 et 950 B de l'état A, se répercutant sur les lignes 7 et 9 de l'état B; il n'a pas paru possible, en effet, à votre commission de la production industrielle de suivre en cette matière la position de la commission des finances qui a distingué entre ces crédits d'opérations nouvelles ceux relatifs à Charbonnages de France, à Electricité de France, à la compagnie nationale du Rhône et à la Société nationale des chemins de fer français, qu'elle rejette, et ceux relatifs à l'Afrique du Nord et à l'Agriculture, qu'elle accepte.

L'intérêt des travaux correspondant aux premiers n'est pas moindre que celui des seconds. Tous ces travaux sont utiles, peut-être même nécessaires. Ce qui est mauvais, c'est le désordre aux yeux du Parlement tout au moins, dans lequel se décident ces investissements. C'est pour cette question de principes et de méthode que, sans vouloir distinguer entre ces différentes catégories d'allocation de crédits, la commission de la production industrielle demande la disjonction de leur ensemble.

Le second amendement demande l'adoption d'un article additionnel instituant la sous-commission légale chargée de suivre l'élaboration et la mise en œuvre du plan de modernisation et d'équipement.

II — Sur les autres articles, votre commission limite ses observations aux deux questions ci-après:

a) Articles 8 et 9.

Garantie de l'Etat aux emprunts émis pour l'équipement.

Participation en annuités au service de certains emprunts émis pour l'équipement.

Votre commission se pose la question de savoir dans quelle mesure la garantie de l'Etat, accordée sous une forme ou sous une autre, ne nuira pas au marché financier déjà très engorgé par le placement obligatoire des bons du Trésor mis en portefeuille par les banques. Elle continue donc à penser qu'il est indispensable de rechercher d'autres mécanismes de financement que celui d'obligations ou d'emprunts garantis et plus ou moins forcés dont l'effet, à terme, est de décourager l'épargne obligatoire, en période de dévaluation permanente.

b) Votre commission n'a pu admettre le texte original de l'article 16 créant un bureau d'organisation des ensembles industriels africains, dont les pouvoirs réels sont indéfinis et apparaissent illimités.

Ce bureau aurait pour objet la mise en œuvre de programmes élaborés par ou ne sait qui, portant sur les ressources non définies quant à leur nature et à leur situation géographique, et recevrait pouvoir de créer tous organismes ou entreprises nouvelles et d'opérer en leur sein des prises de participations au nom de l'Etat.

Un texte aussi vague, dont la portée pratique pourrait être dans l'avenir extrêmement lourde sans qu'il soit possible aujourd'hui de bien la mesurer, qui contient la menace de nationalisation sans contrôle d'activités industrielles considérables, est dangereux.

Approuvant le principe de la création d'ensembles industriels cohérents en certaines régions délimitées de l'Afrique, reconnaissant l'intérêt d'entreprendre dès maintenant toutes les recherches et études nécessaires pour délimiter ces zones, démontrer les ressources qu'elles contiennent, étudier les ensembles les plus judicieux de mise en œuvre de ces ressources une fois connues, votre commission est d'avis de créer un bureau d'études des ensembles industriels africains, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière mais dont les pouvoirs seront strictement limités à des études préalables techniques et financières et à l'élaboration des programmes de tels ensembles.

Elle approuve, en conséquence, le texte nouveau proposé pour cet article par la commission des finances.

Sous réserve de l'adoption des amendements qu'elle propose, votre commission de la production industrielle donne un avis favorable à l'adoption du dispositif présenté par votre commission des finances.

ANNEXE N° 3

(Session extraordinaire. — Séance du 1^{er} janvier 1952.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier les dispositions relatives à l'établissement et au dépôt sur le bureau des Assemblées législatives du rapport annuel de la cour des comptes, par M. Jean Berthoin, sénateur, rapporteur général (1).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 2 janvier 1952. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 1^{er} janvier 1952, page 13, 1^{re} colonne.)

ANNEXE N° 4

(Session extraordinaire. — Séance du 1^{er} janvier 1952.)

AVIS présenté au nom de la commission de l'agriculture, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses d'équipement des services civils pour l'exercice 1952, par M. Briant, sénateur (2).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 2 janvier 1952. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 1^{er} janvier 1952, page 15, 1^{re} colonne.)

ANNEXE N° 5

(Session extraordinaire. — Séance du 2 janvier 1952.)

AVIS présenté au nom de la commission de l'agriculture sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1952 (budget annexe des prestations familiales agricoles), par M. Briant, sénateur (3).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 3 janvier 1952. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 2 janvier 1952, page 47, 1^{re} colonne.)

ANNEXE N° 6

(Session extraordinaire. — Séance du 2 janvier 1952.)

RAPPORT SUPPLEMENTAIRE fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1952 (budget annexe des prestations familiales agricoles), par M. Atric, au nom de M. Saller, sénateur (4).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 3 janvier 1952. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 2 janvier 1952, page 56, 1^{re} colonne.)

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 1621, 2003 et in-8° 432; Conseil de la République, n° 861 (année 1951).

(2) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 1959, 2180, 2188 et in-8° 182; Conseil de la République, nos 692 et 903 (année 1951).

(3) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 1002, 2131 et in-8° 411; Conseil de la République, nos 854 et 684 (année 1951).

(4) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 1002, 2131 et in-8° 411; Conseil de la République, nos 854, 834 (année 1951), et 5 (année 1952).

ANNEXE N° 7

(Session extraordinaire. — Séance du 2 janvier 1952.)

AVIS présenté au nom de la commission de la défense nationale sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux dépenses militaires de fonctionnement et d'équipement pour l'exercice 1952 (Etats associés. — France d'outre-mer), par M. Robert Aubé, sénateur (1).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 3 janvier 1952. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 2 janvier 1952, page 96, 1^{re} colonne.)

ANNEXE N° 8

(Session extraordinaire. — Séance du 2 janvier 1952.)

AVIS présenté au nom de la commission de la défense nationale sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits provisionnels affectés aux dépenses de fonctionnement et d'équipement des services de la défense nationale pendant les deux premiers mois de l'exercice 1952, par M. Jean de Gouyon, sénateur (2).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 3 janvier 1952. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 2 janvier 1952, page 107, 1^{re} colonne.)

ANNEXE N° 9

(Session extraordinaire. — Séance du 3 janvier 1952.)

PROPOSITION DE RESOLUTION tendant à inviter le Gouvernement à prendre d'urgence des mesures en faveur des sinistrés de la Côte basque à la suite de la tempête survenue dans les derniers jours de 1951, présentée par MM. Jean-Louis Tinaud, de Menditte et Biatarana, sénateurs. — (Renvoyée à la commission de l'intérieur, administration générale, départementale et communale. Algérie.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, messieurs, au cours des derniers jours de l'année 1951, une tempête d'une violence extraordinaire s'est abattue sur la Côte basque causant des dégâts sans précédent.

Il convient, dans de telles circonstances, d'apporter un secours financier immédiat à tous ceux qui se trouvent dans la détresse.

Mais si les biens privés ont eu beaucoup à souffrir de l'ouragan des dégâts énormes dont le montant dépasse déjà, malheureusement, plusieurs centaines de millions, ont été également causés aux ports, aux digues, aux murs de soutènement, aux routes.

Des travaux s'imposent d'extrême urgence pour assurer la protection des populations et des biens qui seraient voués à un véritable désastre, si, dans l'état actuel des lieux, les éléments venaient à se déchaîner avec une pareille violence.

Et comme il appartient à la nation de secourir ceux qui sont dans l'insécurité, nous vous demandons de bien vouloir adopter la proposition de résolution suivante:

PROPOSITION DE RESOLUTION

Le Conseil de la République invite le Gouvernement à prendre en faveur des sinistrés de la Côte basque des mesures urgentes permettant notamment l'exécution de travaux de sécurité qui s'imposent d'extrême urgence.

ANNEXE N° 10

(Session extraordinaire. — Séance du 3 janvier 1952.)

RAPPORT fait au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, sur la proposition de loi, déposée au Conseil de la République, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à réprimer la contrefaçon des créations des industries saisonnières de l'habillement et de la parure, par M. Marcihacy, sénateur (3).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 5 janvier 1952. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 4 janvier 1952, page 191, 1^{re} colonne.)

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 1235, 2210 et in-8° 474; Conseil de la République, nos 896 et 897 (année 1951).

(2) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), nos 2193, 2236, 2257 et in-8° 177; Conseil de la République, nos 899 et 911 (année 1951).

(3) Voir: Conseil de la République, n° 855 (année 1948) et 861 (année 1951); Assemblée nationale (1^{re} législ.), nos 5274, 10728; (2^e législ.), 333, 831 et in-8° 124.

ANNEXE N° 11

(Session extraordinaire. — Séance du 4 janvier 1952.)

RAPPORT SUPPLEMENTAIRE fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des dépenses d'investissements économiques et sociaux pour l'exercice 1952, par M. Pellenc, sénateur (1).

NOTA. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 5 janvier 1952. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 4 janvier 1952, p. 166, 2^e colonne.)

ANNEXE N° 12

(Session extraordinaire. — Séance du 4 janvier 1952.)

PROJET DE LOI, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à rendre applicable dans les territoires d'outre-mer, au Togo et au Cameroun, la loi du 11 février 1951 abrogeant les dispositions législatives qui, en matière de droit commun, suppriment ou limitent le droit qui appartient aux juges d'accorder le sursis aux peines qu'ils prononcent et de faire bénéficier le coupable des circonstances atténuantes, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (2).

— (Renvoyé à la commission de la France d'outre-mer.)

Paris, le 4 janvier 1952.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 4 janvier 1952, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi tendant à rendre applicable dans les territoires d'outre-mer, au Togo et au Cameroun, la loi du 11 février 1951 abrogeant les dispositions législatives qui, en matière de droit commun, suppriment ou limitent le droit qui appartient aux juges d'accorder le sursis aux peines qu'ils prononcent et de faire bénéficier le coupable des circonstances atténuantes.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir, pour avis, le Conseil de la République.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agrérez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,

Signé: EDOUARD HERRIOT.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — L'article 1^{er} de la loi n° 51-144 du 11 février 1951 abrogeant les dispositions législatives qui, en matière de droit commun, suppriment ou limitent le droit qui appartient aux juges d'accorder le sursis aux peines qu'ils prononcent et de faire bénéficier le coupable des circonstances atténuantes, est rendu applicable dans les territoires d'outre-mer, au Togo et au Cameroun.

Art. 2. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi et notamment les dispositions supprimant l'atténuation des peines et les circonstances atténuantes prévues par ceux des textes

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 2263, 2304 et in-8° 176; Conseil de la République, n°s 898 (année 1951), 1 et 2 (année 1952).

(2) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 1805, 2198 et in-8° 203.

énumérés par l'article 2 de la loi n° 51-144 du 11 février 1951 qui ont été précédemment mis en vigueur dans les territoires mentionnés à l'article précédent.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 4 janvier 1952.

Le président,

Signé: EDOUARD HERRIOT.

ANNEXE N° 13

(Session extraordinaire. — Séance du 4 janvier 1952.)

PROJET DE LOI adopté par l'Assemblée nationale relatif à l'avancement des juges de paix et des suppléants rétribués de juges de paix, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale.)

Paris, le 4 janvier 1952.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 4 janvier 1952, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi relatif à l'avancement des juges de paix et des suppléants rétribués de juges de paix.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir, pour avis, le Conseil de la République.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agrérez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,

Signé: EDOUARD HERRIOT.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Article unique. — La loi du 12 juillet 1905 est complétée par un article 25 bis ainsi conçu:

« Art. 25 bis. — Si, dans le courant de l'année, une des sections du tableau d'avancement ne comprend plus que deux noms, ou si les juges de paix ou suppléants rétribués y restant inscrits ont tous refusé d'être nommés aux postes d'avancement vacants, il pourra être dressé, pour les juges de paix ou suppléants rétribués de la classe correspondante à cette section, un tableau supplémentaire, dans les conditions prévues par la présente loi pour la confection du tableau primitif. Un arrêté du garde des sceaux, ministre de la justice, ordonnera l'ouverture des opérations. Les propositions seront faites dans la quinzaine de la publication dudit arrêté au *Journal officiel*.

« La liste des propositions, établie dans les conditions prévues au troisième alinéa de l'article 25, sera déposée au parquet de chaque cour. Elle sera tenue, pendant un délai de quinze jours, à la disposition des juges de paix du ressort. Pendant ce délai, les réclamations pourront être présentées ainsi qu'il est prévu au cinquième alinéa du même article.

« Le nombre des juges de paix et des suppléants rétribués à inscrire à ce tableau ne pourra dépasser les deux tiers du nombre des juges de paix et des suppléants rétribués qui auraient pu être inscrits dans la section correspondante du tableau primitif.

« Les juges de paix et suppléants rétribués inscrits au tableau supplémentaire d'avancement ne pourront être nommés à un poste d'avancement qu'après épuisement du tableau primitif, ou en cas de non-acceptation des postes vacants par les juges de paix et suppléants rétribués y restant inscrits.

« Le tableau supplémentaire sera publié au *Journal officiel*. »

Délibéré en séance publique, à Paris, le 4 janvier 1952.

Le président,

Signé: EDOUARD HERRIOT.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n°s 1207, 1979 et in-8° 202.

SESSION ORDINAIRE DE 1952

ANNEXE N° 14

(Session de 1952. — Séance du 8 janvier 1952.)

ALLOCATION prononcée par M. Chalamon, président d'âge.

NOTA. — Ce document a été inséré au compte rendu *in extenso* de la séance du 8 janvier 1952.

ANNEXE N° 15

(Session de 1952. — Séance du 8 janvier 1952.)

ALLOCATION prononcée par M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République.

NOTA. — Ce document a été inséré au compte rendu *in extenso* de la séance du 8 janvier 1952.

ANNEXE N° 16

(Session de 1952. — Séance du 8 janvier 1952.)

PROPOSITION DE LOI tendant à modifier la **majoration facultative** relative à la **taxe locale** additionnelle aux taxes sur le chiffre d'affaires, présentée par MM. Benvers, Pic, Naveau, Canivez et les membres du groupe socialiste et apparentés, sénateurs, et transmise au bureau de l'Assemblée nationale, conformément à l'article 14 de la Constitution.

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, messieurs, la réforme des finances locales, attendue depuis bien longtemps, ne semble pas pouvoir intervenir de sitôt et en supposant même qu'elle soit votée par le Parlement, au cours de la session de 1952, ses effets sur les budgets locaux ne pourront se faire sentir avant au moins un ou deux ans.

Et pourtant nos communes ont besoin, sans plus attendre, de vivre, d'agir et de réaliser.

Dans l'état actuel de leurs ressources, plus que jamais insuffisantes pour faire face aux immenses charges municipales, la plupart des communes de France, sinon toutes, éprouvent les pires difficultés pour assurer raisonnablement et honnêtement l'équilibre de leurs budgets.

Dans ces conditions, comment avoir, dans l'immédiat, des possibilités financières nouvelles ou accrues ?

Le seul remède efficace, nous semble-t-il, et nous savons qu'il n'est pas le plus heureux et le plus souhaitable, nous le voyons dans une augmentation de la majoration des taux prévus à l'article 41 du code des taxes sur le chiffre d'affaires, lesdits taux étant présentement fixés à 0,25 p. 100 et à 0,50 p. 100.

Cela étant, il est permis de croire que les maires pourront « souffler » quelque peu, en attendant qu'intervienne la réforme des finances locales si souvent promise mais encore jamais réalisée.

Nous avons le devoir de ne pas gêner l'action de nos municipalités comme nous avons le devoir de mettre à leur disposition tous moyens utiles, financièrement parlant, susceptibles de procurer des ressources aux budgets dont elles doivent assurer l'équilibre.

Le doublement des taux de la taxe dont il s'agit nous semble être un de ces moyens, un palliatif nécessaire à défaut de dispositions plus décisives.

En conséquence, nous vous demandons de bien vouloir adopter la proposition de loi suivante :

PROPOSITION DE LOI

Article unique. — L'alinéa 3 de l'article 1^{er} de la loi n° 49-1612 du 31 décembre 1949 est abrogé et remplacé par un alinéa nouveau ainsi libellé :

« Toutefois les conseils municipaux pourront, par délibération spéciale, voter une majoration du taux prévu à l'article 41 du code des taxes sur le chiffre d'affaires, ladite majoration ne pouvant être supérieure à 0,50 p. 100 et à 1 p. 100 pour les affaires possibles de la taxe locale au taux de 2,70 p. 100 ».

CONSEIL DE LA REPUBLIQUE. — S. de 1952.

ANNEXE N° 17

(Session de 1952. — Séance du 8 janvier 1952.)

PROPOSITION DE RESOLUTION tendant à inviter le Gouvernement à rétablir la **médaille militaire** dans le rang qu'elle avait avant le décret du 27 septembre 1947 et à modifier l'article 1^{er} de ce décret, présentée par M. Boisrond, sénateur. — (Renvoyée à la commission de la défense nationale.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, messieurs, le décret du 1^{er} avril 1933 portant règlement des services de l'armée donnait à la médaille militaire le second rang dans l'ordre du port des décorations. Elle venait donc immédiatement après la Légion d'honneur.

Le décret du 23 septembre 1947 a placé, désormais, la médaille militaire au troisième rang, c'est-à-dire après la Légion d'honneur et la Croix de la libération.

Sans vouloir minimiser en aucune façon la valeur de cette dernière décoration, il semble qu'elle ne puisse dépasser celle de la médaille militaire.

La médaille militaire, chacun le sait, n'est décernée aux soldats et sous-officiers que pour des mérites exceptionnels. Elle n'est attribuée, en général, qu'à la suite d'actions d'éclat, de citations précédentes ou de blessures graves.

Enfin, n'est-elle pas la distinction suprême accordée aux généraux ayant commandé en chef devant l'ennemi ? N'a-t-elle pas été dernièrement proposée à Roosevelt, Churchill, Staline, Tchang Kai Chek et au général de Gaulle ?

Cette question avait, d'ailleurs, déjà retenu l'attention du législateur, et le principe de la modification qui vous est proposée avait été accepté par la commission de la défense nationale, ainsi qu'en fait foi le rapport de M. Guirriec, n° 153, du 26 février 1948.

C'est pourquoi nous vous demandons d'adopter la proposition de résolution suivante :

PROPOSITION DE RESOLUTION

Le Conseil de la République invite le Gouvernement à modifier l'article 1^{er} du décret du 23 septembre 1947, modifiant lui-même celui du 1^{er} avril 1933, et à rétablir l'ordre des décorations comme suit :

Légion d'honneur ; médaille militaire ; Croix de la libération.

(Le reste sans changement.)

ANNEXE N° 18

(Session de 1952. — Séance du 15 janvier 1952.)

PROJET DE LOI adopté par l'Assemblée nationale tendant à modifier le **délai** prévu à l'article 5 de la loi n° 51-336 du 20 mars 1951 tendant à **interdire** le **système de vente avec timbres-primés**, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales.)

Paris, le 17 janvier 1952.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 1^{er} janvier 1952, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi tendant à modifier le délai prévu à l'article 5 de la loi n° 51-336 du 20 mars 1951 tendant à interdire le système de vente avec timbres-primés.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir, pour avis, le Conseil de la République.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréé, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé : EDOUARD HERRIOT.

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), nos 1095, 2072, et in 8^o, 190.

L'Assemblée nationale, a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

PROJET DE LOI

Article unique. — Le délai de six mois fixé par l'article 5 de la loi n° 51-356 du 20 mars 1951 pour le remboursement des timbres-primés est prorogé jusqu'au 31 janvier 1952.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 1^{er} janvier 1952.

Signé: EDOUARD HERRIOT.
Le président,

ANNEXE N° 19

(Session de 1952. — Séance du 15 janvier 1952.)

PROPOSITION DE LOI portant institution d'un permis de chasse unique dénommé « **Permis national de chasse** », présentée par MM. RADIUS, HOEFFEL, de Pontbriand et ZUSSY, sénateurs, et transmise au bureau de l'Assemblée nationale, conformément à l'article 14 de la Constitution.

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, messieurs, l'ancien article 5 de la loi du 3 mai 1844 sur la chasse avait institué un permis de chasse unique délivré par le préfet du département dans lequel celui qui en faisait la demande avait sa résidence ou son domicile; il était valable pour un an sur tout le territoire.

Cette disposition a été ultérieurement modifiée par l'article 44 de la loi du 25 juin 1920 qui a créé deux sortes de permis :

Permis général valable sur tout le territoire, dont le prix était de 400 F ;

Permis départemental valable seulement dans le département où le permis avait été délivré et dans les arrondissements limitrophes, dont le prix était de 40 F.

En outre, la loi du 28 juin 1911 a ajouté au prix du permis une cotisation fixée à 25 F, encaissée par le conseil supérieur de la chasse.

Tous ces tarifs ont été plusieurs fois modifiés et aux termes du décret n° 51-32 du 9 janvier 1951, article 8, ils sont devenus les suivants :

Permis départemental, droit de timbre au profit de l'Etat, 550 F ; part de la commune, 300 F ; cotisation au C. S. C., 300 F. — Total: 1.150 F.

Permis général, droit de timbre au profit de l'Etat, 1.980 F ; part de la commune, 300 F ; cotisation au C. S. C., 300 F. — Total: 2.580 francs.

En fait, sur 1.850.000 permis pris annuellement, le nombre des permis généraux atteint à peine 2 p. 400.

L'intérêt, pour le Trésor, du permis général, est donc très faible.

Par ailleurs, un grand nombre de chasseurs de condition modeste pourraient profiter d'occasions qui leur sont offertes s'ils ne devaient entreprendre des démarches et engager des frais exagérés pour obtenir un second permis départemental ou un permis général.

Enfin, le système du double permis complique le travail de l'administration.

Moyennant une augmentation peu importante du prix du permis départemental actuel, le retour au permis unique ferait disparaître ces inconvénients divers.

Il n'aurait que des conséquences heureuses pour le Trésor qui perdrait sur 2 p. 100 des permis, mais regagnerait sur 98 p. 100.

D'autre part, le montant de la cotisation versée au profit de l'amélioration de la chasse a été fixé jusqu'ici forfaitairement: (1941, 25 F; 1945, 50 F; 1946, 100 F; 1948, 300 F).

La loi du 27 décembre 1941, modifiant la loi du 28 juin 1911, spécifie que les 4/5 du produit des cotisations versées dans un département sont employés par le conseil supérieur, en subvention au profit de la Fédération de chasse de ce département, qui en affecte, obligatoirement, les trois quarts à l'entretien d'une ou plusieurs brigades chargées de la police de la chasse.

Le traitement des gardes croissant proportionnellement au coût de la vie, les fédérations se trouvent périodiquement dans une situation critique, car il n'est pas possible de gérer sérieusement un personnel technique qualifié si l'on est obligé de procéder successivement à des recrutements puis à des licenciements.

En 1948, lors de la majoration de la cotisation des fédérations, des gardes ont pu être recrutés. Le décret du 9 janvier 1951 a bien majoré le droit de timbre, mais pas la cotisation des fédérations.

De ce fait, de nombreuses fédérations se trouvent actuellement devant des difficultés insurmontables pour conserver les gardes, dont l'action est si nécessaire pour l'amélioration de la chasse.

Il serait donc indispensable que le montant de la cotisation dont le recouvrement pour l'année 1952 est particulièrement urgent, en raison de l'augmentation qui a dû être consentie aux gardes des fédérations, soit fixé proportionnellement au prix total du permis de chasse, de façon à suivre plus régulièrement les majorations ultérieures éventuelles.

Au surplus, il devrait en être de même pour la part revenant à la commune dont les ressources seraient ainsi améliorées.

Le conseil supérieur de la chasse, répondant aux désirs exprimés par les fédérations départementales des chasseurs, a d'ailleurs émis, à l'unanimité, dans sa séance du 1^{er} décembre 1951, le vœu que la proposition de loi ci-dessus soit présentée au Parlement en vue de son adoption dans un bref délai.

PROPOSITION DE LOI

Article unique. — L'article 968 du code général des impôts, modifié par l'article 8 du décret n° 51-32 du 9 janvier 1951, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 968. — Le permis de chasse est d'un type dénommé « permis national de chasse », valable sur tout le territoire français.

« La délivrance du permis de chasse donne lieu à la perception d'une somme totale partagée en trois parts égales: l'une revenant à l'Etat à titre de droit de timbre, la deuxième attribuée à la commune dont le maire a donné l'avis énoncé par l'article 5 de la loi du 3 mai 1941 modifiée, la troisième constituant le montant de la cotisation des porteurs de permis de chasse en tant que membres d'une société départementale de chasseurs.

« La somme totale visée à l'alinéa précédent est fixée à 2.100 F.

« Les dispositions du présent article ont effet pour la période de chasse comprise entre le 1^{er} juillet 1952 et le 30 juin 1953 et pour les périodes subséquentes. »

ANNEXE N° 20

(Session de 1952. — Séance du 15 janvier 1952.)

RAPPORT fait au nom de la commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions: 1° sur la proposition de résolution de M. Martial Brousse et des membres de la commission du ravitaillement et des boissons, tendant à modifier l'article 14 du règlement du Conseil de la République; 2° tendant à modifier les articles 2, 9, 14 et 30 du règlement du Conseil de la République, par M. Michel Debré, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, votre commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions vous propose diverses modifications à votre règlement. Les premières de ces modifications ne posent aucun problème juridique: elles ont un caractère « technique ». Les secondes ont un caractère très différent: elles ont pour cause les modalités de renouvellement de notre Assemblée.

I. — Modifications aux articles 14 et 30 du règlement.

a) L'article 14 énumère les commissions générales, de 30 membres chacune, que le Conseil de la République a décidé de constituer. La seizième porte le nom de commission du ravitaillement et des boissons. Ces termes, qui avaient un sens au lendemain de la libération, n'en ont plus aujourd'hui.

La suppression du rationnement, la disparition du ministère du ravitaillement ont réduit les activités de cette commission qui ne s'occupe plus, aujourd'hui, que du problème des boissons. Convient-il de maintenir notre commission générale avec cette seule attribution ?

Le problème mérite d'être posé et votre rapporteur estime qu'un jour il devra l'être. Mais votre commission n'a pas estimé qu'il était opportun de l'étudier et elle se borne, conformément à la proposition présentée le 6 janvier 1950, par notre collègue Martial Brousse et les membres de ladite commission, à vous proposer d'appeler la seizième commission du nom raccourci de « commission des boissons ».

b) L'article 30 de notre règlement est celui par lequel le Conseil de la République prévoit les conditions suivant lesquelles des commissions générales ou spéciales pourront enquêter sur les questions relevant de leur compétence.

Ces dispositions reçoivent de nos jours une application géographiquement plus étendue que par le passé et c'est ainsi que certaines commissions demandent « d'enquêter » à l'étranger ou simplement dans les pays de protectorat pour lesquels le Parlement n'a pas compétence législative.

Dans ces conditions, le terme d'enquête qui était lié, à l'origine de ce texte, au pouvoir de faire la loi, a paru impropre et en tout cas comme de nature à provoquer d'inutiles commentaires. C'est pourquoi il vous est proposé d'ajouter à la notion de « pouvoir d'enquêter » la notion de « pouvoir d'information », et de commencer le deuxième alinéa du même article par la formule suivante: « la demande de pouvoir d'enquête ou de mission d'information doit indiquer avec précision l'objet et la durée de l'enquête ou de la mission d'information ». Des modifications de forme doivent être apportées dans le même sens à la fin du deuxième paragraphe, aux troisième et quatrième paragraphes.

Le même article prévoit que le débat sur les demandes d'enquête — ou d'information — présentées par les commissions doit être inscrit à l'ordre du jour de notre Assemblée dans un délai maximum de 8 jours, au cours duquel le bureau doit être consulté afin d'émettre un avis sur les frais entraînés par l'enquête ou la mission.

Cette disposition a pour conséquence que le bureau, parfois, ne peut être consulté. Pour remédier à cet inconvénient, mineur, mais regrettable, on vous propose de prévoir que le débat sur la demande est inscrit à l'ordre du jour du Conseil de la République dès que le bureau a pu émettre un avis sur les frais entraînés par l'enquête ou par la mission d'information.

(1) Voir: Conseil de la République, n° 35 (année 1950).

II. — Modifications aux articles 2, 9 et 14 du règlement.

Le Conseil de la République se renouvelle désormais par moitié tous les 3 ans, et en vertu de la loi du 23 septembre 1948 (article 3) le mandat des conseillers figurant dans la première série sortante, expire en mai 1952. Le mandat des conseillers de l'autre série expirera en mai 1955. Par la suite, les sénateurs élus en mai devant siéger 6 ans, le renouvellement par moitié de notre Assemblée aura toujours lieu, sauf nouvelles dispositions législatives, à cette époque de l'année.

Dans ces conditions se pose la question importante du renouvellement du bureau et des commissions.

En vertu de la Constitution, article 14, chacune des deux chambres élit son bureau chaque année au début de sa session à la représentation proportionnelle des groupes. Aucune disposition constitutionnelle n'intéresse l'élection des commissions, mais par suite d'une tradition (confirmée par le règlement des assemblées) la désignation des commissions a lieu également au début de chaque session. La règle de la proportionnelle est également appliquée: elle est expressément prévue par notre règlement pour la désignation du bureau des commissions.

Lorsqu'il y a renouvellement général d'une assemblée, comme ce fut le cas à l'expiration du précédent Conseil de la République, comme c'est le cas pour l'Assemblée nationale, aucune difficulté ne se présente: l'assemblée est morte et à quelque date qu'ait lieu, dans le courant de l'année, le renouvellement, il est procédé à l'ensemble des opérations: désignation du bureau, des commissions et de leur bureau.

Quand une assemblée se renouvelle partiellement, la question se pose de savoir si l'on se trouve en présence d'une assemblée nouvelle, auquel cas il convient d'agir comme en cas de renouvellement total, ou au contraire s'il s'agit du maintien de la même assemblée, sous réserve d'un grand nombre d'élections partielles, qui modifient sa composition, auquel cas il convient d'attendre le début de l'année suivante pour procéder conformément aux dispositions constitutionnelles, au renouvellement du bureau et partant, des commissions.

La question ne se posait pas sous la III^e République. En effet, si le Sénat était renouvelé par tiers, les élections avaient lieu en fin d'année, et tous les trois ans, le début de la session coïncidait avec l'arrivée des sénateurs nouvellement élus. Lorsqu'en 1929 (loi du 7 juillet) il avait été décidé de procéder au renouvellement en automne, pour éviter la difficulté des élections d'hiver, le législateur avait expressément prévu que le mandat des élus d'octobre ne prendrait date qu'à partir du janvier suivant.

Nous nous trouvons donc en présence d'une situation qui n'a pas de précédent.

On peut faire valoir en faveur du maintien des bureaux et des commissions l'argument de la continuité nécessaire, la perte de temps que provoque le délai exigé pour l'ensemble des opérations de renouvellement du bureau et des commissions et aussi un argument de texte: « au début de chaque session » dit l'article 14 de la Constitution.

Mais votre commission a estimé que ces arguments ne tenaient pas, non seulement en présence des inconvénients qui résulteraient du maintien en place de sénateurs non soumis à renouvellement et qui détiendraient ainsi une sorte de situation supérieure à celle de leurs collègues récemment élus, non seulement à cause de la disposition constitutionnelle (en ce qui concerne le bureau de l'Assemblée) et qui donne à celui-ci le caractère d'un organe chargé de représenter les groupes de l'Assemblée proportionnellement à leur importance, mais surtout en vertu de ce fait qu'une Assemblée soumise à un renouvellement partiel doit être considérée comme une assemblée qui meurt et qui renaît. La Constitution dit « le Conseil de la République est renouvelable par moitié ». Il ne s'agit donc pas d'une multiplicité d'élections partielles dans une assemblée qui conserverait juridiquement le caractère d'une assemblée permanente. On est en présence d'un renouvellement, qui, quoique partiel, aboutit à une nouvelle assemblée. C'est dire en conséquence qu'il y a lieu de procéder à la réélection du bureau, à la reconstitution des commissions, et à l'intérieur de celles-ci, au renouvellement de leur bureau. Cette conclusion justifie les modifications apportées à plusieurs articles du règlement mises en évidence dans le tableau comparatif suivant:

TABLEAU COMPARATIF

Texte ancien:

Art. 2. — Premier alinéa. — A l'ouverture de la première séance de chaque session annuelle, le plus âgé des membres présents occupe le fauteuil, jusqu'à la proclamation de l'élection du président.

Art. 9. — Premier alinéa. — Chaque année, au début de la session, immédiatement après l'installation du président d'âge, il est procédé, en séance publique, à la représentation proportionnelle des groupes, à l'élection du bureau définitif.

Art. 14. — Première modification: Premier alinéa. — Au début de chaque session, le Conseil de la République nomme en séance publique 19 commissions générales de 30 membres chacune, qui prennent les dénominations suivantes:

Deuxième modification: 16^e Commissions du ravitaillement et des boissons.

Art. 30. — Le Conseil de la République peut, sur leur demande, octroyer aux commissions générales ou spéciales le pouvoir d'enquêter sur les questions relevant de leur compétence.

La demande de pouvoirs d'enquête doit indiquer avec précision l'objet et la durée de l'enquête projetée. Elle est adressée au président du Conseil de la République qui en donne connaissance au Conseil lors de la plus prochaine séance publique. Le débat sur la demande doit être inscrit à l'ordre du jour dans un délai maximum de huit jours francs, à compter de cette communication pour permettre au bureau d'être consulté, dans l'intervalle, sur les frais entraînés par l'enquête.

Par décision spéciale, le Conseil peut, sur leur demande, octroyer aux commissions les pouvoirs d'enquête prévus par la loi du 23 mars 1914 relative aux témoignages reçus par les commissions d'enquête parlementaires.

Les commissions qui ont obtenu des pouvoirs d'enquête doivent faire rapport au Conseil de la République, sur les conclusions de l'enquête, dans un délai maximum de deux mois, à compter de l'accomplissement de leur mission.

Texte nouveau:

Art. 2. — A l'ouverture de la première séance de chaque session annuelle, « et à l'ouverture de la première séance qui suit le renouvellement par moitié du Conseil de la République.. ».

(La suite sans changement.)

Art. 9. — Chaque année, au début de la session, « ou après le renouvellement partiel du Conseil de la République.. ».

(La suite sans changement.)

Art. 14. — Au début de chaque session « et après le renouvellement partiel du Conseil de la République.. ».

(La suite sans changement.)

16^e Commission des boissons. « (Cet alinéa devenant le n^o 4 par suite du classement orthographique des commissions) ».

Art. 30. — 1^{er} paragraphe: ajouter après « enquêter » « ou de s'informer ».

2^e paragraphe: première phrase. — Ajouter après « enquête », « ou de mission d'information ».

2^e phrase. — Sans changement.

3^e phrase. — Le débat sur la demande est inscrit à l'ordre du jour, dès que le bureau a pu émettre un avis sur les frais entraînés par l'enquête ou la mission d'information.

3^e paragraphe: ajouter après « enquête », « ou de mission d'information ».

4^e paragraphe: après « enquête » même modification que ci-dessus. Sous le bénéfice de ces observations votre commission du suffrage universel vous propose d'adopter la proposition de résolution suivante:

PROPOSITION DE RESOLUTION

Art. 1^{er}. — Le 1^{er} alinéa de l'article 2 du règlement du Conseil de la République est ainsi rédigé:

« Art. 2. — A l'ouverture de la première séance de chaque session annuelle, et à l'ouverture de la première séance qui suit le renouvellement par moitié du Conseil de la République, le plus âgé des membres présents occupe ce fauteuil, jusqu'à la proclamation de l'élection du président. »

Art. 2. — Le 1^{er} alinéa de l'article 9 du règlement du Conseil de la République est ainsi rédigé:

« Art. 9. — Chaque année au début de la session, ou après le renouvellement partiel du Conseil de la République, immédiatement après l'installation du président d'âge, il est procédé, en séance publique, à la représentation proportionnelle des groupes, à l'élection du bureau définitif. »

Art. 3. — Les vingt premiers alinéas de l'article 14 du règlement du Conseil de la République sont ainsi rédigés:

« Art. 3. — Au début de chaque session et après le renouvellement partiel du Conseil de la République, celui-ci nomme, en séance publique 19 commissions générales de 30 membres chacune, qui prennent les dénominations suivantes:

1^o Commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales;

2^o Commission des affaires étrangères;

3^o Commission de l'agriculture,

4^o Commission des boissons;

5^o Commission de la défense nationale;

6^o Commission de l'éducation nationale, des beaux-arts, des sports, de la jeunesse et des loisirs;

7^o Commission de la famille, de la population et de la santé publique;

8^o Commission des finances;

9^o Commission de la France d'outre-mer;

10^o Commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie);

11^o Commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale;

12^o Commission de la marine et des pêches;

13^o Commission des moyens de communication, des transports et du tourisme;

14^o Commission des pensions (pensions civiles et militaires et victimes de la guerre et de l'oppression);

15^o Commission de la presse, de la radio et du cinéma;

16^o Commission de la production industrielle;

17^o Commission de la reconstruction et des dommages de guerre;

18^o Commission du suffrage universel, du contrôle constitutionnel, du règlement et des pétitions;

19^o Commission du travail et de la sécurité sociale. »

Art. 4. — L'article 30 du règlement du Conseil de la République est ainsi rédigé:

« Art. 30. — Le Conseil de la République peut, sur leur demande, octroyer aux commissions générales ou spéciales le pouvoir d'enquêter ou de s'informer sur les questions relevant de leur compétence.

« La demande de pouvoirs d'enquête ou de mission d'information doit indiquer avec précision l'objet et la durée de l'enquête ou de la

mission d'information projetée. Elle est adressée au président du Conseil de la République qui en donne connaissance au Conseil lors de la plus prochaine séance publique.

« Le débat sur la demande est inscrit à l'ordre du jour dès que le bureau a pu émettre un avis sur les frais entraînés par l'enquête ou la mission d'information.

« Par décision spéciale, le Conseil peut, sur leur demande, octroyer aux commissions les pouvoirs d'enquête ou de mission d'information prévus par la loi du 23 mars 1911 relative aux témoignages reçus par les commissions d'enquête parlementaires.

« Les commissions qui ont obtenu des pouvoirs d'enquête ou de mission d'information doivent faire rapport au Conseil de la République, sur les conclusions de l'enquête ou de la mission d'information dans un délai maximum de deux mois, à compter de l'accomplissement de leur mission. »

ANNEXE N° 21

(Session de 1952. — Séance du 15 janvier 1952.)

PROJET DE LOI, adopté par l'Assemblée nationale, portant **ouverture de crédits pour les funérailles nationales du général de Lattre de Tassigny**, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1).

Paris, le 15 janvier 1952.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 15 janvier 1952, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi portant ouverture de crédits pour les funérailles nationales du général de Lattre de Tassigny.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir, pour avis, le Conseil de la République.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi. Agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: EDOUARD HERRIOT.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Art. 1er. — Il est ouvert au ministre de l'éducation nationale, en addition aux crédits alloués par la loi n° 51-1487 du 31 décembre 1951, un crédit de 6 millions de francs, applicable au chapitre 3132 (nouveau) du budget de l'éducation nationale pour l'exercice 1952: « Funérailles nationales du général de Lattre de Tassigny ».

Art. 2. — Sur les crédits ouverts au ministre des finances et des affaires économiques par la loi n° 52-3 du 3 janvier 1952, une somme de 6 millions de francs est définitivement annulée au titre du chapitre 6140 « Dépenses éventuelles » du budget des finances et des affaires économiques (I. — Charges communes) pour l'exercice 1952.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 15 janvier 1952.

Le président,
Signé: EDOUARD HERRIOT.

ANNEXE N° 22

(Session de 1952. — Séance du 15 janvier 1952.)

PROJET DE LOI, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à déclarer que le **général de Lattre de Tassigny a bien mérité de la patrie** et à autoriser le Gouvernement à lui conférer, à titre posthume, la **dignité de maréchal de France**, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du conseil de la République (2).

Paris, le 15 janvier 1952.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 15 janvier 1952, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi tendant à déclarer que le général de Lattre de Tassigny a bien mérité de la patrie et à autoriser le Gouvernement à lui conférer, à titre posthume, la dignité de maréchal de France.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir, pour avis, le Conseil de la République.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi. Agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: EDOUARD HERRIOT.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e légis.), nos 2109 et in-8° 207.

(2) Voir: Assemblée nationale (2^e légis.), nos 2110 et in-8° 206.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Art. 1er. — Le général d'armée Jean de Lattre de Tassigny a bien mérité de la patrie.

Art. 2. — Le Gouvernement est autorisé à conférer, à titre posthume, la dignité de maréchal de France au général d'armée Jean de Lattre de Tassigny.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 15 janvier 1952.

Le président,
Signé: EDOUARD HERRIOT.

ANNEXE N° 23

(Session de 1952. — Séance du 22 janvier 1952.)

RAPPORT fait au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la **durée de conservation** par les greffiers des **dossiers** prévus à l'article 79 du **code de procédure civile**, par M. Vauthier, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, si l'article 93 du décret du 30 mars 1910, l'article 1012 du code de procédure civile et l'article 79 du code de procédure civile modifié par les décrets de 1935 imposent aux greffiers des tribunaux des obligations absolument rationnelles, il n'en résulte pas moins que ces textes sont à l'origine d'un inconvénient que le projet de loi qui nous est soumis tend à faire disparaître. En effet, les greffiers sont tenus de conserver tous les dossiers des affaires qui ont été inscrites au rôle des tribunaux, sans que la durée de la conservation qui leur est prescrite par les textes précités soient limitée. D'où un encombrement inutile et même dangereux, en raison des risques d'incendie, des locaux des greffes. Le projet n'a d'autre objet que de porter remède à cette situation en limitant à dix ans le délai pendant lequel les greffiers sont tenus de conserver les dossiers. Ce temps est largement suffisant eu égard aux délais de recours normaux.

C'est pourquoi votre commission vous propose d'adopter tel qu'il vous est présenté le texte suivant:

PROJET DE LOI

Art. 1er. — L'avant-dernier alinéa de l'article 79 du code de procédure civile est modifié ainsi qu'il suit:

« Le dossier, complété par une copie de la décision intervenue, sera obligatoirement conservé au greffe de la juridiction qui aura statué, pendant dix années à partir du prononcé du jugement ou arrêt ».

Art. 2. — La présente loi est applicable à l'Algérie.

ANNEXE N° 24

(Session de 1952. — Séance du 22 janvier 1952.)

RAPPORT fait au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant création et suppression de **postes de magistrats**, par M. Vauthier, sénateur (2).

Mesdames, messieurs, le projet de loi qui nous est soumis a pour objet de créer un deuxième poste de juge du tribunal de première instance d'Alès et de supprimer le poste de vice-président du tribunal de première instance de Mende.

Ces deux mesures sont pleinement justifiées. En effet, le tribunal d'Alès étend son ressort sur un arrondissement de plus de 150.000 habitants et le nombre des affaires civiles et pénales jugées annuellement par ce tribunal est en augmentation constante.

Par contre, le nombre des affaires déferées annuellement au tribunal de première instance de Mende ne justifie pas le maintien du poste de vice-président de cette juridiction. Le tribunal de Mende est, d'ailleurs, actuellement le seul tribunal de 3^e classe composé d'une seule chambre, dont l'effectif comporte un poste de vice-président.

Pour toutes ces raisons, votre commission de la justice unanime vous propose l'adoption du texte voté par l'Assemblée nationale et dont la teneur suit.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e légis.), nos 976, 1732 et in-8° 116; Conseil de la République, n° 826 (année 1951).

(2) Voir: Assemblée nationale (2^e légis.), nos 1615, 2005 et in-8° 172; Conseil de la République, n° 904 (année 1951).

PROJET DE LOI

Article unique. — Le tableau A annexé au décret du 28 mars 1934, modifié notamment par le décret du 25 juin 1934 et en dernier lieu par la loi n° 50-392, du 2 avril 1950, est à nouveau modifié ainsi qu'il suit :

Cour d'appel de Nîmes.

Alès, nombre de chambres, 1; président, 1; juge d'instruction, 1; juges, 2; procureur de la République, 1; substitut, 1; greffier en chef, 1; greffiers, 2; secrétaire de parquet, 1.

Mende, nombre de chambres, 1; président, 1; juge d'instruction, 1; juge, 1; procureur de la République, 1; substitut, 1; greffier en chef, 1; greffiers, 2; secrétaire de parquet, 1.

ANNEXE N° 25

(Session de 1952. — Séance du 22 janvier 1952.)

RAPPORT fait au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant la loi du 30 juillet 1947 relative à l'organisation des justices de paix, par M. Vauthier, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, le décret du 25 août 1947 a rendu applicable aux départements de la Guadeloupe, de la Guyane française, de la Martinique et de la Réunion, la législation concernant l'organisation judiciaire métropolitaine.

La loi du 30 juillet 1947 relative à l'organisation des justices de paix ayant supprimé, dans la métropole, les postes de juges de paix de 4^e classe et institué des postes de suppléants rétribués de juges de paix, il convient de réaliser une réforme analogue dans les cours d'appel de Basse-Terre, Fort-de-France et Saint-Denis.

Tel est l'objet du projet de loi dont le texte suit et que votre commission de la justice, unanime, vous propose d'adopter sans modification.

PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. — Le sixième alinéa de l'article 2 de la loi n° 47-1414 du 30 juillet 1947 est modifié ainsi qu'il suit :

« Ils sont au nombre de cent trente-six et leur répartition entre les divers cours d'appel s'effectue conformément au tableau annexé à la présente loi. Cette répartition peut être modifiée par décret. »

Art. 2. — Le tableau annexé à la loi susvisée du 30 juillet 1947 est remplacé par le tableau suivant :

TABLEAU ANNEXE

Répartition des suppléants rétribués de juges de paix.
Cours d'appel (effectifs).

Agén, 3; Aix, 5; Amiens, 5; Angers, 3; Basse-Terre, 2; Bastia, 3; Besançon, 4; Bordeaux, 6; Bourges, 3; Caen, 5; Chambéry, 4; Dijon, 4; Douai, 7; Fort-de-France, 3; Grenoble, 5; Limoges, 5; Lyon, 5; Montpellier, 5; Nancy, 6; Nîmes, 4; Orléans, 4; Paris, 14; Pau, 3; Poitiers, 5; Rennes, 8; Riom, 5; Rouen, 4; Saint-Denis, 1; Toulouse, 5.

ANNEXE N° 26

(Session de 1952. — Séance du 24 janvier 1952.)

PROPOSITION DE LOI relative au transfert au Panthéon du corps du capitaine aviateur Jean Maridor, présentée par M. Léger, sénateur et transmise au bureau de l'Assemblée nationale conformément à l'article 44 de la Constitution.

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, messieurs, le 3 août 1944, nouveau Gunner, tombait en plein ciel de gloire le capitaine aviateur Jean Maridor.

Né au Havre en 1920, Jean-Pierre Maridor, après avoir été brillamment reçu au concours de l'école d'Istres, avait contracté un engagement de cinq ans dans l'armée de l'air.

Lors de la signature de l'armistice, en juin 1940, il est caporal-pilote.

Désireux de continuer la lutte, Jean Maridor s'embarque alors avec cinq de ses compagnons sur un bateau de pêche et tente de gagner l'Angleterre. Recueilli par un cargo britannique, il se met immédiatement à la disposition de la R. A. F.

Après un court stage, il est affecté au squadron Britannique n° 91, surnommé le « Jim Crow Squadron ».

Il participe dans cette formation, spécialisée dans la surveillance des côtes, à de nombreuses missions et incursions en territoire occupé.

Pilote intrépide, le capitaine Jean Maridor a, en août 1943, abattu six avions ennemis, coulé personnellement vingt navires et détruit au sol de nombreux objectifs.

(1) Voir : Assemblée nationale (2^e législ.), n° 1437, 1978 et in-8° 171; Conseil de la République, n° 905 (année 1951).

Il est décoré de la Distinguished Flying Cross avec barre et de la Croix de guerre avec plusieurs palmes.

En juin 1944, il se spécialise dans la chasse aux V 1, qui viennent de faire leur apparition. A la date du 3 août 1944, il en a déjà détruit ou abattu dix. C'est ce jour qu'a lieu son dernier combat. Apercevant un V 1 piquant vers un hôpital de la côte, Jean Maridor le poursuit. Sacrifiant résolument sa vie, il fonce sur lui à une allure vertigineuse et réussit à le faire exploser en plein ciel.

Pieusement recueilli par ses camarades de la R. A. F., le corps du capitaine Jean Maridor, compagnon de la Libération, commandeur de la Légion d'honneur, fut ramené en France par la voie des airs le 17 décembre 1948.

Une imposante cérémonie, à laquelle assistaient M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre et M. le secrétaire d'Etat aux forces armées, a marqué, le 19 décembre 1948, le transfert de ses cendres au cimetière Sainte-Marie du Havre où elles reposent.

C'est pour rendre à ce héros un solennel hommage que nous vous proposons de transférer son corps au Panthéon.

En conséquence, nous vous demandons d'adopter la proposition de loi suivante :

PROPOSITION DE LOI

Article unique. — Le corps du capitaine aviateur Jean Maridor sera inhumé au Panthéon.

ANNEXE N° 27

(Session de 1952. — Séance du 24 janvier 1952.)

PROPOSITION DE RESOLUTION tendant à inviter le Gouvernement à commémorer avec le maximum d'éclat le 25^e anniversaire de la tentative de traversée de l'Atlantique-Nord par l'équipage Nungesser-Coli, présentée par M. Bertaud, sénateur. — (Renvoyée à la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, messieurs, il y aura exactement 25 ans le 8 mai prochain que l'aviateur Nungesser et son mécanicien Coli mirent le comble à l'enthousiasme des foules en essayant de joindre d'un seul coup d'aile l'Europe à l'Amérique du Nord.

Pendant toute une journée, le dimanche 8 mai 1927, le monde entier s'inquiète du résultat d'une tentative qui une fois de plus mettait la France à l'honneur et confirmait la position prioritaire que son industrie aéronautique s'était assurée déjà au cours de la guerre 1914-1918 et n'avait cessé de consolider depuis.

Nous pouvons dire que ce jour-là la France unanime s'associant au geste courageux des deux précurseurs participait comme elle l'avait déjà fait avec Blériot lors de la traversée de la Manche à une expérience qui n'était pas seulement héroïque mais devait avoir aussi sur le plan des relations aériennes intercontinentales de magnifiques répercussions.

Heure après heure les nouvelles recues et largement diffusées confirmaient les chances de réussite d'une tentative qui devait une fois de plus démontrer que le mot « impossible » n'était pas français.

Si la volonté et la foi eussent suffi pour vaincre, nul doute qu'une nouvelle et splendide victoire eût été inscrite au palmarès déjà lourd des ailes françaises.

Malheureusement, alors que tout laissait espérer que le raid s'achevait en triomphe et que l'atterrissage n'était plus qu'une question de minutes des informations officielles infirmaient ces nouvelles optimistes et apportaient la cruelle certitude, transformant l'enthousiasme en consternation que « l'Oiseau Blanc » et ses pilotes avaient disparu en mer.

On voulait espérer encore, puis devant l'insuccès des recherches le silence devenant plus pesant, il ne fut plus possible de compter sur le miracle que d'aucuns attendaient toujours.

Nungesser et Coli n'étaient plus, mais leurs noms subsistaient tout de même et l'héroïque effort qu'ils avaient accompli servant d'exemple à d'autres ne devait pas rester sans résultat.

On peut affirmer, en effet, que c'est à eux, que c'est à cette expérience fameuse qu'ils payèrent de leur vie, que l'on doit d'abord les initiatives qui suivirent et enfin les réalisations pratiques d'aujourd'hui.

A Nungesser et Coli revient l'honneur semble-t-il d'avoir démontré que ce moyen de locomotion moderne qu'est l'aviation ne pouvait pas connaître d'obstacle et qu'il était possible en se servant des routes du ciel de joindre les continents entre eux et d'assurer les échanges avec plus de facilité et plus de rapidité que ne le permettent les routes marines et terrestres.

Nous pensons donc que si l'on a déjà rendu hommage à ces précurseurs qui se dévouèrent à la cause de la France et à celle de l'aviation mondiale, il faut encore profiter de l'occasion qui nous est offerte par le 25^e anniversaire tout proche de la grande et tragique envolée, pour commémorer dignement le souvenir de Nungesser et de Coli et le geste qu'avec tant de cranerie ils osèrent.

Il nous paraît que le Gouvernement pourrait à cette occasion profiter du 8 mai 1952 pour donner à cet anniversaire toute la solennité et tout l'éclat désirable en adoptant les mesures énumérées ci-après :

1^o De donner toutes instructions utiles au corps enseignant pour que la veille ou le lendemain de cet anniversaire une leçon soit spécialement consacrée à l'histoire de la vie et à la tentative de Nungesser-Coli dans tous les établissements d'enseignement.

2° Faire procéder sans retard à la réfection du monument édifié à Etretat pour marquer le point de départ de la terre française.

3° Donner le nom de Charles Nungesser à l'aérodrome d'Orly, terrain où se situaient ses activités principales et où eurent lieu mises au point et essais.

4° Assurer dans les meilleures conditions sa participation aux manifestations aériennes qui sont en préparation pour le 8 mai 1952 et qui doivent associer autour du nom de Nungesser les grands aviateurs qui d'outre-Atlantique prirent la France et Paris pour but de leur envol.

Si vous estimez que la proposition que j'ai l'honneur de vous soumettre mérite votre agrément, je vous demanderai d'adopter la proposition de résolution suivante :

PROPOSITION DE RESOLUTION

Le Conseil de la République invite le Gouvernement à contribuer par sa participation à donner le plus d'éclat possible aux manifestations organisées le 8 mai 1952, pour commémorer le 25^e anniversaire de la tentative de traversée de l'Atlantique-Nord par l'équipage Nungesser-Coli.

A cet effet, il demande :

1° Que, dans toutes les écoles, le 7 mai, une leçon spéciale soit consacrée aux deux aviateurs.

2° Que le monument d'Etretat élevé à leur mémoire soit rapidement remis en état.

3° Que le nom de Nungesser soit donné à l'aérodrome d'Orly.

ANNEXE N° 28

(Session de 1952. — Séance du 24 janvier 1952.)

PROPOSITION DE RESOLUTION tendant à inviter le Gouvernement à modifier la réglementation fixant les **conditions d'admission des pensionnaires payants** dans les **hospices publics**, présentée par M. Bertaud, Sénateur (Renvoyée à la commission de la famille, de la population et de la santé publique.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, messieurs, les conditions d'admission des pensionnaires payants dans les hospices publics seront fixées par les articles 33 et 34 du décret du 17 avril 1943 modifiés récemment par le décret n° 51-1218 du 19 octobre 1951.

Ces articles sont ainsi rédigés :

« Art. 33. — Dans les hospices, des salles ou quartiers peuvent, avec autorisation du préfet, donnée après avis du directeur départemental de la population et de l'entraide, être réservés aux vieillards, infirmes et incurables payants. »

« Art. 34. — Les vieillards, infirmes et incurables reçus comme pensionnaires payants sont répartis dans les trois catégories suivantes :

« 1° Troisième catégorie : vieillards, infirmes et incurables hospitalisés en commun ;

« 2° Deuxième catégorie : vieillards, infirmes et incurables hospitalisés en chambre de deux à quatre lits, suivant leur demande ;

« 3° Première catégorie : vieillards, infirmes et incurables hospitalisés en chambre particulière suivant leur demande. »

« Le tarif applicable aux hospitalisés de la troisième catégorie est celui des bénéficiaires de l'assistance aux vieillards, infirmes et incurables. Le tarif de la deuxième catégorie est égal au tarif prévu pour la troisième catégorie, majoré de 25 p. 100 au plus et de 45 p. 100 au moins. Celui de la première catégorie est égal au tarif prévu pour la troisième catégorie, majoré de 50 p. 100 au plus et de 25 p. 100 au moins. »

« Les admissions ou le maintien dans l'une ou l'autre de ces trois catégories ne sont prononcés par le directeur ou le directeur-économiste que lorsque l'intéressé a produit toutes justifications de nature à établir que le montant de ses ressources lui permet de supporter intégralement le prix de pension déterminé dans les conditions prévues à l'alinéa précédent. »

Ces dispositions appellent les observations suivantes :

Art. 33. — Dans les établissements de petite et moyenne importance, il est difficile de réserver des salles ou quartiers en entier pour l'hospitalisation de pensionnaires payants.

Art. 34. — Il semble bien résulter de l'esprit des nouveaux textes adoptés que les malades payants dans les hôpitaux et les pensionnaires payants hospitalisés dans les hospices doivent être admis aux mêmes prix de journée que les bénéficiaires des lois de prévoyance sociale ou d'assistance lorsqu'ils sont traités dans des conditions absolument identiques.

Pour les hospices en particulier, il convient donc de distinguer d'une part, les établissements disposant de chambres de un à quatre lits uniquement réservées à des pensionnaires payants et, d'autre part, les établissements disposant également de chambres de un à quatre lits mais dans lesquelles sont admis dans des conditions absolument identiques des pensionnaires payants et des bénéficiaires de l'assistance aux vieillards, infirmes et incurables.

Dans les établissements disposant de chambres d'un à quatre lits uniquement réservées à des pensionnaires payants le maintien de la répartition de ceux-ci en trois catégories peut être admis. Mais, par contre, dans les établissements disposant aussi de chambres de un à quatre lits dans lesquelles sont admis indistinctement dans les conditions absolument identiques des bénéficiaires de l'assistance obligatoire et des pensionnaires payants, il semble qu'équi-

tablement le prix de journée dû par ces derniers devrait être le même que celui applicable aux bénéficiaires de l'assistance obligatoire.

Cette question concerne spécialement tous les hospices où tous les hospitalisés sans distinction de catégorie doivent être en chambres individuelles ou en chambres à deux lits.

Dans tous les cas où cette éventualité peut se produire les règlements applicables sont conformes aux textes réglementaires actuellement en vigueur. Mais, pratiquement, il sera impossible de s'y conformer strictement.

Il apparaît d'ailleurs que la situation sur laquelle nous attirons votre attention a été déjà signalée à l'attention de l'administration supérieure, mais le ministère de la santé publique et de la population en a eu paraît-il connaissance trop tard, pour que l'on puisse en tenir compte dans les dispositions du décret.

Comme il apparaît pourtant qu'il n'est jamais trop tard pour bien faire, nous pensons intéressant que le Conseil de la République invite le Gouvernement à procéder au plus tôt aux modifications qui s'imposent et qui pourraient être les suivantes :

« Art. 33. — Les hospices peuvent recevoir avec l'autorisation du préfet donnée, après avis du directeur départemental de la population et de l'entraide, des pensionnaires payants. »

« Art. 34. — a) Dans les hospices disposant de chambres de un à quatre lits, uniquement réservées aux pensionnaires payants, ceux-ci sont répartis dans les trois catégories suivantes :

« 1° Troisième catégorie : vieillards, infirmes et incurables, hospitalisés en commun ;

« 2° Deuxième catégorie : vieillards, infirmes et incurables, hospitalisés en chambres de deux à quatre lits, suivant leur demande ;

« 3° Première catégorie : vieillards, infirmes et incurables, hospitalisés en chambres particulières, suivant leur demande. »

« Le tarif applicable aux hospitalisés de la troisième catégorie est celui des bénéficiaires de l'assistance aux vieillards, infirmes et incurables. Le tarif de la deuxième catégorie est égal au tarif prévu pour la troisième catégorie, majoré de 25 p. 100 au plus et de 45 p. 100 au moins. Celui de la première catégorie est égal au tarif prévu pour la troisième catégorie, majoré de 50 p. 100 au plus et de 25 p. 100 au moins. »

« b) Dans les hospices disposant également de chambres de un à quatre lits, dans lesquelles sont hospitalisés dans des conditions absolument identiques des bénéficiaires de l'assistance aux vieillards, infirmes et incurables et des pensionnaires payants, le tarif applicable à ceux-ci est le même que celui des bénéficiaires de l'assistance aux vieillards, infirmes et incurables. »

« Les admissions ou le maintien dans l'une ou l'autre des catégories prévues ci-dessus, ne sont prononcés par le directeur ou le directeur-économiste que lorsque l'intéressé a produit toutes justifications de nature à établir que le montant de ses ressources lui permet de supporter intégralement le prix de pension déterminé dans les conditions susindiquées. »

Si tel est également votre avis, nous vous demandons alors d'adopter la proposition de résolution dont la teneur suit :

PROPOSITION DE RESOLUTION

Le Conseil de la République invite le Gouvernement à modifier les articles 33 et 34 du décret du 17 avril 1943 sur l'organisation des hôpitaux et hospices publics, amendés par le décret n° 51-1218 du 19 octobre 1951.

ANNEXE N° 29

(Session de 1952. — Séance du 24 janvier 1952.)

PROPOSITION DE LOI tendant à la **réorganisation des transports ferroviaires et routier** et à l'**assainissement financier** de la **S. N. C. F.**, présentée par M. Pellenc, sénateur, et transmise au bureau de l'Assemblée nationale conformément à l'article 14 de la Constitution.

EXPOSE DES MOTIFS

PREAMBULE

HISTORIQUE DE L'EVOLUTION DU PROBLEME DE LA S. N. C. F. AU COURS DE LA PRECEDENTE LEGISLATURE

Mesdames, messieurs, le 15 juin 1949, je montais déjà à la tribune du Conseil de la République pour exposer, au nom de la sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées, la situation très grave de la S. N. C. F.

A la suite d'une enquête approfondie faite par la sous-commission celle-ci avait reconnu :

- Les défauts d'organisation et de direction ;
- Les dépenses de gestion exagérées engagées sans contrôle ;
- Les dépenses d'équipement somptuaires ;
- Les effectifs pléthoriques ;
- Le gonflement des personnels d'état-major et de bureau ;
- L'inflation des cadres ;
- Les charges annexes de salaires battant tous les records ;
- Les régimes de faveur de toutes sortes.

Toutes ces critiques d'ailleurs, la sous-commission en prenait, certes, la responsabilité, mais elle ne constituait pas pour le Gouvernement la découverte soudaine d'abus non dévoilés jusqu'alors : elles étaient exposées, en effet, dans les rapports des experts les plus autorisés nommés par le Gouvernement lui-même pour

enquêter sur la S. N. C. F. et notamment dans le rapport de l'inspecteur général des ponts et chaussées, M. Lemoine, et du conseiller d'Etat, M. Huisman.

Le ministre des travaux publics de l'époque, me répondit simplement (voir J. O. du 15 juin 1949). « Monsieur le sénateur, je suis obligé de dire que les renseignements que vous venez de fournir sont intégralement inexacts. »

Comme ces informations n'étaient pas fournies en mon nom, c'est le travail d'une commission, investie de la confiance du Conseil de la République, qui était ainsi mis en cause avec une hauteur que les événements ont montré depuis être bien peu fondée. Au surplus tous les renseignements avancés étaient tirés des rapports d'enquêtes officielles; ils ont été d'ailleurs confirmés depuis par des documents plus récents et notamment par le rapport de la « commission de vérification des comptes des entreprises publiques » (a) publié au *Journal officiel* du 26 janvier 1951.

A cette époque, le Gouvernement avait un déficit de 25 milliards; la commission l'estimait au moins à 50; cependant, par des mesures démagogiques — telle que la titularisation massive des auxiliaires — à un moment où le personnel était excédentaire, on s'employait, non à résorber, mais à accroître le déficit.

Puis en janvier 1950, les caisses étant vides une fois de plus, le Gouvernement demanda au Parlement 50 milliards, en assurant que, compte tenu des rajustements de tarifs, cette somme suffisait à permettre la vie de la société pendant toute l'année; le Conseil de la République accepta, mais en assortissant le versement des diverses tranches de cette subvention à la condition que des mesures de réorganisation seraient prises.

Un peu plus tard, en qualité de rapporteur de la loi des investissements, après une étude très approfondie, basée sur des rapports d'experts et notamment sur les investigations de l'inspection générale des finances et parlant au nom de la commission des finances du Conseil de la République, qui avait pris connaissance des dossiers et qui, par conséquent, prenait avec moi la responsabilité de cette affirmation, j'exposai que la comptabilité de la S. N. C. F. était falsifiée et que le déficit réel était très supérieur au déficit avoué. Fait sans précédent dans les annales parlementaires, le haut fonctionnaire qui préside aux destinées de la S. N. C. F. se crut autorisé à faire distribuer à l'intérieur même de l'enceinte du Conseil de la République un factum, en forme d'affiche, qui prenait à partie le rapporteur en termes violents et l'accusait de tromper le Conseil de la République en lui fournissant, par mauvaise foi ou par ignorance, des chiffres largement erronés.

Pendant ce temps, ni le conseil d'administration, ni aucun des ministres successifs ne prenaient la moindre mesure de réorganisation. Par contre, on nous abreuvait de sophismes: « Il faut repenser le chemin de fer », disait le ministre et on nommait une commission — une de plus — la commission Toulée, dont le rapport est, sans doute, tellement sévère que le Gouvernement s'obstine à en refuser la communication aux commissions parlementaires compétentes.

En somme, depuis que le problème de la S. N. C. F. a été posé — et c'est au Conseil de la République que revient l'honneur de l'avoir, pour la première fois, posé clairement — qu'a-t-on fait? Bien. Absolument rien.

Cependant, comme en dépit de toutes les déclarations faussement optimistes de ministres successifs, la réalité finit toujours par s'inscrire dans la comptabilité en dépit des artifices qui peuvent seulement retarder l'échéance, la caisse est, à nouveau, vide.

Le Gouvernement sera donc à nouveau acculé à demander au contribuable des milliards supplémentaires, dont il n'ose même pas chiffrer le montant; en échange apporte-t-il au moins une réorganisation, un assainissement? Non pas. A part quelques points très limités destinés à servir d'appât à l'opinion publique, ce qu'on apporte, une fois de plus, ce sont des promesses, autant dire du vent.

Cependant, la situation s'aggrave de jour en jour; le déficit de 1951 actuellement calculable est de l'ordre de 140 milliards, et on peut prévoir pour 1952, si des mesures énergiques ne sont pas prises, que le déficit s'accroîtra encore et dépassera 180 milliards (b). Les dispositions du Gouvernement tendant à camoufler ce déficit en le décomptant en plusieurs chapitres ne changeront rien au total. Cette plaie béante au flanc de notre économie lui cause une anémie grandissante: hier c'était déjà le redressement financier du pays, élément essentiel de la modernisation et de la reconstruction qui était compromis; aujourd'hui c'est notre effort de réarmement qui est entravé et par conséquent la vie même de la nation qui est menacée. Le moment n'est plus au paroles creuses, mais aux actes, fussent-ils entraînés des mesures douloureuses et impopulaires. Si un Parlement démocratique se dérobait devant un devoir de cette importance, c'est que notre pays serait mûr pour un régime d'autorité en dépit de tous les risques que cette formule entraînerait.

(a) Cette commission, présidée par M. Lesage, conseiller à la cour des comptes étant une émanation de cet organisme nous l'appellerons dans la suite du texte « commission de la cour des comptes ».

(b) Il s'agit du déficit réel; le déficit avoué est moindre. Par ailleurs ceci a été écrit avant la récente hausse des tarifs appliquée au 1^{er} février dernier. Cette mesure aura pour effet d'augmenter les recettes; cependant cette amélioration risque d'être contre-balancée par une évacuation du trafic et, d'autre part, la hausse continue des prix aura pour effet d'accroître les dépenses dans le courant de l'exercice. Le chiffre de 180 milliards peut donc être maintenu comme un ordre de grandeur.

PREMIERE PARTIE

LE CARACTERE ET L'ETENDUE DU MAL

I. — Les causes du mal sont multiples.

Nous voulons, tout d'abord, souligner qu'un déficit aussi énorme ne peut tenir à une origine unique. Dans un paragraphe préliminaire, nous nous proposons donc d'en énumérer très sommairement les différentes causes en nous réservant de les reprendre ensuite une à une, en vue de déterminer pour chacune son incidence et de nous efforcer de dégager le remède qui lui convient.

1° Absence de contrôle du Parlement.

La Société nationale des chemins de fer français est soumise à toutes sortes de contrôles de commissions diverses, mais ceux-ci sont inefficaces parce qu'ils s'exercent généralement *a posteriori*. Sans entrer dans le détail du sujet, que nous examinerons plus à fond plus loin, signalons seulement que les dépenses de la Société nationale des chemins de fer français s'inscrivent dans deux budgets distincts qui s'élèvent pour 1952 à :

Investissements (y compris la reconstruction), 46 milliards, exploitation, 539 milliards.

Or, si le premier de ces postes doit faire l'objet d'un vote des Assemblées, par contre les 539 milliards du budget d'exploitation qui sont le siège d'abus de toute nature ne sont soumis à aucun examen, ni à aucune autorisation de dépenses du Parlement.

La Société nationale des chemins de fer français dépense sans se préoccuper de l'équilibre et le Parlement n'intervient ensuite que pour solder le déficit. Il y a là une anomalie certaine dont le maintien à travers toutes les soi-disant réformes est un scandale dont le contribuable fait lourdement les frais.

Dans le même ordre d'idées, il est anormal que la Société nationale des chemins de fer français puisse emprunter sans le contrôle préalable des Assemblées; c'est ainsi qu'en 1949, elle a emprunté plus de 58 milliards.

Or, en raison de la situation financière catastrophique de la Société, c'est l'Etat, c'est-à-dire en fait le contribuable qui remboursera ces emprunts. Lorsque l'Etat lui-même emprunte, le Gouvernement doit solliciter une autorisation préalable, au moins globale du Parlement; on ne voit pas pourquoi la Société nationale des chemins de fer français est dispensée de cette autorisation préalable puisque, en pratique, ces emprunts pèsent sur les finances publiques exactement de la même manière que les emprunts d'Etat.

Tous les services de l'Etat, même ceux qui en vertu de traditions hautement respectables ont la gestion la plus sérieuse — et ce sont encore les plus nombreux — sont soumis à des règles de contrôle très strictes et d'ailleurs très sages. Il n'y a aucune raison pour qu'en soit dispensée la Société nationale des chemins de fer français qui s'est toujours conduite, sur le plan financier, comme un fils de famille menant la vie à grandes guides, dépensant sans compter et empruntant pour boucher les trous.

2° Méthodes comptables tendancieuses.

Pour que le Gouvernement, le Parlement et en dernière analyse, l'opinion publique, puissent apprécier la gestion de la Société nationale des chemins de fer français, il est indispensable que la Société nationale des chemins de fer français établisse ses comptes d'une manière objective et sincère. Or, il n'en est rien; des textes tendancieux dégrèvent la Société nationale des chemins de fer français d'une partie des charges que tout commerçant est tenu d'inscrire dans son compte de profits et pertes et dans son bilan. Nous verrons plus loin, à ce sujet, les chiffres cités par les experts des diverses commissions d'enquête.

Il faut que cessent ces pratiques qui n'ont d'autre but que de tromper l'opinion publique sur la véritable situation de la Société nationale des chemins de fer français.

3° Effectifs pléthoriques.

Tous les experts chargés d'enquêter sur la Société nationale des chemins de fer français et les ministres eux-mêmes ont reconnu que la Société nationale des chemins de fer français avait un personnel trop nombreux, compte tenu des perfectionnements techniques; il ne faut pas oublier, en effet, que ceux-ci ont été payés au moyen d'investissements coûteux dont la justification résidait précisément dans des économies de gestion.

Ces deux causes conjuguées doivent permettre, dans la plupart des services, une réduction de 10 à 15 p. 100 des effectifs. Dans quelques cas même, que nous examinerons en détail plus loin, les experts estiment que la réduction pourrait être très sensiblement plus forte.

De même, il n'y a aucune nécessité technique — nous le justifierons plus loin — à ce que la Société nationale des chemins de fer français entretienne des ateliers comptant 101.485 personnes, près du quart de l'effectif total du chemin de fer (a).

(a) Il s'agit de l'effectif au 31 octobre 1950. En dépit de la demande présentée au nom de la sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées nous n'avons pu obtenir l'effectif actuel; cependant certains regroupements permettent de penser qu'il est inférieur de 5 p. 100 à l'effectif cité dans le texte, ce qui ne change rien au fond des observations.

4° L'inflation des cadres et les surclassements abusifs.

Dans le dessein d'augmenter la rémunération de ses agents à une époque où les salaires étaient officiellement bloqués, la Société nationale des chemins de fer français a procédé à un surclassement général.

Le glissement correspond, en moyenne, à l'attribution à tout le personnel d'une échelle et demie ou deux échelles supplémentaires. Il n'est certes pas dans notre pensée de soutenir que les salaires des cheminots de tout grade sont trop élevés; personnellement, nous nous réjouissons que la situation économique permette de les augmenter, mais ce système qui consiste à donner à chacun un galon supplémentaire conduit nécessairement à une multiplication des services, des départements, des sections, c'est-à-dire à une inflation de postes inutiles.

Rappelons, après le ministre lui-même, l'exemple typique de cette gare où il y a 42 sous-chefs de gare.

5° Les charges annexes des salaires.

Nous avons rappelé que la commission d'enquête de la Société nationale des chemins de fer français avait signalé le caractère excessif des charges annexes de salaires qui en 1938 atteignaient 83 p. 100 des salaires eux-mêmes contre 40 à 50 p. 100 dans l'industrie et 65 p. 100 à l'électricité de France et qui, sans cesse croissantes, s'élèvent maintenant au pourcentage extravagant de 92 p. 100.

Nous revenons, plus loin, sur le détail de ces avantages, mais dès maintenant, nous estimons qu'il n'y a véritablement aucune raison de logique ni d'équité pour que les contribuables se cotisent périodiquement pour maintenir aux employés d'une société, dont le déficit est énorme, des avantages dont ne jouit aucun autre secteur de l'économie, ni public, ni privé, ni nationalisé.

6° Les dépenses de matériel excessives.

Les dépenses de matériel du budget d'exploitation sont prévues et exécutées sans qu'un effort suffisant de limitation et de contrôle ne soit assuré. Dirigée par des techniciens, la Société nationale des chemins de fer français a, dans l'ensemble, une excellente technique, mais se préoccupe peu de l'équilibre financier: l'ingénieur des chemins de fer a le souci de la minute et le dédain du milliard.

7° Les dépenses de reconstruction et d'investissements exagérées.

La Société nationale des chemins de fer français a hérité des anciens réseaux la tradition d'une politique de magnificence et de somptuosité.

Les prodigalités que nous venons de signaler dans le domaine de l'exploitation se retrouvent, peut-être accrues, dans ceux de la reconstruction et des investissements. Nous en donnerons de multiples exemples.

8° Règles d'exploitation trop rigides.

Dans bien des cas, — les cheminots sont les premiers à le signaler — les règles d'exploitation sont trop rigides. L'obligation absolue de transporter tout envoi qui se présente, quelle qu'en soit la nature ou la destination, entraîne parfois des dépenses hors de proportion avec le but économique poursuivi.

De même la réglementation du travail, assimilant trop souvent la simple présence à un travail effectif concourt à rendre nécessaires des effectifs qui grèvent lourdement l'exploitation.

Enfin, une spécialisation excessive comportant un compartimentage artificiel, est génératrice de doubles emplois.

9° Tarifs plus bas qu'à l'étranger.

Nous avons passé en revue les postes de dépenses; du côté des recettes, il est juste de signaler que les tarifs français de chemin de fer sont plus bas qu'à l'étranger.

D'autre part, la Société nationale des chemins de fer français fait remarquer très justement que ses tarifs de voyageurs sont seulement au coefficient 17,2 par rapport à 1938 et ses tarifs de marchandises au coefficient 18,8 alors que les salaires sont 23 fois plus élevés qu'avant guerre et que le charbon coûte 32 fois plus cher qu'en 1938 (a).

Cependant, sans cette comparaison par rapport à l'avant guerre, on ne doit pas omettre de mentionner que les charges financières ont été fortement allégées du fait de la dévaluation de la monnaie et que les équipements nouveaux financés depuis la libération au titre du plan Monnet devaient permettre de diminuer les prix de revient, donc d'influer favorablement sur les tarifs.

Il faut d'ailleurs écarter l'idée simpliste qui consisterait à élever tous les tarifs proportionnellement; pour une raison qui va être maintenant exposée, cette mesure n'aboutirait qu'à faire fuir le trafic.

10° Structure défectueuse des tarifs.

La Société nationale des chemins de fer français a des tarifs marchandises qui s'inscrivent dans un éventail ouvert quant à la nature de la marchandise; en gros les marchandises de faible valeur payent peu et les marchandises de forte valeur au kilogramme payent beaucoup. Par contre, le tarif est indépendant de la relation,

(a) Après la hausse appliquée le 1^{er} février 1952.

qu'il s'agisse de l'artère Paris-Lyon sur laquelle circulent plus de 120 trains par jour ou bien d'une petite ligne desservie par deux trains quotidiens, le tarif est le même.

Or, le prix de revient dépend peu de la nature de la marchandise; il est au contraire très largement fonction de la ligne parcourue; la Société nationale des chemins de fer français établit donc, dans ses tarifs, une péréquation entre les « bonnes relations » et les mauvaises.

Le transporteur routier, au contraire, qui jouit de la liberté de fixer ses tarifs au mieux de son intérêt, établit, comme c'est son droit et comme une saine gestion de son entreprise le lui commande des tarifs calqués sur son prix de revient.

Il a donc la possibilité d'enlever à la Société nationale des chemins de fer la fraction du trafic de celle-ci qui est bénéficiaire (relations à fort trafic et marchandises à tarif de la Société nationale des chemins de fer français élevé) en lui laissant la fraction déficitaire (lignes à faible trafic et marchandises bénéficiant d'un tarif bas). C'est le phénomène de l'« écrémage ». La Société nationale des chemins de fer français ne pourra jamais soutenir efficacement la concurrence, même dans le secteur où techniquement elle est mieux placée, tant qu'elle sera tenue par des tarifs qui sont exactement à l'envers du bon sens.

11° La concurrence de la route.

La structure défectueuse de ses tarifs n'est pas pour la Société nationale des chemins de fer français la seule cause d'infériorité vis-à-vis de la route. Il en est d'autres qui sont plus graves encore parce qu'elles tiennent non pas à des erreurs humaines qui, avec un peu de bonne volonté seraient réparables, mais à la nature même du problème.

Tout d'abord, il est certain que dans de nombreux cas, le prix de revient moyen du transport routier est très sensiblement plus faible que celui du chemin de fer; c'est ainsi qu'en chemin de fer, le tarif voyageur en 3^e classe est de 4 (a) francs le kilomètre et le prix de revient moyen sensiblement plus élevé soit de l'ordre de 5 F le kilomètre. Or, le car ne fait souvent payer que 3 F le kilomètre et il y gagne, c'est donc que son prix de revient doit avoisiner 2,50 F. Ainsi dans la compétition économique qui oppose les deux moyens de transport, le car possède au départ sur un point fondamental, le prix de revient moyen, une supériorité intrinsèque qui est de l'ordre de 50 p. 100 et que nulle réglementation ne pourra lui ôter complètement.

D'autre part, est-il besoin de rappeler qu'en matière de marchandises, lorsque l'usager compare le prix de revient du camion et celui du chemin de fer, il inscrit au bénéfice du premier l'avantage du porte à porte, ce qui entraîne toujours un allègement des dépenses de manutention et souvent une réduction des frais d'emballage.

Ainsi la concurrence des transports routiers tant pour les voyageurs que pour les marchandises apparaît donc comme la principale cause du déficit, car l'évolution normale de la technique tend à l'aggraver d'année en année.

12° Mesures démagogiques du Parlement.

Enfin, nous devons pour être complet, reconnaître que le Parlement porte sa lourde part de responsabilité dans cette situation catastrophique. Il est, en effet, un peu enfantin de mettre à la charge d'une entreprise à caractère commercial, qui est tenue d'équilibrer son budget, des transports à tarif réduit (militaires, pensionnés, familles nombreuses, congés payés, etc.) sans lui affecter en contrepartie les recettes correspondantes en comptant sur ce qu'on ne sait quel miracle pour compenser le manque à gagner ainsi causé.

Qu'on nous comprenne bien. Nous n'entendons pas condamner en bloc toutes les réductions de tarif; nous pensons au contraire, que la plupart correspondent à des nécessités sociales impérieuses. Ce que nous critiquons c'est le procédé, contraire à une saine gestion comptable, qui consiste à décider des dépenses sans que l'on ne se préoccupe de savoir si les recettes correspondantes existent; le Parlement ne se soucie des recettes qu'ultérieurement, lorsque les difficultés de trésorerie du chemin de fer le mettent dans la nécessité de faire face au déficit que le législateur lui-même a contribué à creuser.

Dans la défense de sa gestion, la Société nationale des chemins de fer français s'arrête volontiers aux causes de déficit tirant leur origine de la concurrence anarchique des divers modes de transport ou des obligations de service public, passant sous silence les vices de fonctionnement de la société.

Cette attitude permet de détourner l'attention des causes internes et de laisser se prolonger une situation dont le personnel tire large profit — quoique ces causes tiennent, et de loin, une place de choix dans le déficit.

Certes, les obligations qu'impose à la Société nationale des chemins de fer français le service public dont elle a la charge sont difficilement chiffrables quant à leurs conséquences. Il leur correspond et il correspondra toujours une charge financière pour le compte d'exploitation.

Cependant, il n'est pas nécessaire de pouvoir d'ailleurs en faire une évaluation *a priori*. Dans une Société nationale des chemins de fer français intégralement assainie, convenablement gérée et incorporée dans un système de transports rationnellement organisé pour l'économie du pays, cette charge se répercutera dans les tarifs nécessaires pour assurer l'équilibre de son budget. Elle sera d'ailleurs relativement modeste et il n'est pas utile de s'y arrêter autrement.

(a) Chiffres de décembre 1951, avant la récente hausse; l'élévation des tarifs, en date du 1^{er} février dernier, en portant à 5 F le tarif 3^e classe a encore aggravé cette disparité.

Le vrai problème consiste donc dans la mise en œuvre d'une organisation rationnelle des transports et l'assainissement intérieur de la société.

Le projet de loi gouvernemental, ignorant systématiquement des propositions de loi multipliées à l'élaboration desquelles ont participé les sénateurs Armengaud, Bousch et moi-même, en ce qui concerne la coordination des transports et l'exploitation de quelque 20.000 kilomètres de lignes secondaires, se borne à déplacer le déficit en transférant les charges de l'infrastructure du budget de la Société nationale des chemins de fer français à celui de l'Etat. Quant au projet de la commission de l'Assemblée nationale, il consiste essentiellement, lui aussi, dans un transfert anaïogue du déficit avec cette seule différence que le virement porte sur d'autres charges.

Quant à nous, nous examinerons méthodiquement, tous les éléments du problème — quitte à mettre en lumière certains abus sur lesquels les projets officiels jettent un voile discret — nous serons ainsi en mesure de proposer des mesures d'assainissement véritable qui ne soient pas un trompe-l'œil pour le pays.

II. — Le poids de la mauvaise gestion de la Société nationale des chemins de fer français sur l'économie du pays.

Le gigantisme de la Société nationale des chemins de fer français.

Il importe, tout d'abord, de rappeler que la discussion porte sur la plus grande entreprise industrielle et commerciale du pays. Avec ses 425.000 agents (le chiffre a atteint 500.000 après la libération), ses 6.000 établissements, la Société nationale des chemins de fer français est de très loin la plus puissante entreprise française. Son budget d'exploitation pour l'exercice 1951 dépasse 460 milliards alors que celui de l'ensemble des services civils de l'Etat, répartis entre 45 ministères est seulement de 1.040 milliards. Avec une flotte de navires jaugeant 158.000 tonneaux, la Société nationale des chemins de fer français est le troisième armateur de France.

Enfin, rappelons que son activité déborde nettement le cadre des transports par voie ferrée: elle a des intérêts dans une centaine d'entreprises diverses, notamment dans les domaines de la production de l'énergie électrique, des transports fluviaux, des transports aériens, des transports routiers, de l'hôtellerie et de diverses autres activités.

Est-il besoin de rappeler que l'importance économique de la Société nationale des chemins de fer français ne se mesure pas uniquement par le chiffre de son budget?

Du fait qu'elle transporte une très forte fraction du trafic terrestre, la Société nationale des chemins de fer français, en dépit de sa forme juridique de société anonyme, a, en fait, le caractère d'un service public qui ne saurait subir de perturbations graves sans que celles-ci ne se répercutent sur les activités les plus diverses.

Tel est donc le vaste ensemble qui se trouve périodiquement dans un état qu'on appellerait un état de faillite permanent pour toute autre entreprise qui ne serait pas nationalisée.

L'estimation du déficit.

Le déficit est d'ailleurs à la mesure de cet énorme édifice: son montant avoué par le Gouvernement est de 90 milliards pour 1951. Encore ne doit-on pas oublier qu'à ce déficit reconnu s'ajoute un déficit camouflé que les experts chiffrent à une cinquantaine de milliards, de sorte que le déficit total atteint la somme astronomique de 140 milliards (a). Le mécanisme de cette falsification est simple. Rappelons que tout industriel a l'obligation de maintenir son outillage à une même capacité de production, faute de quoi celui-ci se déprécie et que ces dépenses de maintien en état sont à la charge du compte d'exploitation. La Société nationale des chemins de fer français bénéficiant de dispositions qui sont à vrai dire légales, mais contraires au bon sens et au droit commun, s'abstient de faire supporter la plus grosse partie des dépenses de renouvellement par son compte exploitation.

Pour bien mesurer l'énormité de ce déficit annuel, rappelons que cette somme permettrait au choix:

De faire vivre 300.000 ouvriers;

De meubler 500.000 jeunes ménages (c'est-à-dire plus que ceux qui se marient chaque année);

De construire 100.000 logements ouvriers (plus que ce que nous construisons actuellement);

De construire chaque année 1.350 avions de chasse (plus que nous n'en construisons en cinq ans);

De verser un mois de paye supplémentaire à tous les salariés de l'industrie (ouvriers, maîtrise et cadres).

Le montant total du déficit suffit à engloutir près des trois-quarts des sommes payées par les contribuables au titre de l'impôt sur le revenu.

On est donc fondé à dire que cet effroyable gaspillage des ressources nationales compromet le relèvement du pays et même sa sécurité militaire.

Cependant, ce déficit n'est pas nécessairement un mal permanent inéluctable.

Qu'on ne vienne pas prétendre, comme le fait la Société nationale des chemins de fer français dans une brochure éditée en février 1950 et intitulée « Ou en est le chemin de fer », qu'en matière de

(a) Ces chiffres sont ceux de 1951; pour 1952, les prévisions sont plus graves encore.

chemins de fer le déficit est un mal permanent. Voici, en effet, les chiffres du déficit:

ANNÉES	CHARGES	DÉFICIT	DÉSEQUILIBRE
	d'exploitation (en milliards) (a).	d'exploitation (en milliards) (a).	en pourcentage des dépenses d'exploitation.
<i>Avant guerre. — Grands réseaux.</i>			
1935	392,5	11,8	3,76
1936	328,9	15,2	4,62
1937	321	43,1	13,40
<i>Avant guerre. — S. N. C. F.</i>			
1938	348,9	47,9	13,73
<i>Après guerre.</i>			
1945	310,6	3,96	1,27
1947	284,5	6,9	2,42
1948	317,1	31,8	10,02
1949 (b)	338	58	17
1950 (b)	360	100	27
1951 (b)	460	90	19
1952 (c)	538	141	27

(a) Pour les années 1949 et antérieures, les dépenses et le déficit sont estimés en francs 1949.

(b) Selon les estimations officielles.

(c) Selon les prévisions officielles au 15 janvier 1952.

Ces chiffres qui sont officiels infirment complètement la thèse de la Société nationale des chemins de fer français. En effet, ils montrent qu'en 1935 et 1936, en dépit de la crise industrielle, le déficit était faible: 3 ou 4 p. 100. En 1937 à la suite des embourgeoisements massifs dus à l'application de la semaine de 40 heures, apparaît un déficit notable: 13,4 p. 100; on prend alors prétexte de ce déficit pour nationaliser les réseaux en expliquant à l'opinion publique qu'une coordination à l'échelle nationale améliorerait la gestion: le résultat immédiat, c'est que le déficit déjà grand s'accroît encore un peu et passe à 13,7 p. 100. Donc ce que l'on peut lire dans les statistiques d'avant guerre, ce n'est pas la trace d'un déficit permanent et, en quelque sorte démagogique, c'est seulement la triste conséquence de mesures démagogiques qui se sont traduites inévitablement en comptabilité.

Quant à l'après-guerre, on peut distinguer deux périodes. En 1946 et 1947, le parc routier n'est pas reconstitué, le carburant et les pneumatiques manquent; la Société nationale des chemins de fer français bénéficie d'un régime de monopole qui lui permet d'équilibrer son budget à 1 p. 100 ou 2 p. 100 près. Mais, dès 1948, le déficit apparaît: 10 p. 100, chiffre avoué; et alors, par suite de l'évolution économique, le déficit s'accroît. Il est aggravé par le gaspillage et la mauvaise gestion, ni la Société nationale des chemins de fer français, ni le Gouvernement n'ayant compris que la période 1946-1947 n'avait qu'un caractère exceptionnel.

Il atteint successivement (chiffres avoués) 17 p. 100 en 1949 et 27 p. 100 en 1950; en réalité, la Société nationale des chemins de fer français s'écarte sciemment des règles d'une saine comptabilité dans le dessein de masquer son déficit réel qui atteint les proportions de 26 p. 100 en 1949 et 37 p. 100 en 1950.

Le déficit actuel est donc très supérieur, en pourcentage, même si on s'en tient aux chiffres officiels, à celui d'avant guerre.

En outre, il faut noter, tout d'abord, qu'à cette époque la France était plus riche; elle vivait en partie, en rentière, du revenu de ses placements à l'étranger. Elle pouvait supporter des désordres qu'elle ne peut plus tolérer maintenant. D'autre part, déjà à ce moment, la gestion des réseaux était condamnable et c'est bien d'ailleurs la seule raison valable avancée à l'époque en faveur de leur nationalisation. Rappelons que, en effet, depuis 1921 jusqu'au 1^{er} janvier 1938, la charte financière des grands réseaux a eu pour base la convention de 1921, selon laquelle était créé un « fonds commun »; les réseaux bénéficiaires, tel le réseau du Nord étaient chargés de compenser les pertes de ceux qui étaient chroniquement en déficit, tel le réseau de l'Etat.

Naturellement, les réseaux les plus favorables eurent pour principal but, après 1921, de ne pas faire de bénéfices... et ils y réussirent, par le moyen d'investissements extravagants. Une publication de l'Institut scientifique d'études des communications et des transports, préfacée par M. Truchy, membre de l'Institut de France, s'exprime ainsi, parlant de cette période:

Aucun chemin de fer, dans aucun pays, n'a englouti en investissements, en travaux complémentaires, en achats de matériel, en entretien, en renouvellement, en travaux, en dépenses diverses, etc..., ce que les chemins de fer français ont dépensé à ces divers titres...

Le même document, comparant le parc des wagons à différentes époques, signale que chaque tonne de capacité offerte dans ces wagons a transporté:

- 5,7 tonnes kilométriques en 1881;
- 5,2 tonnes kilométriques en 1913;
- 5,1 tonnes kilométriques en 1935.

Donc, avant-guerre, juste avant la constitution de la Société nationale des chemins de fer français, notre équipement en wagons était tellement pléthorique que le rendement était tombé au-dessous de ce qu'il était cinquante ans avant. La gestion financière des réseaux à la veille de la nationalisation de 1938 était donc une des plus mauvaises qu'on puisse imaginer, la Société nationale des chemins de fer français seule a pu battre ce record. Qu'on ne vienne donc pas nous dire, comme le fait un ancien ministre: « avant-guerre cela marchait déjà très mal ».

Qu'on ne tente pas non plus d'excuser la carence de la Société nationale des chemins de fer français et des divers ministres responsables, en exposant que dans bien des pays étrangers, les chemins de fer sont aussi en déficit. Certes, nous verrons plus loin que le déficit des chemins de fer réside dans une large mesure du développement des transports routiers, ce qui est bien un phénomène mondial; mais ce n'est là qu'une des causes entre bien d'autres du déficit des chemins de fer; or, nombre de celles-ci sont d'origine interne, propres à notre pays et nous pouvons, par conséquent, y porter remède: pour reprendre un chiffre qui a été cité par le ministre des travaux publics lui-même, aucune comparaison internationale n'explique, ni ne justifie que la Société nationale des chemins de fer français ait cru devoir nommer 42 sous-chefs de gare ou agents assimilés dans une seule gare.

La modernisation de l'outillage aurait dû atténuer le déficit.

Cependant, ce déficit a pu s'installer en dépit de certaines conditions favorables qui auraient dû le freiner. C'est ainsi que du fait de la dévaluation, les charges financières mises au compte de la Société nationale des chemins de fer français pour l'indemnisation des anciens réseaux sont absolument dérisoires: 1,6 milliards en 1950. Quel entrepreneur privé ne souhaiterait voir ses charges de capital réduites à moins de un demi pour cent de son chiffre d'affaires ?

En outre, la Société nationale des chemins de fer français s'est taillé la part du lion dans les allocations de crédits au titre du plan Monnet. En francs courants, les dépenses faites depuis la libération ont été (du 1^{er} janvier 1946 à la fin de 1951):

Matériel moteur et roulant, 149 milliards; électrification, 50 milliards; installations fixes, 116 milliards.
Total: 315 milliards.

Les comptes de la Société nationale des chemins de fer français étant présentés d'une manière incroyablement confuse — ce sont encore les commissions d'enquêtes qui nous le disent — il est difficile de savoir dans cette somme quelle est la part de la reconstruction et quelle est celle de la modernisation. Il est cependant certain que dans une large mesure les dépenses étaient affectées à des travaux de modernisation qui eussent dû être rentables: c'est ainsi que pour l'exercice 1951, sur un total de 46 milliards de crédits, la part de la reconstruction était de 31 milliards et celle de la modernisation de 15 milliards.

La Société nationale des chemins de fer français bénéficie ainsi d'un outillage très moderne dont le Parlement n'a accordé les crédits que parce que — lui a-t-on exposé — ils permettraient des économies d'exploitation.

III. — Les mesures de redressement doivent être immédiates, multiples, effectives et progressives.

1° Les mesures de redressement doivent être immédiates.

Nous avons vu ci-dessus (page 49) que le déficit, relativement réduit jusqu'en 1947 (1,27 p. 100 des dépenses en 1946 et 2,42 p. 100 en 1948), a pris à partir de l'exercice 1948 une allure rapidement croissante (en s'en tenant aux chiffres officiels) 10 p. 100 en 1948, 17 p. 100 en 1949, 27 p. 100 en 1950, et il est prévu de source officielle qu'il passera de 90 milliards en 1951 à 144 milliards en 1952.

Dès que furent connus les résultats de l'exercice 1948, c'est-à-dire dès le mois de mai 1949, j'alertai le Conseil de la République, le Gouvernement et l'opinion dans un rapport présenté au nom de la commission des finances et qui suscita les dénégations du ministre en place (voir ci-dessus, p. 6).

Puis, comme le déficit s'aggravait, par le double effet de son inertie et des mesures démagogiques qu'il prenait, le même ministre finit par prétexter qu'étant en fonction depuis seulement dix-huit mois, il n'avait pu s'assimiler le mécanisme délicat de la Société nationale des chemins de fer français et déclara au Parlement qu'il fallait « repenser » la Société nationale des chemins de fer français.

Le moment n'est plus aux paroles vagues; devant un déficit qui atteint près de 3 milliards par semaine, la nation ne peut plus attendre des mois, ni même des semaines. C'est sans délai que le Gouvernement doit s'engager dans la voie des réformes.

2° Les mesures de redressement doivent être multiples.

Nous avons énuméré ci-dessus (pages 9 à 15) les principales causes du déficit. Nous en avons cité une bonne douzaine et sans doute, par une investigation plus poussée en décelerait-on d'autres. Or, ces causes agissent toutes et à peu près indépendamment l'une de l'autre; ce n'est pas parce qu'on aura supprimé le scandale des retraites données aux employés de bureau de la Société nationale des chemins de fer français cinq ans plus tôt qu'aux fonctionnaires accomplissant des fonctions analogues qu'on aura par là-même effacé le caractère illogique de la tarification; de même, il ne suffirait pas d'instaurer enfin une comptabilité honnête si cette disposition ne

devait servir qu'à mesurer plus exactement le déficit des lignes à trafic dérisoire sans qu'il soit porté remède à cette situation. Ou encore, ce n'est pas parce qu'on aura arrêté les investissements somptuaires, que se desserrera le carcan d'une réglementation d'exploitation trop rigide.

Nous avons comparé la Société nationale des chemins de fer français à un navire qui fait eau de toutes parts. Il nous faudra donc examiner une à une les brèches que nous aurons décelées et pour toutes, sans en exempter aucune, préconiser le mode de colmatage approprié.

En somme, il serait vain de prétendre redresser la Société nationale des chemins de fer français au moyen d'une mesure unique ou de deux ou trois dispositions prises parmi celles qui soulèveront le moins d'opposition. C'est une réforme d'ensemble qui est nécessaire.

3° Les mesures de redressement doivent être progressives.

La gravité du mal impose donc qu'une vaste réorganisation soit entreprise d'urgence et s'applique à de nombreux domaines: le statut de la société, les effectifs, les dépenses de matériel, les tarifs, l'exploitation.

Est-ce à dire que ces réformes doivent être brutales? Certes pas. La Société nationale des chemins de fer français est un organisme complexe, dont le bon fonctionnement interdit qu'il y soit porté atteinte par des décisions appliquées sans précaution.

Pour prendre un seul exemple, s'il est décidé de retirer du trafic 8.000 km de lignes exagérément déficitaires, personne de raisonnable ne préconisera de les fermer d'un seul coup. Mais il ne saurait être question non plus de continuer à parler indéfiniment des réformes sans les commencer. Dès lors, pour nombre de mesures dont le principe doit être retenu, il importe de fixer dans la loi elle-même, soit des dispositions transitoires, soit un délai ou une cadence de réalisation.

Cette méthode aura l'avantage d'étaler, sur une période de plusieurs années, dont la durée maximum sera impérativement fixée par le législateur, les mesures de réaménagement du réseau et leurs conséquences (recasement du personnel, modifications aux courants de trafic, etc.).

4° Les mesures de redressement doivent être effectives.

Il va sans dire que les mesures décidées ne sauraient consister dans un trompe-l'œil, mais au contraire doivent apporter une amélioration tangible à la situation financière de la Société nationale des chemins de fer français, sans pour autant rejeter la charge du déficit sur le budget de l'Etat. Nous verrons plus loin, que ce n'est, hélas! pas le cas. C'est ainsi que, si l'on examine les articles 13 à 16 du projet de loi (a), en instance devant le Parlement qui sont relatifs à ce que l'on ose appeler « l'assainissement financier de la Société nationale des chemins de fer français » et, d'une manière plus précise, au problème crucial des lignes affluentes, dont le déficit rompt si dangereusement l'équilibre de l'ensemble, on doit constater qu'il n'est nullement question de fermer les petites lignes, même celles dont les recettes n'atteignent qu'une fraction dérisoire des dépenses.

Selon l'article 13 du projet gouvernemental, on fera un cahier des charges, c'est-à-dire du papier; selon l'article 14 on fera un bilan, c'est-à-dire encore du papier, bilan qui d'ailleurs, soit dit en passant, aurait dû être fait depuis longtemps si la gestion financière et comptable de la Société nationale des chemins de fer français ne relevait pas d'une négligence et d'une fantaisie blâmables; ensuite l'affaire sera soumise aux collectivités locales intéressées.

C'est dire que toutes les précautions ont été prises pour que le Gouvernement actuel, et même le législateur actuel, ne se trouvent pas dans l'obligation de prendre une décision. C'est ainsi que c'est seulement dans un délai de six mois que sera établi le cahier des charges spécial. Quant au bilan des dépenses et des recettes de chacune des lignes, comme maintenant l'exercice 1952 est commencé, la Société nationale des chemins de fer français, qui ne met aucune hâte à se réformer d'elle-même, ne le tiendra que pour l'exercice 1953; cela signifie qu'on le connaîtra vers le mois de juin 1954; c'est dire que nous ne sommes pas prêts de voir des réalisations dans ce domaine et que le contribuable continuera à faire les frais de la mauvaise gestion actuelle.

Quant à l'article 17 du projet, il constitue — ne ne peut l'appeler autrement — un tour de passe-passe qui est basé sur l'hypothèse que le contribuable moyen ne comprendra pas le mécanisme de l'opération; il consiste, en effet, sans plus, à transférer à la charge du budget général l'entretien des voies de grande desserte, ce qui aura pour effet, en virant 45 milliards d'un chapitre dans un autre, de diminuer le déficit apparent de la Société nationale des chemins de fer français sans alléger d'un centime la charge du contribuable.

On peut donc dire que toutes ces soi-disant mesures de réorganisation n'ont d'autre objet que d'esquiver les responsabilités, en laissant au gouvernement suivant le soin de résoudre le problème quant au fond — car il faudra bien, tout de même, un jour l'aborder. Le pays ne pourra définitivement continuer à subir cette hémorragie qui l'atteint si gravement dans son économie.

(a) Il s'agit du projet gouvernemental déposé sous le n° 880. Ces articles sont repris dans le même esprit dans le contre-projet de la commission des moyens de communications de l'Assemblée nationale rapporté par M. Bichet, député. Dans la version en deuxième lecture les articles correspondants portent les n° 2 à 5.

DEUXIEME PARTIE

LA COORDINATION DU RAIL ET DE LA ROUTE

Nous aborderons, plus loin, dans une troisième partie, le problème des nombreux vices internes de fonctionnement de cette société et des remèdes qu'on peut y apporter. Cependant, on doit reconnaître objectivement que la gravité de la situation financière de la Société nationale des chemins de fer français est due pour une large mesure à une cause qui lui est extérieure, le développement des transports routiers. Il importe donc, tout d'abord, d'examiner dans son ensemble la question des transports terrestres et de leur meilleure répartition.

Certes, il existe d'autres modes de transport; notre réseau fluvial qui est dans un état si déficient, surtout si on le compare à celui des pays voisins, mériterait que l'on s'y arrête davantage, ce qui serait souhaitable et possible, si des sommes énormes n'étaient pas gaspillées au profit de cette puissance quasi féodale que constitue la Société nationale des chemins de fer français. Dans l'avenir il conviendra également d'étendre la coordination à l'avion. Mais, pour l'instant, ces modes de locomotion n'entlèvent qu'une fraction relativement faible du trafic au chemin de fer.

D'excellents esprits vont même plus loin et pensent que la coordination des transports est un problème international, qui devra être abordé en même temps que celui de l'organisation de l'Europe occidentale. On ne pourra en effet concevoir, dans quelques années, que les pays relativement petits qui constituent l'Europe occidentale, si on les compare aux deux colosses mondiaux, aient des systèmes de transports établis sans liaison entre eux.

Par exemple, quand on a mis en commun le parc des wagons des sept réseaux français, en 1937, il en est résulté la possibilité — que l'on n'a certes pas exploitée à fonds, mais qui existait latente — de réduire le volant des wagons que l'on devait garder en réserve pour faire face aux pointes de trafic. Il n'est pas douteux que de la même manière, la mise en commun des wagons des différents réseaux nationaux constituerait une sorte d'assurance contre les irrégularités du trafic, et permettrait une réduction des immobilisations. Dès maintenant d'ailleurs une initiative heureuse a consisté à établir une sorte de pool franco-allemand portant sur 40.000 wagons de marchandises.

Pour le moment cependant, l'urgence porte sur la solution d'un problème immédiat et concret, qui est celui de la coordination des transports ferroviaires et routiers, sur le plan national.

I. — Le problème de la coordination du rail et de la route.

Ce problème n'est pas nouveau. C'est ainsi que le *Journal officiel*, qui publie la Convention du 31 août 1937, portant création de la Société nationale des chemins de fer français, contient un décret de la même date sur la coordination du rail et de la route. La Société nationale des chemins de fer français a donc trouvé dans son berceau un texte qui était déjà destiné à la défendre contre le développement jugé menaçant, des transports routiers. Celui-ci n'était d'ailleurs pas le premier sur ce sujet et il avait été précédé notamment par un décret-loi du 17 avril 1931. C'est donc depuis dix-sept ans qu'on légifère sans succès en France sur la coordination du rail et de la route.

1° Ampleur et accroissement de la concurrence du rail et de la route.

Nous avons mesuré, plus haut la gravité de la situation de la Société nationale des chemins de fer français, l'ampleur de son déficit. Nous avons exposé qu'en dehors de tous les vices internes dont il est atteint le chemin de fer lui rigidement au rail, aux gares, à un règlement souvent étroit, sur qui pèse une charge énorme de frais généraux, a vu surgir depuis cinquante ans un concurrent plus jeune, favorisé par nombre d'avantages techniques et économiques.

Cette situation a-t-elle une tendance naturelle à l'amélioration ou à l'aggravation? Est-ce une crise passagère? La conjoncture évolue-t-elle dans un sens favorable ou, au contraire, défavorable pour le chemin de fer?

L'avenir encore plus sombre que le présent.

Si le présent est sombre, on doit reconnaître hélas! que les prévisions d'avenir ne peuvent être que plus pessimistes encore.

N'oublions pas, en effet, que la production automobile mensuelle nationale s'élève actuellement à environ:

27.000 voitures particulières; 3.000 camions; 11.000 véhicules utilitaires, et que la plus grande partie de cet énorme accroissement est destinée au trafic intérieur; l'exportation en absorbe actuellement seulement à peu près le quart. Dès lors, il n'est pas surprenant que cette masse de véhicules de toutes sortes et qui croît sans cesse, enlève à la Société nationale des chemins de fer français une partie de plus en plus grande du trafic.

L'année 1950 marque donc une régression très nette sur les années précédentes.

Si l'on prend en considération la variation du trafic marchandises décrit dans le tableau ci-dessous, on doit observer que le trafic de la Société nationale des chemins de fer français est loin de suivre le rythme d'accroissement de la production nationale. C'est ainsi que de 1948 à 1950 le trafic est resté pratiquement stable. S'il a crû en 1951, son accroissement est dû au développement des productions de l'industrie lourde lié au réarmement, mais il n'a pas suivi quantitativement le développement de la production.

Variation du trafic marchandises.
(Moyennes mensuelles.)

Tonnage de marchandises expédiées (en millions de tonnes):
Moyenne 1938: 11,02; moyenne 1948: 13,16; moyenne 1949: 13,39; moyenne 1950: 12,64; moyenne 1951: 14,19 (a).

Cette observation est confirmée par les dirigeants du chemin de fer eux-mêmes; c'est ainsi que dans une brochure publiée par la Société nationale des chemins de fer, en février 1950 et intitulée « Où en est le chemin de fer », on trouve cette appréciation:

En examinant les statistiques concernant les différentes catégories de trafic et en les confrontant aux indices correspondants de la production industrielle, on constate que, dans de nombreux secteurs, le trafic a fléchi, alors que la production a augmenté. Les effets du ralentissement économique (b) ne sauraient donc, en aucune manière, expliquer cette évolution.

C'est dire que la crise du chemin de fer n'est pas due à un phénomène passager; en dehors des défauts internes que nous étudierons plus loin, elle provient en majeure partie d'une cause permanente: le développement de l'automobile sous toutes ses formes.

Ce point de vue est confirmé par la même brochure lorsqu'elle signale que de 1948 à 1949, alors que le trafic de la Société nationale des chemins de fer français baissait, dans le même temps le volume des transports routiers s'est accru de 35 à 40 p. 100. Or, cette concurrence n'a pas, comme on le sait, l'habitude de s'exercer sur les transports les moins rémunérateurs.

En outre, il faut observer, non seulement que cette situation est grave, mais que le développement de la technique tend à l'aggraver. Dès maintenant, en effet, le prix de revient du camion, pour les marchandises, de l'autocar pour les voyageurs est dans bien des cas, pour ne pas dire très généralement, inférieur au tarif de la Société nationale des chemins de fer français. Or, le nombre des voitures de tourisme, des cars, des camions s'accroît tous les jours; il en résulte pour la société nationale des chemins de fer français une perte de trafic qui tend non pas à se stabiliser, mais au contraire à croître.

Dans une conférence de presse donnée le 20 juillet 1949, M. Tissier, président de la Société nationale des chemins de fer français expose les sombres perspectives qui découlent pour cette société de l'évolution naturelle de la technique:

Encore que les tarifs industriels n'aient pas suivi l'évolution des prix et soient très en retard sur les prix pratiqués à l'étranger, il est devenu plus économique de voyager en automobile qu'en train pour une famille de trois ou quatre personnes. L'automobile offre d'ailleurs au touriste une souplesse très supérieure à celle du chemin de fer...

Pour les marchandises — indépendamment des tarifs plus réduits et qui se doublent d'une facilité accrue de fraude fiscale — joue une autre considération. Le transport porte à porte par camion évite de multiples manutentions de chargement et de déchargement, d'où une limitation des dépenses de main-d'œuvre, du temps de transport et des risques de perte ou de détérioration.

On ne saurait exprimer en termes plus justes combien dans la compétition qui oppose les deux moyens de transport, les données de l'évolution économique naturelle, qu'on ne saurait méconnaître, car les lois de l'économie sont inéluctables, jouent en faveur de la route.

Quant au Conseil de la République, il a déjà fait son devoir en avertissant solennellement le Gouvernement et le pays de l'urgence d'un redressement. Voici, en effet, dans quels termes, parlant en qualité de rapporteur au nom de la commission des finances, je m'exprimais au mois de mai 1949:

« Si, par une politique exactement contraire à celle qui a été suivie jusqu'ici, on ne prend pas, dès maintenant, les mesures qui s'imposent, on prépare pour cette entreprise, à brève échéance, une catastrophe que ni le gouvernement actuel, ni ses successeurs ne pourront éviter.

A cette époque le déficit avoué était de 25 milliards de francs; il est passé à 50 milliards de francs à la fin de 1949 pour atteindre maintenant près de 100 milliards de francs et on nous annonce 150 milliards de francs pour 1952 (c). La catastrophe prédite s'est donc produite, car c'est une catastrophe pour un pays menacé dans son existence même et contraint de faire un effort militaire sans précédent que de subir simultanément une hémorragie aussi épuisante.

C'est dire combien grande serait la responsabilité du Gouvernement et du Parlement si, devant une situation aussi grave, on ne prenait que des mesures qui soient des trompe-l'œil.

2° Les charges des deux moyens de transport.

La Société nationale des chemins de fer français fait valoir que la concurrence entre les deux moyens de transport ne peut jouer équitablement et efficacement sur le plan commercial, que si les charges de l'un et de l'autre sont sinon égalisées, ce qui serait sans doute chimérique, mais tout au moins comparables.

Voici comment s'exprime à cet égard son président dans un article du « Figaro », en date du 10 novembre 1949.

Il importe, tout d'abord, que les transporteurs routiers soient soumis aux obligations ou servitudes suivantes, déjà imposées au chemin de fer:

a) Obligation de déterminer, par avance, les itinéraires de transport, avec horaire et tarifs invariables;

(a) Moyenne des neuf premiers mois.
(b) Il s'agit du ralentissement observé dans le premier semestre de 1950.

(c) Chiffre établi à la date du 1^{er} janvier 1952.

- b) Obligation de charger tous voyageurs et toutes marchandises sur les itinéraires ainsi déterminés;
- c) Obligation d'assurer un minimum de confort aux voyageurs (abris couverts à tous les arrêts; toilettes dans les voitures, transport gratuit des bagages à main, enregistrement des autres bagages et mise à l'abri pendant le transport; interdiction des surcharges);
- d) Obligation d'assurer aux voyageurs et usagers de la route un maximum de sécurité (matériel en bon état; deux conducteurs pour les longs parcours; assurances contre les accidents, etc.);
- e) Obligation de respecter les lois sociales, et, notamment, la loi sur la durée du travail, en ce qui concerne le personnel;
- f) Obligation de tenir une comptabilité stricte des expéditions pour éviter les fraudes fiscales;
- g) Obligation de disposer du matériel de remplacement nécessaire en cas de panne ou d'accident.

Ne parlons pas des points e et f: ils signifient tout simplement que tous les Français doivent s'incliner devant la loi. Nous ne pouvons que nous associer pleinement à ce point de vue, tout en souhaitant qu'une règle aussi normale s'applique bien entendu à tous et pour commencer, à la Société nationale des chemins de fer français elle-même, en ce qui concerne sa comptabilité.

En ce qui concerne les autres points, et notamment l'obligation de déterminer à l'avance les itinéraires et horaires d'une manière absolument rigide, nous pensons que tout en assurant d'une manière absolue la sécurité des transports et, en particulier, des transports de voyageurs, il serait contraire au progrès de construire pour le transport routier, tout le principal avantage est la souplesse, cette sorte de carcan qui enserrait la Société nationale des chemins de fer français dans une réglementation qui, finalement, se trouve extrêmement coûteuse pour l'usager et même pour le contribuable.

Vaut-il mieux simplifier la réglementation, fût-ce en échange de quelques inconvénients, ou bien chercher la perfection sans se soucier du prix de revient? Le meilleur juge en la matière est évidemment l'usager. Or, l'usager a répondu d'une manière très claire. Alors que de 1948 à 1949 le trafic marchandise de la Société nationale des chemins de fer français baissait de 0,2 p. 100 en dépit des tarifs à perte, les routiers, tout en ne demandant rien à la collectivité, ont accru le leur de 30 à 50 p. 100 (a) et depuis cette époque cette avance s'est maintenue, sinon accrue. Le plébiscite du public est donc fait: il ne reste au législateur qu'à traduire en texte la volonté nettement exprimée de la nation. D'ailleurs, fort heureusement, ni le projet gouvernemental, ni celui de la commission de l'Assemblée nationale ne reprennent, à cet égard, aucune des idées si éloignées à la fois du bon sens et de l'intérêt général, du président de la Société nationale des chemins de fer français. Nous n'insisterons donc pas.

Cependant, dans le même article et sur le même sujet, le président de la Société nationale des chemins de fer français soutient une autre thèse, qui appelle plus ample considération, car celle-ci est retenue dans le projet du Gouvernement n° 880 et reprise dans celui de la commission de l'Assemblée nationale.

Il importe, écrit M. Pierre Tissier, que les usagers de la route et la Société nationale des chemins de fer français soient placés sur un pied de stricte égalité en ce qui concerne les charges de la voie qu'ils utilisent. Les usagers de la route comme du rail doivent supporter l'intégralité des dépenses d'entretien et d'amélioration (voie proprement dite, ouvrages d'art, installations fixes), de sécurité (signalisation, passages à niveau), d'éclairage et de police.

Or, si la Société nationale des chemins de fer français supporte la totalité des dépenses de sa voie — une cinquantaine de milliards par an — il n'en va pas de même des usagers professionnels de la route.

La totalité des charges de la route ne doit évidemment pas incomber aux transporteurs routiers professionnels. Suivant la nature des voies, celles-ci sont empruntées suivant des pourcentages variables par les piétons, les véhicules agricoles, les automobiles de tourisme, les véhicules utilitaires privés et, enfin, les véhicules des transporteurs routiers. L'on peut discuter ces pourcentages, mais il n'est pas douteux: d'une part, que la plupart des travaux d'élargissement des routes et d'amélioration des projets sont provoqués par la circulation des poids lourds; d'autre part, que, du fait des dangers que présente leur circulation, ils sont à la base de l'accroissement des dépenses de signalisation et de police; enfin, et surtout, qu'ils usent beaucoup plus la route que les véhicules légers.

Or, en dehors des impôts généraux supportés par la Société nationale des chemins de fer français dans les mêmes conditions sur les routiers, la circulation par route n'est soumise qu'à un seul impôt censé correspondre à sa part dans l'entretien et la police des voies publiques: la taxe sur les carburants. Si le principe de cet impôt est satisfaisant en ce qui concerne les voitures de tourisme, qui payent déjà largement leur coté, il est absolument inadapté aux poids lourds, pour qui la route est un instrument commercial. Les progrès de la technique automobile sont tels que la consommation en carburant des véhicules est devenue proportionnellement d'autant plus faible que ces véhicules ont un tonnage plus élevé. Un camion gros porteur, alimenté au gas-oil, ne paye, finalement, pas sensiblement plus d'impôt au kilomètre qu'une voiture de tourisme alimentée à l'essence, alors qu'il encombre et use infiniment plus la voie publique. La Société nationale des chemins de fer français, au surplus, supporte, comme les transporteurs routiers, l'impôt sur les carburants qu'elle utilise, alors qu'elle assume elle-même les charges totales de sa voie.

Pour établir une équitable péréquation fiscale entre les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires, d'une part, et faire sup-

(a) Les chiffres proviennent de la Société nationale des chemins de fer français elle-même.

porter à chaque mode de transport, d'autre part, les charges qui doivent normalement lui incomber, il importe:

1° Que la taxe sur le gas-oil soit portée au même niveau que celle sur l'essence toutiste;

2° Que tous les véhicules automobiles utilitaires soient soumis à un impôt sur le poids, l'encombrement et le secteur d'utilisation;

3° Que les véhicules automobiles utilitaires affectés au transport public soient, en outre, soumis à un impôt proportionnel à l'importance de leur trafic.

Si les transporteurs routiers supportent des charges commerciales analogues à celles de la Société nationale des chemins de fer français, ils devront évidemment rajuster leurs tarifs, de manière à couvrir ces charges et prélever leur bénéfice normal. Cette opération permettra à la Société nationale des chemins de fer français de porter à son tour ses tarifs à un niveau rémunérateur, alors qu'elle doit rester aujourd'hui, de crainte de voir tout son trafic lui échapper, en dessous de ses prix de revient.

Que faut-il penser de cette thèse? Il est évidemment logique, si on veut comparer les deux modes de transport sur le plan de la rentabilité que chacun supporte intégralement les dépenses de son fonctionnement.

C'est ainsi qu'au budget d'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français, pour 1951, sont inscrits, pour cet objet, les crédits ci-après:

Voie et bâtiments, 69.906 millions; premier élément du fonds de renouvellement (a), 2.723 millions.

Total: 102.629 millions.

Ainsi donc, c'est une somme de 102,7 milliards que la Société nationale des chemins de fer français a consacrée en 1951 à l'entretien de son infrastructure.

Le bilan de la route.

En regard, quel est le bilan de la route? C'est-à-dire quelles sont d'une part, les recettes provenant des taxes spéciales à la circulation automobile et, d'autre part, quelles sont les dépenses d'entretien des routes entraînées par cette circulation? Nous avons adressé à ce sujet à M. le ministre des travaux publics un questionnaire extrêmement détaillé demandant des chiffres précis qui puissent par conséquent être hors de contestation et que nous analysons ci-après.

Parmi les recettes fiscales spéciales à la circulation automobile, nous comprenons, tout d'abord, la taxe sur les carburants; il convient donc de calculer le montant des taxes par litre de carburant (essence et gas-oil), puis la quantité de carburants consommée par les automobilistes.

A. — Taxe par litre de carburant.

Dans le prix d'un litre de carburant entrent:

Les éléments intrinsèques autres que les taxes qui concourent à la constitution du prix de revient commercial;

Les taxes spéciales à l'automobile (fonds de soutien, taxe intérieure et taxe établie au profit de l'institut du pétrole);

Les taxes de caractère général, c'est-à-dire la taxe sur les transactions et la taxe locale.

Cependant, il convient de noter que la taxe locale et la taxe de transaction étant calculées sur le prix de vente du produit, une partie de ces taxes porte uniquement sur les taxes précédemment citées (fonds de soutien, taxe intérieure et institut du pétrole). Cette fraction doit donc être comptée comme n'étant pas une charge commune à l'ensemble de l'activité économique, mais spéciale au commerce des carburants. C'est sur ces bases que nous donnons ci-après le tableau de décomposition du prix de vente de l'essence et du gas-oil: au 1^{er} février 1952:

	ESSENCE		GAS OIL	
	Prix et taxes normaux.	Taxes spéciales.	Prix et taxes normaux.	Taxes spéciales.
Prix en raffinerie.....	1.500	»	1.217	»
Fonds de soutien.....	»	163	»	140
Taxe intérieure.....	»	3.225	»	2.053
Institut du pétrole.....	»	10	»	10
Mise en place.....	278	»	318	»
Marge de distribution....	265	»	261	»
Taxes transaction et locale	51	89	47	56
Prix de vente au pompiste				
libre	2.091	3.402	1.873	2.259
Marge du pompiste libre..	245	»	235	»
Taxes transaction et locale	58	91	44	68
Prix de vente à la pompe.	2.397	3.583	2.152	2.327
Total	5.980		4.479	

a) On sait qu'en application de l'avenant du 30 juillet 1949 à la convention du 31 août 1937, le fonds de renouvellement comprend deux dotations appelées « éléments ».

Bien que les dispositions n'en soient, comme à l'habitude, ni claires, ni rationnelles, on peut admettre que le premier élément est destiné à faire face au renouvellement de la voie et le deuxième au renouvellement de l'outillage et du matériel roulant.

Il résulte de ce calcul que l'essence paye 36,83 F de taxes spéciales et le gas-oil, 23,27 F.

B. — Consommation.

On estime que la consommation d'essence a atteint en 1951, un chiffre supérieur à celui de la meilleure année d'avant guerre: 3.918.000 mètres cubes.

Sur ce total, la quantité consommée par les usages autres que la circulation routière (agriculture, moteurs fixes, etc.), ne dépasse pas 300.000 mètres cubes. Reste donc 3.618.000 mètres cubes pour les usagers de la route.

En ce qui concerne le gas-oil, on estime la consommation de 1951 à 1.186.000 mètres cubes et les études faites sur le sujet concordent pour attribuer 60 p. 100 du total, soit 711.600 mètres cubes au compte de la circulation routière.

C. — Estimation des recettes.

Sur la base des taxes unitaires ainsi calculées et des consommations, on peut déduire les recettes annuelles.

Il faut y ajouter les recettes dues à la taxe sur les lubrifiants (22.000 F par tonne) ainsi que les taxes afférentes aux chemins vicinaux et ruraux.

Les recettes totales annuelles de la route sont donc actuellement (en milliards):

Essence: 3.618 millions de litres à 36,83, 133,3;
Gas-oil: 711 millions de litres à 23,27, 16,6;
Lubrifiants: 199.800 tonnes à 22.000 F dont 80 p. 100 concernant les véhicules routiers, 3,5;
Taxe vicinale, prestations vicinales, chemins ruraux, environ 11.
Total: 167,4.

D. — Les dépenses.

Quelles sont, en regard, les dépenses d'entretien des routes ?

Leur estimation exacte ne peut être faite sur le simple vu des documents budgétaires, car certains chapitres, tels que, par exemple, les traitements du personnel des ponts et chaussées sont relatifs non seulement à la route mais aussi à d'autres activités. En réponse à la question posée par nos soins, voici les chiffres fournis par le ministère des travaux publics pour 1950 (en milliards):

Routes nationales (matériel et travaux), 18,9; routes nationales (personnel), 10; routes départementales (matériel et travaux), 28; routes départementales (personnel), 10; voies vicinales, 12; voies urbaines, 6; police de la route, 6
Total: 90,9.

Les chiffres de 1951 ne nous ont pas été communiqués intégralement; nous savons cependant que les dépenses de matériel ont diminué.

Enfin il est bien évident que la totalité de ces dépenses ne doit pas être supportée par la circulation routière car de nombreux autres usagers empruntent le réseau routier (piétons, cyclistes, voitures hippomobiles, instruments agricoles, etc.); il serait donc absurde de prétendre en faire porter la charge intégrale à une seule catégorie d'utilisateurs.

E. — La part imputable à l'automobile.

Il est évidemment impossible de chiffrer très exactement la part des dépenses imputables à l'automobile, et on peut seulement l'estimer sous forme d'un pourcentage approximatif. Une commission a été chargée en 1949 par le ministre des travaux publics de l'étude de ces proportions; son rapport n'a pas été publié mais nous croyons savoir qu'elle a préconisé approximativement les chiffres suivants:

Routes nationales: 90 p. 100; la circulation automobile y est particulièrement abondante;

Routes départementales: 70 p. 100;

Routes vicinales: 30 p. 100; sur ces petites routes la prédominance des transports agricoles et des déplacements du bétail fait qu'il serait excessif de dépasser 30 p. 100 pour la part de l'automobile;

Voies urbaines, éclairage et police de la route. La proportion de 50 p. 100 semble pouvoir être adoptée, du fait qu'une grande partie des dépenses de signalisation, éclairage, etc., est faite pour d'autres usagers que l'automobile;

Signalisation. On peut estimer que la quasi-totalité des dépenses de signalisation est imputable à l'automobile, bien que la signalisation existât avant l'avènement du moteur.

Sur ces bases on peut estimer les dépenses à mettre au compte de la circulation automobile, dans les conditions ci-après (en milliards):

Routes nationales: 90 p. 100 de 28,9 milliards, 26;
Routes départementales: 70 p. 100 de 38 milliards, 26,6;
Routes vicinales: 30 p. 100 de 12 milliards, 3,6;
Voies urbaines et police de la route: 50 p. 100 de 12 milliards, 6.
Total: 62,2.

Il s'agit encore une fois des dépenses de 1950. Pour 1951, en prenant un chiffre de l'ordre de 70 milliards, c'est certainement un maximum (a).

(a) Il serait prématuré d'avancer des chiffres pour 1952; en effet, la dernière lettre rectificative gouvernementale en abaissant de 48 p. 100 à 40 p. 100 la fraction des taxes sur les carburants affectée au fond routier, laisse craindre le maintien des errements actuels.

F. — Solde.

Ainsi, le bilan annuel de la route s'établit de la manière suivante (en milliards):

Recettes provenant de taxes spéciales frappant la circulation automobile routière, 167;

Dépenses d'entretien faites sur le réseau routier imputables à la circulation automobile, au plus, 70.

Marge bénéficiaire pour le Trésor au moins: 97.

Ainsi, d'une part, l'automobile paye tous les impôts de caractère général (taxe à la production, taxe sur les transactions, impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux) et d'autre part, des impôts spéciaux qui se montent à 167 milliards.

Il est raisonnable d'admettre que les premiers contribuent comme ceux que payent les autres activités économiques à équilibrer les dépenses générales de l'Etat et que les taxes spéciales sont destinées à faire face à des charges spéciales, des charges de fonctionnement du réseau routier.

Or, les chiffres officiels montrent que, dès maintenant l'automobile paye plus du double de ce qu'elle coûte à l'Etat et rapporte au Trésor 100 milliards par an. Surcharger davantage cette branche de l'activité nationale, qui est aussi intéressante que les autres, constituerait donc une absurdité économique et un acte d'oppression sans fondement légitime.

Le système du projet de loi gouvernemental.

Cependant, le projet de loi en instance devant le Parlement ne tient aucun compte de ces réalités économiques.

Nous examinerons successivement les dispositions concernant la route et celles qui visent la Société nationale des chemins de fer français.

I. — Taxes nouvelles sur la route.

Les articles 4 et 5 établissent une taxe nouvelle sur les véhicules routiers:

30.000 F par an et par tonne de charge utile, au-dessus de la troisième en ce qui concerne les camions;

20.000 F par an et par place au-dessus de la trentième pour les cars.

On estime que ces impôts nouveaux surchargeront encore le contribuable d'une quinzaine de milliards (a). Ainsi le Gouvernement fait sienne la thèse de la Société nationale des chemins de fer français, selon laquelle les transporteurs automobiles ne payeraient pas leur part de dépenses de la route alors que les chiffres officiels montrent que non seulement l'automobile paye les dépenses qu'elle occasionne, mais qu'elle est même, pour le Trésor, la source de 100 milliards de revenu supplémentaire.

Allègement des charges de la Société nationale des chemins de fer français.

Selon l'article 17 du projet gouvernemental « la Société nationale des chemins de fer français recevra annuellement de l'Etat une subvention destinée à couvrir les dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, des lignes de grande desserte ».

Or, au budget d'exploitation de 1950, les dépenses du service de la voie figurent pour 67 milliards; les voies de grande desserte représentent environ 57 milliards sur le total; mais ce total de 57 milliards se divise en deux parties:

42 milliards pour l'entretien et le renouvellement des voies, charge qui serait transférée au budget général;

15 milliards de dépenses diverses bâtiments signalisation, gardiennage, etc... (b).

D'autre part, si on tient compte du fait qu'une partie des dépenses de renouvellement de la Société nationale des chemins de fer français sont en fait supportées par le compte de reconstruction et celui des investissements on doit bien s'attendre à ce que dans les prochaines années, la Société nationale des chemins de fer français, qui aura intérêt, cette fois, à faire des imputations correctes, cesse de baptiser investissements ce qui est de l'entretien et que, compte non tenu de l'éventualité d'une augmentation des prix, les charges du Trésor atteignent environ 50 milliards.

En échange, le même article 17 prévoit que la Société nationale des chemins de fer français versera à l'Etat une redevance d'usage pour l'infrastructure. Cette redevance est assise sur les recettes du trafic affecté par les lignes de grande desserte, et son taux est fixé à 2 p. 100. Calculons ce que donnerait cette règle pour 1950. Les recettes des voies de grande desserte estimées au budget de 1950 se montent à 250 milliards.

Telle est donc l'opération: on soulage d'un côté la Société nationale des chemins de fer français de 50 milliards, pour lui imposer d'un autre côté une dépense dix fois plus faible de 5 milliards seulement. C'est la politique du cheval et de l'âne. Mais il est bien évident que quelqu'un fera les frais des 45 milliards de déficit, qui n'auront pas disparu pour autant, et que ce sera, comme toujours le contribuable. Cette opération n'est qu'un jeu d'écriture qui consiste à transférer environ 45 milliards du budget de la Société nationale des chemins de fer français à celui de l'Etat. Ce n'est pas autre chose qu'une subvention d'un montant égal.

Certains observeront que le principe n'est pas nouveau et que déjà la loi des finances du 31 janvier 1950 accordait à la Société nationale des chemins de fer français une subvention de 50 mil-

(a) Certains disent même 19 milliards.

(b) Ces chiffres ont été fournis par le ministère des travaux publics.

liards; mais ce qui est nouveau, c'est que jusqu'à présent les subventions accordées à la Société nationale des chemins de fer français étaient au moins assorties de la volonté maintes fois exprimée par le Parlement, que des réformes soient enfin effectuées; cette fois c'est encore plus grave, car de réformes il n'en est plus question, c'est une subvention sans contre-partie. Il est à la fois illogique et dangereux pour l'économie du pays d'accorder à la Société nationale des chemins de fer français une subvention permanente et inconditionnelle au moment même où on charge d'impôts nouveaux le contribuable déjà exagérément chargé.

3° La politique tarifaire du rail et de la route.

Les tarifs du chemin de fer sont relativement bas.

La Société nationale des chemins de fer français fait valoir que les tarifs du chemin de fer en France n'ont pas suivi l'augmentation des facteurs qui les conditionnent.

Selon des renseignements communiqués récemment par M. le ministre des travaux publics, les tarifs voyageurs seraient actuellement à l'indice 17, et les tarifs marchandises à l'indice 18,5 (a).

A titre de comparaison, l'indice des salaires Société nationale des chemins de fer français serait de 23, non compris les charges patronales et 31 y compris les charges patronales. Quant au charbon, il est au coefficient 32.

Ces chiffres appellent quelques observations.

Tout d'abord, il ne faut pas oublier, en ce qui concerne les tarifs voyageurs, que le billet d'aller et retour a été supprimé. C'est ainsi que le kilomètre de parcours aller et retour qui coûtait 0,53 F en 1938, contre 0,66 F pour 2 kilomètres d'aller simple, coûte 10 F depuis la dernière augmentation du 1^{er} février dernier; ce tarif qui est celui qui intéresse les plus les masses laborieuses est donc au coefficient 19.

D'autre part, les coefficients 23 et 31 de hausse des salaires méritent qu'on s'y arrête; en effet (b), dans le même temps, l'indice de hausse du revenu net des fonctionnaires est seulement de 19 pour un célibataire (chiffre à rapprocher de 23) et de 24 pour un fonctionnaire marié avec deux enfants (chiffre à rapprocher de 31). Ainsi, le coefficient de hausse des salaires de la Société nationale des chemins de fer français étant sensiblement plus élevé que celui des travailleurs de la fonction publique, il n'est pas surprenant qu'il en résulte une divergence par rapport aux tarifs.

La différence considérable entre les indices 31 (avec charges sociales) et 24 (sans charges sociales), est la conséquence du taux des charges sociales qui, à la Société nationale des chemins de fer français, bat tous les records puisqu'il atteint 92 p. 100 des salaires.

Quant à l'indice d'augmentation du charbon, il n'a pas toute la signification que la Société nationale des chemins de fer français lui donne, car, du fait du progrès technique, la consommation spécifique de charbon a diminué.

D'autre part, on ne doit pas oublier que les investissements considérables engagés depuis la libération avaient précisément pour objet de réduire les prix de revient, de sorte que normalement l'indice des tarifs doit se situer sensiblement plus bas que ceux des divers éléments du prix de revient.

Enfin, et surtout, ce serait une erreur de croire qu'une hausse générale et uniforme des tarifs permettrait de résorber le déficit. Outre qu'elle pèserait dangereusement sur l'économie du pays, elle irait à l'encontre du but poursuivi et n'aurait d'autre effet que de diminuer le trafic et peut-être même les recettes.

Ceci montre bien que si le niveau relativement bas des tarifs n'est pas étranger au déficit, c'est loin d'en être la cause principale; leur élévation n'apporterait donc pas la solution du problème de la Société nationale des chemins de fer français qui doit être recherchée par d'autres voies.

Les tarifs du chemin de fer sont grevés de la charge des mesures de faveur.

Déjà avant la guerre le trafic du chemin de fer et notamment le trafic des voyageurs était grevé d'un grand nombre de tarifs réduits: militaires, familles nombreuses, mutilés de guerre, voyageurs de banlieue; et, dans l'estimation du déficit de la Société nationale des chemins de fer français, il est équitable d'en tenir compte. Pour l'exercice 1952, la Société nationale des chemins de fer français doit recevoir du budget des travaux publics (chap. 5080) une indemnité de 16,3 milliards pour compenser le manque à gagner qui en résulte, et encore cette somme est peut-être sous-estimée.

Cette situation s'est encore aggravée très sensiblement depuis la libération avec l'institution du billet de congés payés. Sans qu'il soit question de discuter l'intérêt social de cette mesure, on doit reconnaître qu'elle entraîne, pour la Société nationale des chemins de fer français une charge particulièrement lourde, car, d'une part, elle pèse sur les recettes du fait de la réduction consentie et d'autre part il s'agit essentiellement d'un trafic de pointe; l'institution de ce tarif réduit, en accroissant le nombre de voyageurs à l'époque de l'année où il était déjà précisément maximum, a pour effet de rendre encore plus irrégulier le trafic ferroviaire; il en résulte évidemment pour la Société nationale des chemins de fer français la nécessité d'entretenir un parc de matériel roulant plus élevé, et aussi l'obligation, sinon d'utiliser en permanence un personnel plus nombreux, tout au moins de recourir, pour l'époque des congés, à des effectifs de complément dont le rendement est nécessairement plus faible et le prix de revient plus élevé.

(a) Après la hausse appliquée le 1^{er} février 1952.

(b) Bulletin hebdomadaire de statistique de l'I. N. S. E. E., du 15 décembre 1952.

Les tarifs du chemin de fer ont la structure de tarifs de monopole.

Afin de comprendre dans tous ses aspects le phénomène de concurrence économique qui oppose le chemin de fer et la route, il est nécessaire, tout d'abord, de bien saisir les principes de tarification des deux modes de transports: nous demandons au lecteur la permission de les lui rappeler.

Dans le prix de revient du transport routier, comme il s'agit le plus souvent d'entreprises de caractère artisanal, les frais généraux représentent une part relativement faible; il est donc aisé aux transporteurs de déterminer le prix de revient de chaque transport, et la tarification suit d'assez près celui-ci, compte tenu, bien entendu, d'un coefficient représentant le bénéfice légitime du transporteur. Il en résulte dans les transports routiers une tarification différente suivant les relations, car le prix de revient dépend notamment de l'existence d'un fret de retour, de la densité du trafic, de son équilibre dans les deux sens. Par contre, la tarification ne dépend guère de la nature des marchandises chargées, du moment qu'elle permet une bonne utilisation du camion.

La situation du chemin de fer est très différente, les dépenses fixes ou frais généraux, qui ne dépendent pas de chaque transport, représentent comme dans toute grosse entreprise — et la Société nationale des chemins de fer français est la plus grande entreprise française — une part des dépenses totales qui dépasse 50 p. 100. En outre, pour le chemin de fer comme pour les routiers, le prix de revient est nettement plus bas sur les relations où le trafic est dense que sur les lignes faiblement chargées, mais par contre, le prix de revient est à peu près indépendant de la nature de la marchandise transportée. Cependant, le tarif marchandises du chemin de fer est le même quelle que soit la ligne, qu'il s'agisse d'une ligne à faible trafic ou d'une ligne à gros trafic; au contraire, il est fonction de la nature des marchandises et notamment, en pratique, de leur valeur intrinsèque, les marchandises relativement chères étant taxées plus lourdement que les marchandises de faible valeur. Enfin, il faut noter que, traditionnellement, les tarifs voyageurs sont relativement plus faibles que les tarifs marchandises. On voit donc que la tarification de la Société nationale des chemins de fer français s'écarte complètement de la notion du prix de revient par le jeu de trois péréquations, ainsi que l'a exposé, en termes particulièrement clairs, M. Pierre Tissier, dans une conférence de presse du 29 juillet 1949:

1° Une première péréquation entre les tarifs voyageurs et les tarifs marchandises, le déficit des premiers (environ 40 p. 100) étant couvert par le bénéfice (a) laissé par les seconds, dont les recettes sont environ trois fois plus importantes;

2° A l'intérieur des tarifs marchandises, une deuxième péréquation joue entre certaines marchandises pondéreuses ou encombrantes, et d'une valeur relativement faible, et les marchandises plus légères ou plus coûteuses, la perte sur le transport des premières devant être couverte par le bénéfice sur le transport des secondes;

3° Une troisième péréquation est enfin, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, instituée entre les lignes à faible trafic — donc à prix de revient élevé — et les lignes à gros trafic — donc à prix de revient faible — les tarifs étant partout les mêmes.

Si nous cherchons à dégager les principes de cette tarification, nous devons observer d'abord que le transporteur ferroviaire ne se comporte absolument pas comme un commerçant; il néglige, en effet, la notion souveraine de prix de revient; son prix est un prix arbitraire de monopole, comportant notamment des subventions déguisées. Le transport à prix réduit des matières pondéreuses, à un prix très largement inférieur au prix de revient lorsque ces matières circulent sur des lignes à faible trafic, n'est pas, en effet, autre chose qu'une subvention. En outre, l'arme tarifaire, entre les mains de la Société nationale des chemins de fer français, qui est certaine, quoi qu'il arrive, de la pérennité de son exploitation, se révèle comme un moyen de concurrence déloyale. Cette concurrence déloyale est rendue notamment possible par le fait que 50 p. 100 du prix de revient étant constitués par des frais généraux fixes, si un prix particulier revient à 100 F au chemin de fer, celui-ci peut fort bien, s'il lui en prend la fantaisie, ramener son tarif aux environs de 50 F sans que, sur le transport considéré, la Société nationale des chemins de fer français fasse une perte qui s'ajoute à l'ensemble de son déficit; pour qu'il en soit ainsi, il suffit qu'elle ne généralise pas exagérément ce procédé.

On peut donc dire que le tarif du chemin de fer est un tarif de trust comportant la pratique courante du dumping et permettant les interventions les plus arbitraires sur le marché économique.

On peut dire aussi que le tarif du chemin de fer est à l'envers du bon sens: nous avons vu, en effet, que le prix de revient dépend de la relation et est pratiquement indépendant de la marchandise; le tarif, au contraire, est indépendant de la relation et fonction de la marchandise. La Société nationale des chemins de fer français considère donc comme variable ce qui, par nature, est constant, et comme constant ce qui est fondamentalement variable; quoi d'étonnant qu'une pareille aberration intellectuelle cause le désordre économique le plus profond?

Tels sont les principes à la fois absurdes et déloyaux qui régissent la plus grande partie des transports français. Si nous rentrons dans

(a) Observons qu'actuellement ce « bénéfice » est tout relatif: M. Tissier veut, sans doute, dire que la perte sur les marchandises est relativement plus faible que sur les voyageurs.

le détail de l'exécution des contrats, nous y trouvons bien d'autres caractéristiques du dumping :

- les engagements de fidélité qui, souscrits par un expéditeur lui assurent des tarifs préférentiels, moyennant la promesse de confier à la Société nationale des chemins de fer français la totalité de ses expéditions;
- les tarifs régionaux visant à favoriser certaines régions;
- les tarifs à clause de destination, subventions déguisées à l'exportation;
- les tarifs d'abonnement prévoyant des réductions en fonction du tonnage expédié ou reçu;
- les conventions tarifaires prévoyant une méthode de décompte spécial du poids et de la distance pour certaines marchandises (taxation au litre par exemple ou par zone).

Quelques chiffres.

La Société nationale des chemins de fer français est avare de chiffres sur ses prix de revient. Ayant fait demander à cette société par le ministre des travaux publics, si, d'une part, elle établissait un bilan au moins approximatif par ligne et, d'autre part, si elle suivait régulièrement le prix de revient des principaux éléments de son exploitation, la sous-commission des entreprises nationalisées reçut cette réponse stupéfiante que, d'une part, la Société nationale des chemins de fer français ne suivait pas périodiquement ses prix de revient et, d'autre part, elle n'établissait pas, sauf à titre exceptionnel et pour quelques lignes seulement, un bilan même grossier pour les lignes déficitaires.

Qu'il soit permis de se demander à quoi servent les 25 p. 100 d'augmentation d'effectifs du personnel administratif, si des renseignements aussi élémentaires et aussi nécessaires pour la gestion d'une entreprise, ne font même pas l'objet d'une tentative d'établissement. La sous-commission a relevé qu'on voyait, une fois de plus, dans cette carence, la mesure de la désinvolture avec laquelle cette société jongle avec les deniers publics.

Cependant, je me suis procuré, par voie indirecte, des chiffres approximatifs sur le prix de revient kilométrique du transport d'une tonne de marchandise à un kilomètre; il s'agit de chiffres de 1918; communiqués au ministre des travaux publics, celui-ci les a reconnus exacts.

Prix de revient du transport d'une tonne de marchandise à un kilomètre (1918).

Paris-Bordeaux, 1,30 F; Paris-Marseille, 2 F; Paris-Lille, 2,25 F; Pierrelatte-Nyons, 26 F; Châteaubriand-Masserac, 28 F; Argenton-la-Châtre, 39 F.

Puisque la Société nationale des chemins de fer français n'a pas été en mesure de nous communiquer des documents plus récents, nous allons faire un calcul approximatif et admettre que le prix de revient de 1952 est à peu près celui de 1918 multiplié par 1,9 (a).

Nous allons voir d'ailleurs que le phénomène que nous allons exposer est d'une amplitude tellement énorme qu'une approximation même grossière ne saurait fausser le raisonnement.

Rapprochons en effet, dans un même tableau, les prix de revient et les tarifs de la tonne kilométrique :

Comparaison des prix de revient et des tarifs pour la tonne kilométrique transportée (février 1952).

Prix de revient :

Sur une ligne à fort trafic (Paris-Bordeaux), 2,18 F.

Sur une ligne à faible trafic (Argenton-La Châtre), 74 F.

Tarifs (par 10 tonnes sur 500 kilomètres) :

Pour des colis, 28 F.

Pour une marchandise à tarif élevé (épicerie, produits chimiques, papier, objets manufacturés, etc.), 6,58 F.

Pour une marchandise à tarif faible (bois à brûler), 4,17 F.

Ainsi le prix de revient du transport d'une tonne de marchandise est à peu près trente fois plus grand sur Argenton-La Châtre que sur Paris-Bordeaux et s'échelonne entre 2,48 F et 74 F. Quant au tarif, il s'échelonne entre 4,17 F et 6,58 F, en fonction, non pas de la relation, mais de la nature de la marchandise; pour le cas des colis, il atteint même 28 F.

Dès lors, même si nous ne parlons pas des colis, nous voyons qu'il existe sur Paris-Bordeaux des transports qui reviennent à 2,18 F et que la S. N. C. F. prétend faire payer 6,58 F et inversement, sur Argenton-La Châtre des transports qui reviennent à 74 F et que la S. N. C. F. vend au tarif de 4,17 F.

Autrement dit la S. N. C. F. fait sur certaines opérations des bénéfices qui dépassent 160 p. 100 et subit sur d'autres des pertes qui dépassent 91 p. 100.

Si nous cherchons maintenant à donner quelques chiffres également approximatifs concernant les transports routiers, on peut dire d'une manière très approchée que le prix de revient moyen de la tonne kilométrique dans les transports routiers est de l'ordre de 7 F; ce prix de revient dépend naturellement de la relation considérée de même que pour le chemin de fer, mais l'éventail est beaucoup moins ouvert parce que, d'une part, les routiers ont moins de frais généraux, et d'autre part, n'étant pas tenus par un cahier des charges strict, il ne leur arrive pas de rouler à vide sur des

relations peu fréquentées. Dès lors, ce prix de revient moyen de 7 F se situe entre des prix de revient extrêmes qui sont de l'ordre de grandeur de 6 à 8 F. Compte tenu du fait que le camion applique des tarifs qui sont calqués sur ses prix de revient simplement affectés d'un coefficient de majoration pour bénéfice, on peut dire, en gros, que le tarif du camion oscille approximativement entre 6 et 8 F.

La répartition irrationnelle du trafic entre le rail et la route.

Ceci va nous permettre de comprendre le mécanisme du phénomène dit de l'« écrémage ».

Quels sont les trafics auxquels la route s'attaque? Elle choisit tout d'abord, les relations où le trafic est abondant, par conséquent facile à trouver, sans prospection coûteuse, bien équilibré, remplissant les véhicules également à l'aller et au retour.

Elle le prend dans les relations les meilleures pour le chemin de fer, par exemple elle s'attaquera à la relation Paris-Marseille; sur cette relation le prix de revient du chemin de fer est de l'ordre de 2,50 F et celui de la route est de l'ordre de 6 F, par conséquent si la tarification n'était pas dénuée de tout bon sens, le chemin de fer devrait se révéler quasi-imbattable sur cette liaison; cependant, comme sur cette communication le chemin de fer fait un tarif qui varie entre 4,17 F (marchandises brutes) et 6,58 F (produits manufacturés) et même 28 F (colis) et que le camion oppose à la S. N. C. F. un tarif de l'ordre de 6 F qui lui laisse un bénéfice substantiel, il en résulte qu'il enlève à la voie ferrée la plus bénéficiaire de son trafic.

Il ne reste donc à la S. N. C. F. que la fraction la plus pondéreuse du trafic, celle qu'elle transporte à perte ou peu s'en faut.

« L'écrémage » apparaît donc au premier chef comme un phénomène anti-économique, car il conduit à faire transporter certaines marchandises par le mode de transport le plus onéreux.

L'exposé ci-dessus et les chiffres cités à titre d'exemple montrent également la perte énorme que subit le chemin de fer sur les lignes à faible trafic; sur certaines lignes, le chemin de fer vend 4,17 F ce qui lui revient à 74 F. Il n'est dès lors pas surprenant que les lignes dites « affluentes » grèvent d'une manière très lourde l'ensemble du système.

Le phénomène de l'écrémage ressort clairement des statistiques fournies par la Société nationale des chemins de fer français; celles-ci établissent en effet que le trafic du chemin de fer a tendance à glisser peu à peu des marchandises légères vers les marchandises lourdes.

C'est ainsi que le tonnage transporté a augmenté en ce qui concerne les combustibles minéraux, les minerais, produits métallurgiques et produits pondéreux; par contre, il a diminué en ce qui concerne les bois de construction, les combustibles végétaux, les céréales et denrées non périssables, les groupages, le détail et les colis, c'est-à-dire les marchandises légères; le phénomène est très net: la Société nationale des chemins de fer français se cantonne de plus en plus dans les transports de fret lourd, c'est-à-dire dans les transports déficitaires.

Un régime de subventions économiques occultes.

Il résulte également des considérations que nous venons d'exposer que la tarification de la Société nationale des chemins de fer français constitue sans aucun doute le plus vaste système de subventions économiques existant dans ce pays. En effet, lorsque la Société nationale des chemins de fer français établit une péréquation entre le prix de revient des marchandises légères et chères et celui des marchandises lourdes, c'est une subvention indirecte au transport des pondéreux et par conséquent aux industries correspondantes; or, cette subvention, quoique difficile à chiffrer s'élève à un montant considérable puisque pour des prix de revient sensiblement égaux, les tarifs de l'une et de l'autre de ces catégories de marchandises sont dans la proportion de 1 à 1,6.

De même lorsque la Société nationale des chemins de fer français établit une autre péréquation entre les lignes à faible trafic et les grandes relations, c'est encore une subvention déguisée en faveur des industries situées en bordure des premières; cette subvention, dont il est difficile de calculer le montant, atteint des sommes encore plus élevées que celle qui résulte de la première péréquation, car cette fois ce sont les tarifs qui sont les mêmes, mais les prix de revient varient, nous l'avons vu, dans la proportion de 1 à 30. En somme, cette tarification constitue une énorme machine de distribution de subventions de montant inconnu, mais considérable, à des entreprises, inconnues également, et, peut-être même, non seulement rentables mais largement bénéficiaires.

La Société nationale des chemins de fer français fait valoir que son système de tarification à perte est un bienfait pour l'ensemble de l'industrie française, du fait même qu'il constitue au bénéfice de cette dernière une énorme subvention; elle expose également que certaines industries ont choisi leur point d'établissement en fonction des tarifs ferroviaires et que, par conséquent, tout bouleversement de ceux-ci risquerait d'avoir des conséquences fâcheuses sur nombre de branches industrielles primordiales, en entraînant une régression économique et du chômage.

On ne peut parler sans réserve ce point de vue.

Tout notre système économique est faussé par le jeu de subventions tantôt avouées, tantôt occultes, ne reposant bien souvent, à l'insu de l'opinion et même parfois des pouvoirs publics, que sur des artifices de présentation comptable (tel est le cas de la Société nationale des chemins de fer français, qui perçoit dans ces conditions une cinquantaine de milliards supplémentaires, tel le cas des Charbonnages et de bien d'autres entreprises nationalisées).

Ici on est en présence d'un mécanisme qui peut soulever des critiques encore plus justifiées, car on est dans l'impossibilité de dire à la fois quels sont les bénéficiaires de ces subventions dégu-

(a) Ce rapport est celui du montant des dépenses d'exploitation prévues pour 1952 pour l'ensemble du réseau, soit 539 milliards au montant des dépenses correspondantes de 1918, soit 283 milliards. Réserve faite de la variation du trafic qui est faible, il nous paraît inadéquat approximativement la variation relative des prix de revient.

sées et quel est le montant des subventions qui leur sont ainsi octroyées. Certains de ces bénéficiaires inconnus peuvent peut-être réaliser des bénéfices substantiels, tandis que le contribuable fait finalement les frais de subventions aussi aveuglément distribuées.

Nous pensons que pour mettre de l'ordre dans l'économie du pays il faut revenir à l'application de quelques notions saines, il faut sortir de la fiction, de l'artificiel, retourner au réel; en particulier, qu'il convient d'envisager une transformation progressive de la tarification, en recourant à la seule notion économique saine: celle des prix de revient.

Si l'Etat, pour des raisons d'intérêt supérieur, d'ordre économique, stratégique, social, estime que certaines activités doivent subsister sur certains points du territoire où elles ne pourraient se maintenir sans aide de sa part, il lui appartient d'examiner et de trancher lui-même au grand jour le problème et non de le faire résoudre à l'aveuglette par une de ses entreprises qui n'a aucune qualité pour se substituer à lui dans ce domaine et en supporter les frais.

Le principe d'attachement des tarifs aux prix de revient figure d'ailleurs expressément dans le plus récent texte réglementaire sur le sujet, le décret n° 49-1170 du 10 novembre 1919 qui, dans son article 35, s'exprime ainsi:

La S. N. C. F. procédera, dans les conditions fixées par son cahier des charges à une nouvelle étude des tarifs qui comporteront l'indication d'un prix minimum et d'un prix maximum, avec, le cas échéant, une différenciation suivant les relations et les courants de trafic. Cette différenciation devra être établie en tenant compte des prix de revient des transports sur les relations et les courants de trafic considérés.

En application de ce texte, la S. N. C. F. a mis en vigueur (21 janvier 1951) une tarification marchandise qui s'inspire dans une certaine mesure des considérations exposées ci-dessus. C'est ainsi que la réforme tarifaire entraîne une hausse moyenne de 6 p. 100 mais avec des variations de - 10 p. 100 à + 23 p. 100.

Cette réforme découle de trois principes:

1° Ouverture plus grande de l'éventail des tarifs en fonction du tonnage des expéditions; la différence entre l'expédition, par 20 tonnes et l'expédition par 5 tonnes, par exemple, sera plus marquée;

2° Réduction, au contraire, de l'ouverture de l'éventail en fonction de la nature de la marchandise;

3° Introduction d'une idée nouvelle: chaque gare est affectée d'un indice qui caractérise le volume de son trafic et son équipement en moyens de manutention; cet indice influe sur la taxation.

Toutes ces mesures sont certainement orientées dans le sens d'un redressement rationnel et nous nous y rallions. Cependant, on doit constater que ces mesures limitées ignorent ce phénomène économique d'une amplitude considérable selon lequel les prix de revient varient dans la proportion de 1 à 30; on peut donc dire que le décret de 1919 est, en pratique, resté lettre morte.

Certes nous comprenons très bien que la lourde erreur économique que constitue cette distorsion anormale des tarifs ne peut être redressée en un jour, mais il faudrait tout au moins que soit tracée la voie dans laquelle on entend se diriger.

La mauvaise répartition du trafic entre le rail, la route et l'eau.

Cette tarification irrationnelle a aussi évidemment des conséquences fâcheuses sur le développement des moyens de transports concurrents et notamment sur le réseau fluvial. Alors qu'entre la guerre de 1870 et celle de 1914, en dépit d'une concurrence intense, le trafic fluvial s'est, en France, accru constamment (a) (en millions de tonnes):

Tonnage kilométrique transporté:

1837: 3,1; 1896: 4,2; 1913: 6,2.

En 1938, ce mouvement ne s'était pas ralenti et le tonnage manipulé dans les ports fluviaux (plus de 75 millions de tonnes) était largement supérieur à celui transitant dans les ports maritimes, 52 millions de tonnes seulement.

Or, onze années plus tard, en 1949, la part du transport par eau vis-à-vis de celle du rail s'est profondément modifiée au détriment de la voie fluviale. Le tonnage transporté par voie d'eau n'est plus, en effet, que de 30,1 millions de tonnes; il a décliné de 14 p. 100 depuis 1938; au contraire, le tonnage transporté par voie ferrée (trafic commercial seul) s'est relevé de 132 à 161 millions de tonnes, en accroissement de 21 p. 100.

Le rail a donc gagné, et au delà, ce que la voie fluviale a perdu. En conclusion (nous citons M. Lecrivain-Servoz):

Force nous est donc de constater, sans aucune intention polémique, que les transports par eau, qui sont les plus économiques, ont été dépossédés, par une nouvelle et contestable répartition du trafic — et en particulier par un autre moyen de transport qui travaille au-dessous de son prix de revient, tout en endettant la nation — d'une partie notable des transports de matières premières pondéreuses et d'un faible coût à la tonne, transports pour lesquels ils ont été conçus et qui sont une de leurs principales raisons d'être.

En résumé, si on considère le concours que chacun des trois modes principaux de transports intérieurs (rail, route et eau) apporte aux besoins du pays, on observe que chacun exécute les travaux pour lesquels c'est un autre qui, du point de vue économique, a vocation. Le chemin de fer, par ses tarifs de dumping, enlève des pondéreux aux transporteurs fluviaux qui, généralement petits artisans, sont obligés de s'en tenir à des prix de vente honnêtes en relation avec leur prix de revient; par contre, la Société nationale des chemins de fer français effectue sur les lignes à faible trafic des transports qui lui reviennent à 50 F la tonne kilométrique

(a) Ces chiffres sont empruntés à une excellente étude publiée par M. le colonel Lecrivain-Servoz, ancien député du Rhône, sous le titre: *La grande misère de notre réseau fluvial*.

alors que le camion les exécuterait pour un prix de revient cinq ou six fois moindre; enfin, du fait d'une tarification qui est un résidu de l'époque où le rail jouissait d'un monopole le long des grands itinéraires, les routiers enlèvent à la Société nationale des chemins de fer français un trafic rémunérateur bien que leur prix de revient soit à peu près le double de celui de la Société nationale des chemins de fer français pour les transports considérés.

Il n'est donc pas exagéré de dire, en conclusion que le système des transports français est en pleine anarchie et que la tarification erronée des chemins de fer est la principale cause de ce coûteux désordre.

II. — Les méthodes de coordination du rail et de la route.

Il serait absolument contraire à l'intérêt national que subsiste plus longtemps cette anarchie, qui est la cause d'une perte de substance pour l'économie du pays. Il est donc nécessaire de substituer l'ordre au désordre, autrement dit d'établir une coordination entre le rail et la route.

Cette nécessité n'est d'ailleurs contestée par personne. Mais qu'est-ce que la coordination? Son but ne doit pas être, bien entendu, de maintenir des prébendes ou des privilèges dont les contribuables font finalement les frais; son seul objectif doit être, conformément à la raison et à l'équité, une répartition du trafic telle que, pour chaque catégorie de transport, soit retenu le mode de transport dont le prix de revient est le plus bas et qui, par conséquent, se révèle le plus avantageux du point de vue de l'intérêt général. Tel est d'ailleurs le principe posé par la loi du 5 juillet 1949 (article 7).

Nous aborderons, plus loin, le problème fondamental de savoir suivant quelle méthode pourra être atteint ce but. Cependant, au préalable, il convient également de considérer que le terme « coordination » désigne aussi l'établissement d'une liaison plus efficace entre les deux modes de transports: le rail et la route.

La question de cette liaison se pose surtout en ce qui concerne les sections extrêmes: le remassage est, en effet, opéré fréquemment par camions, de même que la distribution. La coordination, entendue dans ce sens, doit être examinée à deux points de vue:

La coordination commerciale: c'est le problème de l'unité du contrat de transport, même si la marchandise doit être transportée successivement par des modes différents;

La coordination technique: il s'agit de simplifier les manutentions lors de la rupture de charge entre le camion et le rail au départ, puis entre le rail et le camion à l'arrivée.

Avant d'aborder le problème de fond, nous examinerons au préalable ces deux sujets.

1° La coordination commerciale et l'unité de contrat de transport.

Il est évidemment nécessaire que dans le cas d'un transport qui débute par une section par camion, se poursuive par l'utilisation du chemin de fer et se termine enfin par une dernière partie, de nouveau par camion, l'expéditeur traite avec un transporteur unique, acceptant d'exécuter le service sous sa responsabilité de bout en bout.

A cet égard l'article 2 du projet gouvernemental n° 880 et l'article 4 du projet de M. Bichet, donnent entière garantie, en ce qui concerne les services publics routiers, des marchandises qui seront instaurés en remplacement du service ferroviaire en cas de fermeture de lignes (a). Ces transports routiers seront exécutés « pour le compte et sous la responsabilité de la Société nationale des chemins de fer français » et les transporteurs auront à cet égard « la qualité de voituriers »; ainsi sont pleinement satisfaits les principes de l'unité de contrat et de l'unité de responsabilité.

2° Les procédés techniques de coordination du rail et de la route.

Cette question a fait l'objet d'un exposé particulièrement clair de M. Lecrivain-Servoz, ancien député, dans la brochure intitulée « Pour le redressement financier des chemins de fer français » dont nous avons déjà parlé ci-dessus. Il s'agit de s'efforcer de conjuguer l'emploi le plus large possible du chemin de fer, dont le prix de revient sur les grandes distances est imbattable, avec les avantages que présente pour l'usager le transport de porte à porte en un temps réduit, sans rupture de charge.

Citant les chiffres publiés par M. Roger Guibert, ingénieur en chef de la Société nationale des chemins de fer français, M. Lecrivain-Servoz s'exprime ainsi:

Le prix de revient complet d'un chargement de 20 tonnes de marchandises, sur la base des tarifs de 1949, représente 3 F 85 par kilomètre pour une distance de transport de 200 kilomètres non compris les camionnages terminaux, 5 F 85 avec un camionnage terminal, 7 F 85 avec deux camionnages; tout se passe alors comme si le chemin de fer qui fait des prodiges de technique pour abaisser ses prix de revient de traction de 3 F 75 à 3 F par exemple a donc, en dehors de ses rails, un immense domaine, celui qui sépare les 3 F 75 des 7 F 85, pour rechercher l'abaissement des prix de revient.

Le résultat de ces chiffres que les frais terminaux de manutention représentent pour le chemin de fer un lourd handicap, et qu'il y a avantage à réduire ce poste de dépenses.

A cet effet, une technique déjà ancienne et d'un emploi très général pour les grosses entreprises, est celle de l'aménagement particulier, procédé qui joint aux avantages spéciaux du porte à porte, ceux des transports de gare en gare.

(a) Ce texte ne fait d'ailleurs que reprendre celui de l'article 26 du décret du 11 novembre 1949 sur la coordination des transports.

Le nombre actuel des embranchements est considérable et il tend encore à se développer; on peut évaluer à 40 p. 100 du tonnage total le trafic de la Société nationale des chemins de fer français acheminé d'embranchement à embranchement, à 40 p. 100 également le trafic n'empruntant qu'un embranchement terminal, et à 20 p. 100 seulement le trafic de gare à gare. Il résulte de ces chiffres que les embranchements particuliers jouent, du point de vue quantitatif, un rôle extrêmement important dans le trafic.

Il reste les derniers 20 p. 100, c'est-à-dire le trafic de gare en gare, qui sont grevés d'une rupture de charge au départ et d'une autre à l'arrivée. C'est pour ceux-ci qu'ont été imaginés récemment trois dispositifs techniques dont deux au moins sont d'un grand avenir.

a) La remorque porte-wagon.

Il s'agit d'une remorque routière de 40 tonnes surbaissée, tirée par un très fort tracteur et susceptible de transporter un wagon en dehors des voies de chemin de fer jusqu'au point de chargement et de déchargement. En raison de la nécessité de disposer d'engins routiers très lourds, cette technique ne paraît pas appelée à un grand développement, et nous ne nous y attarderons pas davantage.

b) L'emploi du cadre ou container.

Ce procédé est aujourd'hui largement vulgarisé. Il existe deux types de cadres: les petits cadres (au plus 3 mètres cubes) servant au trafic des colis, chargés en wagons couverts, les grands cadres (de 4 à 16 mètres cubes), utilisés pour les transports de lots ou de charges complètes. C'est une formule très simple, adaptable aux transports les plus divers.

c) Le transport mixte rail-route.

Mais la plus remarquable et la plus productive des techniques nouvelles est, sans conteste, le transport mixte rail-route. Il s'agit, cette fois, d'une remorque de camion routier qui est spécialement disposée pour être placée sur un wagon plat. Ceci exige, dans les gares, des dispositifs de manutention dont la plupart des grands centres sont, dès maintenant, pourvus, et il est aisé de voir que ce système présente de très grands avantages:

Substitution à la concurrence d'une collaboration efficace entre transporteurs ferroviaires et routiers;

Attribution au chemin de fer de la fraction du fret qui est à transporter à grande distance;

Attribution à la route des services de ramassage et de distribution;

Diminution des dépenses de manutention dans les gares;

Réduction des emballages;

Augmentation du rendement moyen des wagons.

Il est en effet, aisé de comprendre que les wagons sont plus vite libérés, de sorte que le rendement moyen d'un wagon de 10 tonnes passe, avec ce système, de 12.000 tonnes kilométriques mensuelles à 35.000. Certains wagons, particulièrement surveillés, ont même atteint des rendements dépassant 100.000 tonnes kilométriques mensuelles.

Une étude des prix de revient comparés faite par le comité supérieur des transports, datant de 1948, et portant sur le cas d'un camion routier de 15 tonnes et deux remorques rail-route d'égale capacité, a conduit sur le trajet Paris-Bordeaux aux résultats suivants:

Camion de 15 tonnes, prix de revient total à la tonne, 3.013 F; prix de revient marginal à la tonne, 2.670 F.

Remorque rail-route, prix de revient total à la tonne, 2.170 F; prix de revient marginal à la tonne, 1.540 F.

Il est juste de signaler que ces très intéressantes dispositions ont déjà retenu l'attention du Gouvernement, et que le décret du 14 novembre 1949 sur la coordination, prévoit dans son article 29, que la Société nationale des chemins de fer français pourra aider financièrement les transporteurs qui opèrent des transports combinés rail-route.

Telle est la technique, bien au point, dont le développement, dès maintenant, apparaît comme rapide.

Cependant, si on chiffre les tonnages qui sont transportés par ce système, on doit reconnaître qu'ils ne représentent encore qu'une fraction très faible du tonnage total transporté par le chemin de fer, ainsi qu'il ressort du tableau ci-après:

Tableau comparatif des tonnages transportés.

Tonnage total transporté dans l'année:	
1946: par remorque mixte (rail-route), 39.000 tonnes; par la S. N. C. F., 126 millions de tonnes;	
1947: par remorque mixte (rail-route), 59.000 tonnes; par la S. N. C. F., 140 millions de tonnes;	
1948: par remorque mixte (rail-route), 100.000 tonnes; par la S. N. C. F., 158 millions de tonnes;	
1949: par remorque mixte (rail-route), 160.000 tonnes; par la S. N. C. F., 160 millions de tonnes;	
1950: par remorque mixte (rail-route), 250.000 tonnes; par la S. N. C. F., 150 millions de tonnes (a).	

Il résulte de ce tableau que la remorque mixte rail-route ne traite actuellement que 1 p. 100 du trafic.

Est-il permis d'espérer que l'emploi de ce système, quel qu'en soit l'intérêt, amènera un retournement complet des conditions économiques? Nous ne le pensons pas. Nous avons vu, en effet, plus haut (page 55) que le trafic de gare à gare représente pour la

(a) Chiffre extrapolé sur la base des neuf premiers mois de l'année,

Société nationale des chemins de fer français seulement 20 p. 100 du total, alors que celui qui emprunte un embranchement particulier s'élève à 40 p. 100 de l'ensemble et celui qui emprunte deux embranchements également 40 p. 100. Il s'ensuit que la part de trafic sur laquelle le système mixte présente le maximum d'intérêt ne s'élève qu'à 20 p. 100 du trafic de la Société nationale des chemins de fer français. Et il est bien évident que ce système ne constituant au fond qu'un procédé de groupage, par ailleurs extrêmement ingénieux, il subsistera de nombreux envois qui, par leur nature, leur point d'origine ou leur destination, ne se prêtent à aucun groupage et qui, par conséquent, lui échapperont.

En conclusion, la remorque mixte rail-route, doit, à notre sens, être soutenue le plus possible et notamment financièrement, car elle exige des investissements initiaux; il en résultera, d'une part, une diminution des prix de revient et d'autre part, une amélioration de la part de la Société nationale des chemins de fer français dans le fret national ce qui atténuera quelque peu son déficit.

Cependant, cette question doit être située à sa vraie place, qui est mineure; et cette amélioration, quel qu'en soit l'intérêt indiscutable, ne doit pas faire oublier que le problème fondamental de l'énorme gouffre que constitue le budget de la Société nationale des chemins de fer français reste à résoudre.

3° Coordination autoritaire ou coordination tarifaire ?

Les points de vue que nous venons d'exposer sur la nécessité d'une coordination commerciale, réalisant l'unité du contrat de transport et sur certains procédés techniques nouveaux de liaison entre le rail et la route, ne correspondent, quel qu'en soit l'intérêt qu'à des aspects secondaires du problème.

L'établissement d'un contrat unique de transport, ne saurait tout au plus que mettre à cet égard le rail à égalité avec la route, car lorsque l'expéditeur choisit le mode de transport par route il n'établit qu'un seul contrat; si le tarif du rail reste supérieur à celui de la route, le mal ne sera pas conjuré pour autant.

Quant aux perfectionnements techniques tendant à atténuer l'inconvénient des ruptures de charge au départ et à l'arrivée (containers et remorques rail-route), nous avons vu qu'en tout état de cause, ils ne sauraient concerner qu'une faible fraction du trafic. Il nous faut donc dès lors aborder le fond du problème qui est celui de la répartition optimale des transports entre le rail et la route, en tenant compte de l'élément essentiel de toute production, qu'il s'agisse de marchandise ou de service, c'est-à-dire du prix de revient.

Or, dans ce domaine, comme dans bien d'autres, il n'existe pour diriger, canaliser, orienter l'activité des hommes que deux leviers qui sont le recours à la réglementation, c'est-à-dire à l'autorité et l'appel à l'intérêt. Il nous apparaît donc qu'on ne saurait envisager que deux grands systèmes de coordination: la coordination autoritaire et la coordination tarifaire.

L'échec de la coordination autoritaire.

Celle-ci consiste à déterminer, par voie législative ou réglementaire, la part du trafic qui reviendra au rail, d'une part, et à la route, d'autre part. Ce procédé n'est pas nouveau, et nous avons rappelé ci-dessus (page 27) que dès le 31 août 1937, le jour même où était signée la convention de base créant la Société nationale des chemins de fer français, était pris un décret visant la coordination par voie d'autorité entre le chemin de fer et les transports routiers.

Ce texte ne faisait d'ailleurs que reprendre les principes d'un décret-loi du 17 avril 1934. Déjà étaient prévus des plans de transports départementaux, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, des licences, des autorisations, des interdictions.

Ces textes constituaient, en quelque sorte, la préfiguration de ce dirigisme qui a envahi par la suite les autres secteurs de l'économie. Ils mettaient entre les mains de l'Etat tous les pouvoirs nécessaires pour réglementer la répartition du fret. Au bout de près de vingt ans, après de nombreux remaniements inspirés du même esprit, a-t-on abouti à autre chose qu'au plus effroyable des déficits? Ce dirigisme maladroit s'est donc condamné lui-même par une expérience particulièrement coûteuse.

Cependant, il semble que cet enseignement n'a servi de rien: c'est ainsi que le plus récent texte réglementaire sur ce sujet, le décret du 14 novembre 1949, prévoyait lui aussi une coordination, basée sur les mêmes principes, c'est-à-dire:

Un plan départemental de transports;

Pour chaque ligne, l'établissement d'un monopole ou d'un accord tarifaire obligatoire;

Un règlement-type d'exploitation imposé aux transports par cars;

Un système de compensation ou d'indemnité aux entreprises écartées;

Une sélection d'itinéraires protégés, sur lesquels la concurrence faite à la Société nationale des chemins de fer français est limitée par un contingent.

Ce décret reprenait, en somme, avec quelques variantes de termes, les dispositions qui avaient si pitoyablement échoué depuis 1937. Qu'est-il advenu depuis deux ans? Ce texte a-t-il permis une amélioration de la situation financière de la Société nationale des chemins de fer français? Les contribuables ne le savent que trop bien; il n'en est résulté qu'une nouvelle aggravation du déficit.

Mais avant d'examiner le projet de loi, il n'est pas mauvais de connaître le point de vue doctrinal de la Société nationale des chemins de fer français, ou tout au moins de son président, sur la question. Celui-ci l'a exposé dans un article du *Figaro* du 10 novembre 1949, qui commence par les termes suivants:

« La Société nationale des chemins de fer français ne peut accepter le texte du décret de coordination élaboré... »

c'est-à-dire par une formule dont on est pour le moins en droit de s'étonner, de la part d'un organisme d'Etat, vis-à-vis du pouvoir central, par l'esprit de rébellion qu'elle marque à l'encontre de son autorité. Mais comment les pouvoirs publics feraient-ils respecter une autorité qu'ils n'ont même plus, bien souvent, conscience de détenir.

Dans le même article, M. Pierre Tissier regrettait que :

« ... l'on s'obstine à écarter la seule formule logique qui constituerait à faire un organisme public, chargé de gérer l'ensemble des moyens de transports ferroviaires et routiers... ».

Ainsi, ce que le président de la Société nationale des chemins de fer français souhaiterait, c'est une société nationale des transports français qui, il ne faut pas en douter, si elle était gérée à la manière de la Société nationale des chemins de fer français, aboutirait à un déficit encore plus énorme. Cette proposition fait trop bon marché de l'expérience la plus élémentaire pour qu'il soit utile de la discuter davantage; elle n'est d'ailleurs nullement retenue dans le projet de loi; il n'était pas cependant sans intérêt de la rappeler, car elle éclairera le Parlement sur l'état d'esprit de ceux qui sont appelés à mettre en application la réforme envisagée, état d'esprit qui se caractérise publiquement par des tendances totalitaires, d'une part, et par une insubordination ouverte, d'autre part.

Quant au projet de loi gouvernemental n° 880, son article 1^{er}, repris sous le n° 13 dans le texte de la commission de l'Assemblée nationale, s'inspire une fois de plus des principes dirigistes que nous connaissons bien en ce qui concerne les transports publics, en les aggravant cependant par le fait que, désormais, le ministre aura le pouvoir de supprimer une entreprise routière, celle-ci recevant une indemnité calculée seulement sur la base « des activités effectivement exercées antérieurement à la date de la publication de la présente loi ». Ainsi l'arbitraire sera accru; non seulement les entreprises pourront être bouleversées par le fait du prince, mais même, et ceci est une dérogation grave à notre droit administratif traditionnel, sans que certains éléments du dommage causé puissent couvrir droit à compensation.

La coordination tarifaire.

Le but de la coordination doit logiquement consister à attribuer à la Société nationale des chemins de fer français le trafic des lignes pour lesquelles son prix de revient est le plus avantageux et, aux routiers, les transports qu'ils effectuent à meilleur compte pour la collectivité.

Or, il apparaît qu'incontestablement, le moyen le plus simple de réaliser ce but — puisqu'il est démontré que les méthodes de dirigisme autoritaire appliquées depuis dix-sept ans ont fait faillite — c'est d'établir un régime de tarifs qui soit calqué d'aussi près que possible sur les prix de revient, de manière que ce soit, pour chaque relation, le moyen de transport qui a le prix de revient le plus bas qui soit également en mesure d'offrir le tarif le plus réduit. Il en résultera, de toute évidence, que les usagers, qui n'ignorent pas leurs intérêts, s'adresseront dans chaque cas au moyen de transport le plus économique.

Est-ce cette disposition qui est présentée dans le projet de loi? Certes non. Les articles 4 et 5 du projet gouvernemental n'ont d'autre objet que d'instituer de nouvelles taxes qui pèseront encore une fois sur un contribuable déjà surchargé.

L'article 4 établit une taxe sur les véhicules de transport de marchandises, qui est égale à 30.000 F par tonne pour chaque tonne utile en sus de 3 tonnes. L'article 5 vise les transports de personnes par autocars et établit une taxe annuelle de 2.000 F par place en sus de la trentième.

Le Conseil de la République, qui s'est déjà, à une majorité écrasante, opposé à l'institution d'impôts nouveaux tant que ne sera réformé le train de vie de l'Etat, tant en ce qui concerne les administrations publiques que les entreprises nationalisées, sera certainement hostile à l'établissement de charges nouvelles, dont on omet d'ailleurs de nous indiquer l'incidence globale.

Au surplus, un calcul simple montre que ces dispositions n'auront pas pour effet d'assainir la situation de la Société nationale des chemins de fer français. Prenons un exemple. Considérons un camion de 6 tonnes de charge utile; il payera par an: $30.000 \times 3 \text{ t.} = 90.000 \text{ F.}$ S'il parcourt 60.000 kilomètres. Il en résultera pour le transporteur une charge de $\frac{90.000}{60.000} = 1,50$ par kilomètre. Si on

admet qu'en général, le camion ne circule pas complètement chargé, mais que par exemple, il ne transporte que 5 tonnes de marchandises pour ses 6 tonnes de charge utile, il en résultera une augmentation de: $\frac{1,50}{5} = 0,30$ dans le prix de revient de la tonne kilomé-

trique. Notons que cette estimation est fort modeste, car si nous avions considéré un camion de charge utile supérieure, du fait de la franchise des 3 tonnes à la base, l'incidence sur le prix de revient aurait été encore plus faible.

Quant au kilométrage de 60.000 kilomètres par an, il n'a rien d'excessif, et sur la base d'un tarif moyen de 7 F, par kilomètre, il correspond à une recette annuelle de:

$$7 \text{ F} \times 5 \text{ tonnes} \times 60.000 = 2.100.000 \text{ F.}$$

Or, il n'est pas rare qu'un camion rapporte un chiffre d'affaires de l'ordre de 3 à 4 millions par an (a).

Si nous nous reportons aux prix de revient de la Société nationale des chemins de fer français (voir ci-dessus, page 46), qui s'échelonnent de 2,50 F à 74 F, et à ses tarifs, qui vont de 4,17 F à 28 F

(a) Ce chiffre était déjà cité par M. Marois, directeur du service commercial de la Société nationale des chemins de fer français, dans une conférence du 28 avril 1949.

et si on les compare au tarif moyen d'un camion, qui est de l'ordre de 7 F, on doit reconnaître que ce n'est pas en grevant le camion de 0,30 F supplémentaire, que l'on enlèvera un trafic notable à la route!

Il nous apparaît donc que les dispositions du projet de loi n'auront d'autre effet que d'augmenter le prix des transports, c'est-à-dire de constituer un impôt nouveau, sans accroître sensiblement le trafic de la Société nationale des chemins de fer français, et, par conséquent, sans diminuer son déficit.

La seule solution consiste donc à refondre totalement les tarifs de la Société nationale des chemins de fer français, en les basant sur la seule notion valable: celle du prix de revient sincère, faisant apparaître la totalité des charges, y compris celle de l'infrastructure, qui devrait demeurer à la charge de la Société nationale des chemins de fer français. Il en résulterait sans aucun doute une petite complication, du fait qu'il faudrait diviser les lignes en un certain nombre de catégories en fonction de leur trafic, mais ce nombre de catégories pourrait être au maximum de 4 ou 5.

Par contre, il conviendrait de mettre la hache dans le véritable maquis tarifaire de la Société nationale des chemins de fer français, d'après lequel l'ensemble des marchandises est divisé actuellement en 648 catégories, de sorte qu'il serait possible de bâtir une tarification qui serait à la fois plus rationnelle et infiniment plus simple.

Au surplus, cette thèse est, dans son principe, celle qui a été constamment soutenue par le conseil supérieur des transports; elle vise un but fixé par l'article 7 de la loi du 5 juillet 1919 dans les termes suivants:

Les transports par fer, par route, par navigation intérieure, par mer et par air devront être coordonnés et harmonisés de manière à assurer... l'utilisation du mode de transport qui entraîne pour la nation le coût de production réel minimum.

Elle est en accord avec le moyen prévu par l'article 23 du décret du 14 novembre 1919, que nous avons cité ci-dessus et selon lequel:

La Société nationale des chemins de fer français procédera... à une nouvelle étude de ses tarifs, ... avec ... une différenciation selon les relations et les courants de trafic. Cette différenciation devra être établie en tenant compte des prix de revient...

L'adoption de tarifs calqués d'aussi près que possible sur les prix de revient aurait évidemment pour conséquence une contraction du trafic routier le long des grands itinéraires et, inversement, une réduction progressive du rail tant pour les petites distances que pour les relations à trafic faible. Bien entendu, une réforme de cette importance, dont l'ampleur n'a d'ailleurs été rendue nécessaire que par le fait que depuis des années on a fait fausse route, devrait être progressive; un certain nombre d'étapes, trimestrielles ou semestrielles, devraient être prévues.

Ce principe de progressivité n'est d'ailleurs pas nouveau, et il existe au moins deux précédents, précisément dans deux domaines où le législateur a reconnu que des errements défectueux avaient à la longue conduit à une situation économique s'écartant notablement de la normale: nous voulons parler du prix des loyers et des tarifs du gaz; dans l'un et l'autre cas, les redressements ne pouvaient être immédiats et il a été décidé de les réaliser par tranches.

Certains objecteront peut-être, point que nous avons déjà évoqué, que ces dispositions risquent de mettre en difficulté des entreprises qui se sont localisées jadis précisément en fonction des tarifs de chemin de fer. Cette éventualité ne nous paraît pas être un obstacle absolu. En effet, même si l'Etat devait payer à ces entreprises une indemnisation égale à la différence entre les tarifs anciens et les tarifs nouveaux, ces subventions ne sauraient affecter qu'un nombre très limité de branches d'activité économique et elles seraient de toute évidence, bien inférieures à celles du système actuel qui est, ainsi que nous l'avons exposé ci-dessus (page 49) une véritable hérésie économique, car on subventionne les riches et les pauvres, sans se soucier de la nécessité de ces subventions, sans en connaître, ni le montant, ni les bénéficiaires.

Enfin, si exceptionnellement des indemnisations devaient être prévues, — ce dont nous ne sommes pas absolument sûrs — elles devraient, en tout état de cause, avoir un caractère transitoire et dégressif; il est certainement possible, dans de nombreux cas, d'envisager que des entreprises qui sont mal situées géographiquement, simplement parce que les tarifs de transport des chemins de fer sont établis d'une manière irrationnelle, puissent se reconvertir à une activité qui serait peut-être rentable dans leur localisation actuelle; dans ce cas, bien entendu, l'indemnisation ne saurait être que nulle, ou tout au moins minime.

Dans notre exposé, nous avons considéré essentiellement le cas des marchandises, car les recettes de marchandises constituent à peu près les trois quarts des recettes du chemin de fer. Il s'agit donc du poste le plus important à redresser.

Une réforme analogue devra, à notre sentiment, être envisagée un jour ou l'autre pour les voyageurs. Nous pensons que dans une première étape, elle devrait concerner simplement les trains omnibus, et avoir pour objet de tendre à la suppression de certains trains de cette catégorie qui grevent exagérément l'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français en étendant corrélativement l'emploi des autocars, qui sont considérablement plus économiques que la traction par locomotives, et c'est en fonction de cette possibilité d'exploitation d'un type nouveau que devrait être établie la tarification.

TROISIÈME PARTIE

L'ASSAINISSEMENT FINANCIER DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Nous allons maintenant examiner un à un les vices internes du fonctionnement de la Société nationale des chemins de fer français et proposer pour le redressement de chacun d'eux une solution concrète et parfaitement réalisable.

I. — La réforme du statut de la Société nationale des chemins de fer français et l'établissement d'un contrôle parlementaire.

1° L'établissement d'un contrôle budgétaire du Parlement.

La Société nationale des chemins de fer français a été créée par la convention du 31 août 1937 sous la forme non pas d'un établissement public, comme ce fut le cas plus tard pour Electricité de France et les Charbonnages de France, mais d'une société d'économie mixte, c'est-à-dire d'une société anonyme par actions dans laquelle l'Etat détient 51 p. 100 du capital.

Le restant, soit 49 p. 100, est actuellement détenu par les anciens réseaux, mais la convention prévoit qu'au 1^{er} janvier 1956 les actions seront transférées des réseaux à leurs anciens actionnaires.

Telles sont les apparences; en réalité il s'agit d'une fiction. En effet, les soit-disant actions sont en réalité des obligations: elles reçoivent un intérêt fixe, sans aucune participation aux bénéfices ni aux pertes; leurs porteurs n'ont en fait aucune part dans la gestion et enfin, il est expressément prévu qu'en fin de concession, en 1982, tout l'actif du chemin de fer reviendra à l'Etat.

Telle est d'ailleurs l'appréciation de la commission d'enquête: « les actions des réseaux, sont en fait des obligations ». Le chemin de fer, poursuit-elle, est... dans l'état actuel des textes, un service dont le capital appartient entièrement à l'Etat. Les capitaux privés n'ont, en effet, à la Société nationale des chemins de fer français, ni risque, ni responsabilité. La forme de la société d'économie mixte est, dès lors trompeuse ».

Cet avis est celui de la commission de la cour des comptes:

« Le caractère de société d'économie mixte est beaucoup plus apparent que réel. La Société nationale des chemins de fer français est en fait une véritable entreprise publique de l'Etat ».

Le statut de la Société nationale des chemins de fer français repose donc sur un vaste malentendu, puisque la forme juridique est en désaccord avec la réalité même de la situation.

Il en résulte que cette société dispose de la plus large indépendance et peut laisser proliférer les abus les plus criants qui sont à l'origine du plus immense des déficits.

Cependant, ce ne sont pas les contrôles qui manquent; on peut même dire qu'ils foisonnent.

Tout d'abord, en sa qualité de société d'économie mixte, c'est-à-dire de société anonyme régie par la loi de 1867 dans laquelle l'Etat détient 51 p. 100 des actions, sa gestion relève des organismes suivants:

Le comité d'enquête sur le coût et le rendement des services publics (décret du 9 août 1946);

Les sous-commissions parlementaires de contrôle des entreprises nationalisées (loi du 21 mars 1947);

La commission de vérification des comptes (loi du 9 janvier 1948);

La commission des investissements (loi du 10 juin 1948);

La commission de contrôle des opérations immobilières;

Le comité des participations de l'Etat (loi du 3 janvier 1949);

La cour de discipline budgétaire (loi du 25 septembre 1948).

A ces organismes qui sont communs à diverses administrations, établissements publics et entreprises à participation d'Etat, ajoutons les contrôles spéciaux à la Société nationale des chemins de fer français qui s'exercent:

Par l'intermédiaire des représentants du Gouvernement au conseil d'administration;

Par la commission des marchés des chemins de fer au ministère des travaux publics;

Par la mission permanente de l'inspection générale des finances;

Par la « commission des comptes » et la « commission de vérification des comptes » propres à la Société nationale des chemins de fer français;

Par le ministre des travaux publics, qui approuve d'abord globalement le budget d'établissement et ensuite individuellement chaque projet d'établissement d'un montant supérieur à deux millions.

Cependant, en dépit de leur nombre, ces contrôles sont bien loin d'être efficaces, comme l'expérience l'a montré.

Quelle en est la raison?

C'est d'abord que toute cette mosaïque de textes a été établie sans plan systématique, sans idée directrice et aussi sans attaquer le mal à la racine. Tous ces contrôles, en effet, sont financiers ou comptables; aucun n'est un contrôle budgétaire véritable, à l'exception peut-être du dernier mentionné, et encore est-il fort insuffisant et incomplet.

Ces lacunes n'ont pas échappé à la commission d'enquête sur le fonctionnement de la Société nationale des chemins de fer français constituée par l'arrêté du 8 mai 1948 et qui s'exprime ainsi:

« Le contrôle s'exerce dans le vide, laissant les pouvoirs publics sans action suffisante sur une des activités essentielles du pays ».

Un contrôle budgétaire cohérent doit, en effet, respecter trois principes:

1° Il doit comporter une limitation globale de l'ensemble des dépenses: c'est l'essence même du budget;

2° Le budget doit être divisé en un minimum de grands compartiments; à cet égard, la division primordiale consiste à distinguer nettement les dépenses d'exploitation et les dépenses d'investissements;

3° Un contrôle des engagements de dépenses doit être prévu pour veiller au respect des maxima et à la correction des imputations.

Or, à l'exclusion de la dernière de ces trois règles, instaurée par décret n° 49-995 du 26 juillet 1949, le budget de la Société nationale des chemins de fer français ne respecte aucun des principes fondamentaux d'une saine gestion budgétaire, et comme aucune autorité de surveillance ou de tutelle ne peut l'y astreindre, cela explique que rien, dans son fonctionnement vicié, n'ait pu jusqu'à présent être réformé.

Cette société a donc pu laisser s'enfler peu à peu ses dépenses, se laisser progressivement envahir par toutes sortes d'abus, que le Parlement — qui n'avait pas été consulté — ne pouvait, n'en ayant aucune connaissance, ni freiner, ni redresser, car c'est en consentant le budget, c'est-à-dire en fixant le plafond des sommes à consacrer aux diverses dépenses, qu'on peut orienter l'activité d'un service et au besoin la réformer, voire en réprimer les abus. Après, il est trop tard, il ne reste plus qu'à payer.

Ainsi, l'exploitation de la plus vaste entreprise du pays, avec ses 425.000 salariés, celle dont le fonctionnement est le plus essentiel pour l'économie de la nation, celle aussi dont les déficits répétés font peser de façon permanente sur le contribuable les charges les plus lourdes, a toujours échappé à un contrôle budgétaire cohérent et efficace, capable de s'opposer au moment opportun à la marée montante des abus et à l'inflation des dépenses.

Et nous en arrivons à cette conclusion que le contrôle parlementaire était une condition aussi nécessaire pour empêcher cette situation anormale de s'instaurer, qu'il constitue maintenant la condition indispensable pour l'empêcher de se perpétuer.

On saisit d'ailleurs mieux l'anomalie du traitement particulier réservé à la Société nationale des chemins de fer français parmi les autres services publics, lorsqu'on fait des rapprochements de chiffres ou lorsqu'on compare les sujétions imposées à ces derniers services en matière de contrôle financier.

C'est ainsi qu'on peut estimer que les dépenses de la Société nationale des chemins de fer français se monteront en 1952 à près de 600 milliards, qui se décomposent comme suit:

Investissements (y compris la reconstruction), 46 milliards; exploitation, 539 milliards.

Total: 585 milliards.

Or, si le premier de ces postes doit faire l'objet d'un vote des Assemblées, par contre, les 539 autres milliards du budget d'exploitation, qui forment un total dix fois plus élevé, ne sont, comme nous l'avons dit, soumis à aucun examen, à aucune autorisation de dépenses.

La prétention de la S. N. C. F. à éviter tout contrôle du Parlement sur les neuf dixièmes de ses dépenses s'apparente quelque peu à celle d'un voyageur qui se présenterait à la douane avec une valise et une malle, qui laisserait visiter la valise et dirait: « Pour la malle, faites-moi confiance ».

Mais, même pour les crédits d'investissements de 46 milliards votés par le Parlement, les règles de gestion financière de la S. N. C. F. qui résultent des articles 18 à 37 de la convention du 31 août 1937, ne peuvent faire en réalité obstacle à ce que cette dernière les emploie à un tout autre but que celui pour lequel on les lui a accordés.

Nulle part ne se trouve imposée, en effet, l'obligation de distinguer nettement, dans le budget établi par la Société — c'est-à-dire dans la comptabilité prévisionnelle — les dépenses d'exploitation et les dépenses de premier établissement. Cette distinction n'est prévue à l'article 35 que pour la comptabilité de liquidation.

Aussi la Société peut-elle, par un tour de passe-passe, détourner de leur véritable affectation, pour en faire bénéficier son compte d'exploitation, une bonne part des crédits attribués pour réparer ses dommages de guerre ou moderniser ses installations.

Et c'est bien ce qui a lieu en réalité, puisqu'il résulte de tous les rapports des missions de contrôle financier de cette société que ces fonds servent partiellement à couvrir, à l'insu du Parlement qui les lui accorde, une part des charges normales d'exploitation.

Ainsi, pratiquement ce budget total de dépenses de 539 milliards est établi sans que les Assemblées représentatives des intérêts du pays sachent ce qu'il renferme et sans qu'elles puissent intervenir dans l'utilisation qu'on en fait.

Or, ce budget est supérieur à celui de n'importe quel ministère et même de l'ensemble des dépenses de défense nationale en année normale; il atteint presque, par son montant, la moitié de l'ensemble des dépenses civiles des vingt ministères ou secrétariats d'Etat réunis, puisque ces dernières atteignent 1.365 milliards pour l'exercice 1952.

On se trouve alors dans la situation paradoxale suivante:

D'un côté, 1.365 milliards soumis au contrôle détaillé de vingt ministres, étalés aux yeux du Parlement en plusieurs milliers de chapitres différents, subdivisés eux-mêmes au point de faire apparaître des dépenses telles que le « paiement de l'indemnité de chaussures du concierge de l'école des mines de Douai » ou bien encore « l'acquisition des bottins destinés à l'administration centrale du ministère de l'Industrie », chapitres qui donnent lieu chacun à des examens minutieux et parfois à d'âpres discussions, sur lesquels se penchent vingt rapporteurs à l'Assemblée nationale et autant au Conseil de la République, sur lesquels enfin portent pendant plusieurs semaines les débats des Assemblées;

De l'autre côté, 539 milliards dépensés par la S. N. C. F. dont tout le monde s'accorde depuis des années à dire que sa gestion vicieuse doit être réformée, 539 milliards qui quoique mal utilisés, ce n'est plus un secret pour personne, échappent cependant d'une manière totale, absolue, à tout contrôle parlementaire même le plus superficiel, sur la gestion desquels, les assemblées ne peuvent par conséquent pas exercer la plus petite action, bien qu'elles soient appelées à solder, chaque année et aux frais des contribuables, les déficits sans cesse grandissants de cette mauvaise gestion.

On conviendra qu'il y a là une situation qui défie le bon sens, et à laquelle il est surprenant qu'on ait attendu si longtemps pour s'efforcer de mettre un terme.

Mais, si une intervention des Assemblées parlementaires s'impose en ce qui concerne l'élaboration du budget de la S. N. C. F. et le contrôle de son exécution, on doit cependant se garder d'oublier que cette société est en relation avec des millions de clients et des milliers de fournisseurs avec qui elle passe journellement une foule de contrats.

Il importe donc de ne pas instaurer, en même temps que ce contrôle parlementaire nécessaire, un formalisme paralysant.

C'est pourquoi, il ne saurait être question de toucher en quoi que ce soit aux facilités de gestion que donnent les règles de comptabilité commerciale, par rapport aux règles plus rigides de la comptabilité publique.

Il ne s'agit donc pas de faire de la Société nationale des chemins de fer français une administration d'Etat analogue aux postes, télégraphes et téléphones; au contraire, il est nécessaire de maintenir au fonctionnement de la Société nationale des chemins de fer français toute la souplesse qui le caractérise actuellement et qui est nécessaire, dans l'intérêt même des usagers. Aussi faudra-t-il confier le soin de régler les modalités d'application à un décret qui, dans notre esprit, ne devrait apporter aux règles pratiques de gestion, en vigueur à l'heure actuelle, que les modifications les plus indispensables.

Il est certain que le chemin de fer est un mécanisme complexe, auquel il ne faut toucher qu'avec précaution; or, avec les dispositions envisagées, les services d'exécution ne s'apercevront même pas de la modification de la structure juridique du service auquel ils appartiennent.

D'ailleurs, s'il fallait en conclusion donner à cette suggestion, pour dissiper les craintes qu'il pourrait peut-être inspirer, une caution administrative qu'on ne puisse récuser, nous invoquerions celle de la commission d'enquête sur la Société nationale des chemins de fer français, constituée par arrêté du 8 mai 1948, qui, dans son rapport se prononçait dans un sens analogue:

« La commission, y est-il dit, est amenée à penser que la forme de l'établissement public serait la forme la mieux adaptée à la gestion du chemin de fer. L'opération se traduirait par la suppression d'un certain nombre d'institutions (assemblée générale, commission des comptes, etc.) qui n'apportent aucun élément effectif à la gestion et dont l'existence ne se justifie que parce que la Société nationale des chemins de fer français est juridiquement une société anonyme. Le droit coïnciderait alors avec le fait. »

Ainsi donc le bon sens et le droit se rejoignent pour demander qu'on réalise au plus tôt cette transformation.

Notons cependant que M. Bichet, rapporteur du projet à l'Assemblée nationale, rejette cette idée et manifeste une préférence pour le maintien de la fiction actuelle en s'appuyant notamment sur l'avis de M. l'inspecteur général des ponts et chaussées, Lemoine, président de la commission d'enquête sur la Société nationale des chemins de fer français. Quel que soit l'intérêt qu'on attache à l'opinion de l'éminent expert, il est conforme à la stricte objectivité d'ajouter que dans cette commission, il fut le seul de son avis sur ce point; les autres membres se réunirent sous la présidence de M. Huysman, conseiller d'Etat, pour prendre une position expressément contraire dont nous avons exposé ci-dessus les motifs.

Quant au fond du sujet M. Lemoine craint que l'intégration de la Société nationale des chemins de fer français dans le cadre budgétaire de l'Etat ne conduise « à un mécanisme trop rigide ».

Or, il est facile d'éviter cette rigidité; en ce qui concerne les effectifs, il suffit de prévoir une proportion suffisante de personnel temporaire pour suivre les variations du trafic. Quant aux crédits de matériel, en cas de diminution du trafic, rien n'oblige à les consommer; en cas d'accroissement de trafic ou des prix, dans la proposition de loi n° 341, tendant à transformer la Société nationale des chemins de fer français en un établissement public, nous avons envisagé deux solutions: l'une consiste à autoriser les dépenses de matières premières (par exemple de charbon) en les indexant en fonction du trafic et des cours; l'autre consiste à autoriser en cas d'urgence l'ouverture de cette catégorie de crédits par des décrets qui devraient être soumis à la sanction législative dans un délai d'un mois.

Ainsi le principe de la sanction législative ne gênerait en rien le fonctionnement du chemin de fer; les usagers ne s'apercevraient même pas du changement. Par contre, ce système aurait l'avantage — pour certains c'est peut-être un inconvénient — d'obliger le Parlement à prendre ses responsabilités.

2° L'assainissement des méthodes comptables.

Une comptabilité fantaisiste.

Pour donner une idée de la haute fantaisie avec laquelle sont tenus les comptes de la Société nationale des chemins de fer français, nous ne pouvons mieux faire que de citer de larges extraits des rapports établis par les enquêteurs:

« Des règles anciennes, et qui se justifiaient à l'époque où elles ont été établies, ont été conservées alors que la nature juridique de l'exploitation du chemin de fer se transformait. De nouvelles règles ont été imposées au gré des circonstances. L'ensemble est tel que le vocabulaire courant d'usage en matière financière y recouvre, en fait, des réalités très différentes de celles qu'il désigne généralement. »

« La contexture du budget d'exploitation n'est pas normale. En effet, comme le montre l'analyse des comptes, le compte d'exploitation prend en charge les dépenses d'investissement qui ne devraient pas y figurer. Inversement, il ne comprend pas les dépenses de renouvellement qui y seraient à une place normale et qui sont inscrites actuellement au compte de reconstitution. La révision de ces règles comptables est absolument indispensable dans l'intérêt du Trésor et des usagers. »

« Il serait indispensable de présenter le projet de budget par nature des dépenses, ce qui permettrait d'apporter un élément de clarté qui n'existe pas actuellement. »

« La contexture du budget d'établissement est actuellement illogique. En effet, suivant les raisons qui motivent les travaux, ceux-

ci sont pris en compte de trois façons différentes, soit par le budget d'exploitation, soit par le budget d'établissement, soit par le budget de reconstitution. Or, comme la mission l'a indiqué, les limites de ces trois comptes sont mal établies et l'intitulé des comptes ne correspond pas à leur contenu. Les seuls budgets d'établissement et de reconstitution étant soumis à l'approbation des ministres et du Parlement, il en résulte que, contrairement à ce que le Parlement a désiré, l'ensemble des dépenses d'établissement ne lui est pas soumis. »

« La Société nationale des chemins de fer français créée par la convention du 31 août 1937, approuvée par un décret-loi du même jour, est régie par le code de commerce et par les lois en vigueur sur les sociétés anonymes sous des dérogations notamment tant de la convention et du décret-loi précités que de ses statuts. »

« Les principales dérogations au droit commun qui placent la Société nationale dans une situation particulière concernent: »

- « 1° Le capital social et les titres représentatifs; »
- « 2° Les règles d'établissement du bilan; »
- « 3° L'établissement et la présentation des résultats. »

« En fait, la mission a été amenée à constater que le capital social de la Société nationale des chemins de fer français n'a aucun des caractères d'un véritable capital social. »

« Cette valeur (celle du capital) n'a jamais été déterminée; aucune disposition, comme pour l'Electricité et le Gaz ne prévoit qu'elle doit être un jour. Or, la connaissance d'une telle valeur est aussi importante pour une entreprise nationalisée que pour une entreprise privée. »

La commission d'enquête critique ensuite la présentation du bilan. On sait, en effet, qu'après des études approfondies, une commission, comprenant les experts comptables les plus qualifiés, a mis au point un « plan comptable national » qui a, d'ailleurs, été rendu obligatoire pour toutes les entreprises nationalisées et sociétés d'économie mixte dans lesquelles l'Etat possède plus de 20 p. 100 du capital par le décret du 9 janvier 1947 qui s'applique par conséquent à la Société nationale des chemins de fer français.

Cependant, cette société adopte une présentation, qui naturellement n'est pas celle de tout le monde et échappe à cet effort de normalisation et par conséquent de clarification voulu par le décret de 1947. C'est ce bilan dont certains éléments sont surestimés, que la commission d'enquête considère comme un « incohérence comptable ». »

« L'inventaire à l'actif ne présente pas, dit-elle, un tableau complet des biens et il retient au passif, sous des dénominations erronées, de véritables réserves occultes; il en résulte un enrichissement, manière de paradoxe: la Société nationale des chemins de fer français s'enrichit en s'endettant. »

« De toute façon, il apparaît impossible de maintenir, en l'état, un compte d'établissement qui n'a plus aucune signification. »

Quant au compte de reconstitution, voici ce qu'en pensent les experts.

Les intérêts du Trésor risquent d'être méconnus. Ce risque provient du mode de présentation du compte de reconstitution.

L'évaluation du total des dommages subis n'est pas indiquée.

Le premier élément à connaître est donc l'importance exacte des dommages subis. La-dessus le bilan, le compte de reconstitution, et aucune situation comptable ou extra-comptable, ne donnent d'indication.

Le compte de reconstitution, tel qu'il existe ne renseigne que sur le montant des versements de l'Etat; sur les deux autres profits, il n'apporte aucun éclaircissement; il autorise seulement des suppositions, la situation du compte de reconstitution et, par suite, tout le bilan de la Société nationale se trouvent, de ce fait, inexactement présentés.

Il importe, en conséquence, après avoir fixé définitivement le pourcentage des dépenses incombant à l'Etat de reviser le dispositif actuel du compte de reconstitution pour apporter plus de clarté dans une situation jusqu'ici confusément exposée.

Et le compte de renouvellement:

La dotation annuelle au fonds de renouvellement n'atteint pas son but. Elle est, en effet, fonction des dépenses de l'exercice et non pas de la valeur et de l'ancienneté des immobilisations existantes.

La S. N. C. F. établit, en outre, un « compte de liquidation », formule qui lui est propre, qui est en contradiction avec le plan comptable et en désaccord avec la technique comptable des sociétés anonymes. Voici ce qu'en pensent les experts:

La Société nationale présente les résultats de chaque exercice dans deux comptes différents: « le compte de liquidation » et le « compte de profits et pertes »; cette double présentation, dont la mission n'a pu saisir l'intérêt, est imposée par la convention de 1937.

Telles sont les appréciations de la commission Huysman; on ne peut les résumer que par une seule expression, « incohérence la plus complète ». »

La commission de la cour des comptes critique elle aussi, cette comptabilité à la fois sommaire et fautive.

« Il n'est pas tenu de comptabilité analytique d'exploitation, le prix de revient des transports, les résultats des lignes ne peuvent être estimés que de façon très approximative... »

Ainsi, personne se donne la peine de calculer les prix de revient :

Parlant des avances qui sont faites par l'Etat pour combler les déficits d'exploitation, la commission s'étonne que :

« La S. N. C. F. ne les fait pas figurer actuellement au passif de ses bilans, excitant du caractère aléatoire de leur apurement... Il s'ensuit que, malgré les déficits accumulés, tous les bilans présentés jusqu'à ce jour se trouvent en balance. »

Ainsi, voilà une entreprise qui n'inscrit pas ses dettes à son passif sous prétexte — c'est la cour des comptes qui le dit — qu'elle n'est pas sûre de les rembourser !

Ce n'est d'ailleurs pas la seule omission, la commission de la cour des comptes nous apprend qu'on n'inscrit pas non plus le déficit des économats (900 millions à fin 1919), ni ceux de la caisse de prévoyance (supérieurs à un milliard). Et encore, ajoute cette commission, « se trouvent-ils artificiellement diminués par le fait que depuis 1918 les sommes restant dues en fin d'année au titre des prestations ont cessé d'être comptabilisées ». En somme, la S. N. C. F. oublie systématiquement d'inscrire ses dettes. Et ce n'est pas nous qui le disons : c'est la cour des comptes.

Ces incohérences sont-elles involontaires ? Résultent-elles de l'incapacité de ceux qui ont bâti cette comptabilité extravagante ? Nous ne le pensons pas. Car grâce à un dispositif comptable où les titres des comptes sont en désaccord avec leur contenu, la S. N. C. F. peut jouer habilement pour masquer certaines charges d'exploitation et notamment de renouvellement.

Comme une comptabilité aussi fantaisiste permet d'imputer les dépenses à peu près où on veut, une bonne partie des charges de renouvellement qui ont pour objet d'entretenir le potentiel de l'entreprise et qui, pour cette raison, devraient figurer en dépenses au compte d'exploitation, est en fait, camouflée dans le compte de reconstitution et dans le compte d'investissement, afin de faire apparaître le déficit inférieur à ce qu'il est en réalité.

Est-ce là une affirmation aventurée ? Pas du tout. Les experts les plus qualifiés, désignés par le Gouvernement lui-même signalent cette anomalie.

« Dans la période actuelle, les dépenses les plus importantes d'installations fixes sont imputées au compte de reconstruction ; elles le sont entièrement pour le matériel roulant. »

L'enquêteur signale donc, en termes clairs que le remplacement des quelque 20.000 wagons qui sont retirés du service chaque année par usure normale est frauduleusement considéré comme dommage de guerre.

L'expert continue : « L'amortissement industriel est donc beaucoup plus faible qu'il devrait être normalement » et il précise « le compte d'exploitation est, du fait de la reconstruction, allégé d'une charge considérable et cet allègement ne se produira pas dans les exercices ultérieurs ».

Comme le compte d'exploitation est en déficit, en dépit de cet « allègement », cela veut dire qu'une partie du déficit est artificiellement comblée par les crédits de la reconstruction.

La sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées a tenu à avoir une estimation officielle et précise de cette « charge considérable » et a posé à l'autorité la plus qualifiée, l'inspecteur général des finances, chef de la mission de contrôle financier des chemins de fer, deux questions précises, ne permettant aucune équivoque :

Première question : quelles sont les charges effectivement inscrites en dépenses au compte d'exploitation, ayant pour objet d'assurer le renouvellement normal des installations et du matériel ?

Voici la réponse (lettre du 4 janvier 1950) ; donnons simplement le total, sans entrer dans le détail des divers postes :

Pour 1919, 17,1 milliards ; pour 1950, 20,1 milliards.

Deuxième question : Quel devrait être le montant correspondant de ces dépenses pour assurer la conservation (sans modernisation, ni extension) des installations et du matériel ?

L'expert signale, en réponse, « qu'il n'est pas porté chaque année dans le bilan S. N. C. F. la dépense et la valeur d'origine des immobilisations supprimées, ce qui exclut toute possibilité de réévaluation correcte du bilan. Il est donc possible d'avoir seulement une première approximation ».

Sous ces réserves, l'expert estime que le montant normal de l'annuité devrait être de 72 milliards.

Le rapprochement de ces chiffres fait ressortir une insuffisance, pour 1919 de 54,9 milliards, pour 1950 de 51,6 milliards.

Soyons généreux et, pour tenir compte du fait que, comme le dit le chef de la mission de contrôle financier, la présentation des comptes est incorrecte et permet seulement une première approximation, arrondissons à 50 milliards.

Pour employer des termes simples, ceci veut dire qu'en 1919 et en 1950 la Société nationale des chemins de fer français a subi une perte que l'inspection générale des finances estime officiellement à 50 milliards et qui n'apparaît nulle part dans son compte d'exploitation. Il s'agit donc bien d'un déficit camouflé.

Dans le dessein de connaître le détail de ces estimations et d'en avoir la confirmation venant d'une autorité supérieure, nous avons communiqué à M. le ministre des finances les chiffres avancés par l'inspection générale des finances en lui en demandant confirmation.

Celle-ci nous fut adressée en termes fort clairs dans une lettre du 11 avril 1951 dont on trouvera ci-après le texte :

Le ministre des finances et des affaires économiques à M. le président de la sous-commission chargée de suivre et d'apprécier la gestion des entreprises nationalisées.

Par lettre en date du 2 mars 1951, vous avez exprimé le désir de savoir quel est le montant exact de la somme qu'il y a lieu de

substituer à l'estimation de 20 milliards (a) afférente aux prévisions de dépenses apportées aux comptes d'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français, en vue d'assurer le renouvellement des installations et du matériel.

Vous désiriez connaître, d'autre part, les éléments de calcul permettant de fixer à 72 milliards (a) les dépenses nécessaires à assurer la conservation des installations et du matériel.

En ce qui concerne le premier point, il n'est pas encore possible de substituer au chiffre prévisionnel de 20 milliards 4 un chiffre définitif, les comptes de l'exercice 1950 n'étant pas encore arrêtés. Néanmoins, il est déjà possible d'indiquer les chiffres très approchés suivants :

1° Frais généraux des dépenses d'établissement financés par le fonds de renouvellement, 2.300.000.000 F.

2° Renouvellement de la voie (y compris charges annexes aux salaires et frais généraux), 15.232.000.000 F.

3° Dépenses de renouvellement d'un montant inférieur à 2 millions, 2.193.000.000 F.

4° Remboursement d'emprunts contractés pour l'acquisition d'installations et de matériel, 2.552.000.000 F.

Total : 22.277.000.000 F (b).

Quant à l'estimation à 72 milliards du montant des dépenses nécessaires pour assurer la conservation des installations et du matériel, ce montant se décompose ainsi :

1° Renouvellement du matériel roulant, 30 milliards de francs.

Renouvellement des installations fixes, sauf la voie, 30 milliards de francs.

Renouvellement de la voie, 12 milliards de francs.

Total : 72 milliards de francs.

1° Renouvellement du matériel roulant :

La décomposition du chiffre de 30 milliards est donnée par le tableau ci-joint, établi par la Société nationale des chemins de fer français en 1919 (c).

2° Renouvellement des installations fixes :

Le montant de 30 milliards, avancé dans la note du 30 décembre 1919, correspond à la somme nécessaire pour assurer annuellement le renouvellement des installations fixes de la Société nationale des chemins de fer français dans l'hypothèse d'un chemin de fer sclérosé, dont les immobilisations d'un coût approximatif de 2.400 milliards auraient une durée de vie moyenne de 80 ans (d). Par suite de l'évolution constante de la technique du chemin de fer, de la longévité de la plupart des installations et de la proximité relative de l'expiration de la concession — la Société nationale des chemins de fer français est seulement tenue de maintenir ses installations en état jusqu'en 1982 — cette durée de quatre-vingt ans n'a qu'un caractère purement théorique.

3° Renouvellement de la voie :

La somme de 12 milliards représente, aux prix de 1919, le coût annuel des renouvellements nécessaires pour assurer la conservation en bon état des voies.

Pour le ministre et par autorisation :

Le directeur du cabinet.

Comment la Société nationale des chemins de fer français bouche-t-elle ce trou de 50 milliards ? Elle en comble une partie au moyen des crédits qui lui sont alloués pour la modernisation et la reconstruction, c'est ce que nous apprennent les enquêteurs. Tel wagon, qui est mis au rebut pour usure normale parce qu'il a fait son temps, est remplacé par un autre wagon qui n'est pas payé par le budget d'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français comme cela devrait l'être ; l'acquisition est faussement présentée comme une opération de modernisation ou de reconstruction. De sorte que si demain, par suite de nécessité plus pressante, on arrêtait la reconstruction ou la modernisation de la Société nationale des chemins de fer français cette part du déficit actuellement inavouée, apparaîtrait en pleine lumière et ne pourrait plus être cachée. Cependant, les lois de la comptabilité sont inexorables : ce déficit est là, qui s'accumule et il faudra bien un jour l'avouer.

En outre, la Société nationale des chemins de fer français laisse périr son capital : c'est ainsi que le nombre des locomotives et des wagons diminue. D'après les chiffres publiés par l'Institut national de la statistique et en provenance de la Société nationale des chemins de fer français, le parc des locomotives et des wagons a décrépu depuis 1918, ainsi qu'en témoigne le tableau suivant, alors que du fait de l'emploi des crédits de reconstruction il devrait augmenter sensiblement.

Cette dépréciation du capital de la nation ne porte pas seulement sur le matériel roulant, il s'étend aux voies — un quart de la

(a) Il s'agit des sommes de 20,4 milliards et de 72 milliards estimées par l'inspecteur général des finances, et citées ci-dessus.

(b) On observera que dans cette énumération pas un centime n'est prévu pour le renouvellement du matériel roulant, ce qui confirme pleinement les accusations portées depuis plus de deux ans par l'auteur du présent rapport. Comme le matériel roulant s'use tous les ans, ceci prouve bien qu'on en paye le renouvellement par des procédés comptables frauduleux.

(c) Nous ne joignons pas ce tableau ; il est établi d'une manière très complète et très rationnelle en fonction : du nombre de véhicules de chaque type ; de leur durée moyenne ; de leur valeur moyenne ; il s'agit donc d'une estimation sérieuse.

(d) On observera que cette durée de 80 ans est largement calculée et que par conséquent, la somme de 30 milliards est plutôt sous-estimée. On remarquera également que cette estimation ne fait nullement état des renouvellements souvent rendus nécessaires par l'évolution du progrès, ce qui est une deuxième cause de sous-estimation. En conséquence, lorsque nous répétons que depuis plusieurs années le compte d'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français est falsifié d'environ 50 milliards, nous sommes certainement au-dessous de la vérité.

longueur des voies de grande ligne se trouve hors d'âge, déclarait M. Lemaire, directeur général, le 28 janvier 1949 — et aux bâtiments dont le taux d'entretien annuel ne dépasse pas 0,75 p. 100 de leur valeur de remplacement, alors que dans une saine gestion, il devrait être du double.

Nombre de locomotives (à vapeur et électrique), moyenne de 1948, 9.719; moyenne de 1949, 9.107; moyenne de 1950, 8.426; septembre 1951, 8.165.

Nombre de wagons, moyenne de 1948, 323.000; moyenne de 1949, 299.000; moyenne de 1950, 301.000; septembre 1951, 298.500.

En somme, la S. N. C. F. consomme pour entretenir un personnel pléthorique, et lui maintenir parfois des privilèges abusifs, une trop large part de ses ressources, de sorte que la fraction restant disponible pour l'entretien de son outillage est si faible qu'elle laisse périliter son capital.

Si la S. N. C. F. établissait, comme toute entreprise commerciale, un bilan régulier, cette réduction d'actif y apparaîtrait comme une perte de substance continue.

La S. N. C. F. croit pouvoir répondre à ces critiques qu'en raison de la multitude de contrôles auxquels elle est soumise, s'il existait réellement une fraude aussi énorme, les organismes de contrôle se seraient opposés à ces errements.

Nous n'entendons nullement mettre en cause l'intégrité, ni la compétence des hauts fonctionnaires chargés du contrôle, mais ils sont désarmés. Nous avons vu que la S. N. C. F. bénéficiant d'une réglementation comptable incohérente — et d'ailleurs seule de son espèce — elle est pratiquement libre d'imputer les dépenses à sa guise et le contenu des comptes ne correspond même pas à leur titre.

Il en résulte, disent les commissions d'enquête que « le contrôle des chemins de fer apparaît aujourd'hui, dans ses principes, comme dans ses modalités, comme inadéquat à garantir la bonne gestion d'une entreprise nationale... Inmuable dans ses principes, il s'exerce dans le vide, laissant les pouvoirs publics sans action suffisante... Ce contrôle est congénitalement vicié... La S. N. C. F. fait ce qu'elle veut en matière d'équipements ou de marchés, elle a simplement plus ou moins d'aisance suivant la conjoncture financière... le contrôle est donc purement juridique et formel », ce qui explique qu'il soit inefficace; les imputations de dépenses peuvent être contraires au bon sens et à la stricte vérité, si elles ne sont pas contraires à un règlement incohérent, les services de contrôle ne peuvent s'y opposer.

On conçoit que les experts estiment que « la comptabilité de la S. N. C. F. devra faire l'objet d'une réforme importante... leur réforme se traduira par l'adoption d'un plan comptable établi sur la base du plan comptable général.

Tel est également notre avis. Puisqu'il existe un plan comptable, qui est d'ailleurs en l'occurrence obligatoire, pourquoi ne pas l'appliquer ? C'est tout simplement ce que nous proposons.

Signalons d'ailleurs que les dirigeants d'une société privée, qui agiraient ainsi iraient tout droit en prison. En effet, d'après l'article 15 de la loi fondamentale du 24 juillet 1967, sur les sociétés anonymes, modifié par le décret-loi du 8 août 1955 :

Sont punis des peines portées par l'article 405 du code pénal... les gérants qui, même en l'absence de toute distribution de dividendes, ont sciemment publié ou présenté aux actionnaires un bilan inexact en vue de dissimuler la véritable situation de la société.

Ce simple rappel a pour but de montrer la gravité de la tromperie instituée à l'abri d'une comptabilité viciée et justifie notre proposition selon laquelle la comptabilité de la S. N. C. F. doit être établie suivant les règles du droit commun.

3° La limitation de la faculté d'emprunt.

Examinons par exemple l'année 1949 qui est la plus caractéristique à cet égard: en cette seule année la S. N. C. F. a emprunté, une somme de 58 milliards. En voici la décomposition:

1° Auprès de banques suisses, 250 millions de francs suisses, soit: 20,3 milliards;

2° Près de banques françaises (crédit à moyen terme): 30 milliards;

3° Sous la forme de bons et effets en circulation (accroissement de l'année): 8 milliards.

Total: 58,3 milliards.

On ne peut considérer que ces emprunts sont destinés à exécuter des travaux d'investissements, car pour les investissements, la S. N. C. F. reçoit par ailleurs des dotations largement suffisantes, dont le vote par le Parlement est assorti d'une double série de chiffres, les uns étant relatifs aux crédits ouverts, et les autres, aux travaux à exécuter. Or, on ne retrouve pas, dans le montant des travaux à exécuter, l'affectation des sommes considérables recueillies par l'emprunt.

Dès lors, la seule utilisation possible de ces 58,3 milliards, c'est dans une faible mesure, l'augmentation du fonds de roulement de la S. N. C. F., rendue nécessaire par l'augmentation générale des prix. Quant au reste, il contribue à combler l'énorme déficit d'exploitation, en s'ajoutant aux subventions, pourtant très larges, votées par le Parlement. La S. N. C. F. agit donc, en quelque sorte, comme un fils de famille qui, en dépensant plus qu'il ne gagne, en est réduit à emprunter périodiquement en éludant l'autorisation préalable de ses tuteurs légaux; il n'échappera à personne que cette situation constitue un nouvel abus auquel il convient de mettre fin.

Circonstance aggravante: certains de ces emprunts n'ont pu être conclus que dans des conditions qui constituent des infractions à la loi. C'est ainsi que la S. N. C. F. a emprunté, en 1949, une somme de 30 milliards à la caisse nationale des marchés de l'Etat. Voici ce qu'écrivait à ce sujet le directeur de la caisse, en date du 29 mars 1950:

Le crédit à la S. N. C. F. a été consenti en août ou septembre dernier à la demande expresse du ministère des finances (lettre du 16 août 1949) et du ministère des travaux publics (lettre du 10 août 1949), en vue de financer les approvisionnements de la

S. N. C. F. Ce crédit a été consenti en vertu de l'article 35 de la loi n° 1040 du 1^{er} août 1949 qui autorise la caisse à prêter son concours à certaines sociétés nationalisées et notamment à la S. N. C. F.

Or, si nous nous reportons à cet article 35, nous y apprenons que:

La caisse nationale des marchés de l'Etat est autorisée à recevoir en garantie, avaliser, accepter ou endosser des effets de commerce créés par les entreprises nationales visées aux articles 9 et 10 de la loi 48-32 du 7 janvier 1948.

(Celle dernière loi mentionne notamment explicitement la S. N. C. F.)

Or, il convient d'observer que cet article 35 vise expressément l'octroi de crédits, non pas en blanc, mais en échange d'effets de commerce portant la signature du débiteur et relatifs par conséquent à une opération de commerce. La loi ne vise donc que des avances comportant expressément une garantie dans les conditions habituelles du commerce. Or, dans le cas présent, il n'en est rien, et cette opération constitue pour la S. N. C. F. un emprunt pur et simple.

Il apparaît donc qu'il y a là une grave irrégularité qui engage expressément la responsabilité des dirigeants de la S. N. C. F. et de ceux de la caisse des marchés. Il n'est pas douteux que ces derniers ont eu, en quelque sorte, « la main forcée » et n'ont agi que sur l'insistance de deux ministres intéressés, ainsi que cela ressort du dossier recueilli par la sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées. Il résulte cependant de cette affaire, que non seulement la S. N. C. F. emprunte — sans que le Parlement en soit informé — mais qu'elle contracte ces emprunts dans les conditions les plus irrégulières, voire les plus illégales.

Est-ce la seule « combinaison » — c'est le terme qui convient — effectuée par la S. N. C. F. ? Non pas, car quand il s'agit de recueillir de l'argent par les moyens les plus ingénieux, sauf bien entendu ceux qui consisteraient à remettre de l'ordre dans la maison, on n'est pas à court d'imagination.

C'est ainsi que la sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées a pris connaissance avec étonnement des projets du conseil d'administration de la S. N. C. F. tendant:

a) A contracter des emprunts locaux pour financer des travaux d'intérêt local;

b) A émettre des emprunts intérieurs gagés sur le matériel acquis;

c) A passer avec des fournisseurs de matériel des contrats de « location-vente ».

Or, toutes ces opérations sont d'une régularité douteuse, car la S. N. C. F. reçoit par la voie du budget des investissements des crédits abondants, qui sont destinés précisément à exécuter des travaux ou à acquérir du matériel. Il est permis de se demander si les dispositions nouvelles que le conseil d'administration envisage de surajouter au mécanisme existant n'ont pas tout simplement pour but d'obtenir deux fois les crédits nécessaires à l'équipement, de manière à disposer d'un excédent qui servira, lui aussi, à combler le déficit d'exploitation.

Or, qui payera finalement le montant de ces emprunts et, par exemple, les 58,3 milliards qui sont rentrés dans les caisses de la S. N. C. F. en 1949 ? Personne, pas même le Gouvernement, n'envisagera sérieusement que la S. N. C. F. les rembourse un jour; les plus optimistes parmi nous n'ont, en effet, d'autre ambition que d'équilibrer le budget S. N. C. F., sans prétendre le rendre bénéficiaire. Dès lors, il est certain que c'est encore le contribuable qui, comme toujours, fera les frais de l'opération; cela se fera sans doute avec le maximum de discrétion, comme ce fut le cas pour ces 36 milliards qui ont été votés en 1949 au bénéfice de la S. N. C. F. au titre des exercices clos.

Ces emprunts se montant à 58,3 milliards sont donc, du point de vue pratique — et c'est le seul qui compte — en fait, l'équivalent d'une ouverture de crédits d'un montant égal qui devra être équilibrée un jour ou un autre par des recettes correspondantes sur le budget de l'Etat. Les principes élémentaires du droit constitutionnel voudraient donc que ces emprunts soient soumis au régime de l'autorisation préalable, par un vote du Parlement, de la même manière que toutes les ouvertures de crédits.

Cette autorisation pourrait, en ce qui concerne la S. N. C. F., être globale pour l'ensemble d'un exercice, afin de simplifier les procédures de lancement de chaque opération de crédit; mais de manière à ce que le Parlement voie enfin clair dans les comptes de la S. N. C. F. et que soit réalisée une séparation très nette entre la comptabilité de cette société et celle des autres activités de l'Etat, nous proposerons que dans l'autorisation globale d'emprunt ouverte pour chaque exercice, au bénéfice du budget de l'Etat et des grandes entreprises nationalisées, la S. N. C. F. fasse l'objet d'un chapitre distinct.

Enfin, il va sans dire que, conformément aux règles les plus élémentaires d'une saine gestion financière, le montant de ces emprunts devrait être affecté exclusivement à des travaux d'investissement.

II. — La réduction des charges de personnel.

La plus grosse partie des dépenses de la S. N. C. F. est constituée par les charges de personnel.

D'après l'inspecteur général Lemoine, président de la commission d'enquête sur la S. N. C. F. nommée en application de l'arrêté du 8 mai 1948 (p. 14 de son rapport en date du 27 décembre 1948), les dépenses de personnel, y compris les retraites et les charges sociales, ont atteint en 1947, 71 p. 100 du budget d'exploitation (a). C'est sur ce poste le plus important, par conséquent, du budget des dépenses d'exploitation qu'il est possible d'agir de manière

a) Nous tenons à citer la source de ces chiffres qui est officielle car la S. N. C. F. a avancé des chiffres différents.

efficace en vue de tendre vers l'équilibre. Cette action peut être envisagée de deux manières :

- Réduction des effectifs pléthoriques ;
- Redressement des abus de toute espèce.

1° Les effectifs pléthoriques.

Il est notoire que les effectifs de la S. N. C. F. sont très supérieurs aux besoins. Cependant les excédents atteignent des sommets que le Parlement et l'opinion publique ne soupçonnent pas.

Nous allons chiffrer ci-après les économies de personnel que l'on pourrait faire à la S. N. C. F. sans compromettre en rien la bonne marche du chemin de fer.

Dans ce but, nous éviterons de présenter des abattements globaux et forfaitaires, par conséquent quelque peu aventurés ; en raison de l'importance du sujet, nous examinerons le problème des effectifs service par service, de manière à donner pour chacun des chiffres solidement étudiés, sur lesquels nous estimons qu'aucun argument ne pourra être opposé. D'autre part, nous nous appuierons, pour chaque poste examiné, soit sur des considérations de bon sens tellement simples, qu'elles nous apparaissent irréfutables, soit sur des avis formels d'experts officiels.

A. — Estimation des excédents.

Services centraux.

Les effectifs des services centraux atteignent le total (a) véritablement effarant de 9.243 unités. Or, en 1937, avant que soit constituée la S. N. C. F., les chemins de fer français étaient divisés en 7 grands réseaux, qui étaient régis, par conséquent, par 7 directions, ayant chacune leur service du personnel, leur service technique, leur service d'exploitation, leur service de documentation, leur contentieux, etc.

Or, au total, les 7 services centraux des grands réseaux n'employaient que 5.700 unités.

Tous ceux qui ont quelque pratique de l'administration ou de l'industrie savent fort bien que la concentration de 7 directions en une seule chargée d'exécuter le même travail, permet une réduction d'effectifs considérable. A condition, bien entendu, que ce soit une véritable fusion, et non pas une simple juxtaposition, une sorte de replâtrage, sur lequel viennent proliférer ensuite les abus comme des excroissances. Ceci est tellement vrai que pour le chemin de fer lui-même, la fusion de 7 services de contentieux en un seul service — opération qui a été exécutée raisonnablement — a fait passer l'effectif de 460 à 180 unités, soit une diminution de 55 pour 100 de l'effectif initial. Telle est l'économie de personnel que permet de réaliser une fusion opérée simplement dans des conditions normales. N'allons pas jusque-là. Dans un but de modération évidente, afin de bien montrer que tous les chiffres que nous avançons sont toujours au-dessous de la vérité, nous nous contenterons de proposer, par rapport aux effectifs de 1937, une économie de 20 p. 100 ; on peut donc estimer que l'effectif raisonnable des services centraux serait de $5.700 \times 0,8 = 4.560$, autrement dit, qu'il y a en trop : $9.243 - 4.560 = 4.683$ unités.

Services régionaux.

Région de la Méditerranée.

Les services régionaux sont en quelque sorte les héritiers des services des anciens réseaux, auxquels sont venus se superposer les services centraux de la S. N. C. F.

Que les nouveaux services centraux de la S. N. C. F. aient eu et aient encore une utilité indiscutable, les experts ne le contestent pas ; s'il s'agissait de couler dans un même moule les méthodes d'exploitation des 7 anciens réseaux qui comportaient des différences ; leur création était donc nécessaire à l'établissement d'une standardisation, tant sur le plan technique qu'administratif.

Par contre, ce qui s'explique difficilement c'est qu'il existe désormais à Paris deux échelons au lieu d'un : un échelon géographique, le service régional, et un échelon fonctionnel, le service central. Ce qui s'explique encore moins, c'est qu'en dépit de cette cascade de services, qui entraîne une multiplication de la hiérarchie, il ait été créé sur le plan géographique une région supplémentaire, la région de la Méditerranée, qui n'est pas autre chose qu'une sorte de démembrement de l'ancien réseau P. L. M. Ainsi, alors que l'ancien réseau P. L. M. n'avait qu'une seule direction à Paris, les mêmes lignes en ont maintenant deux : une à Paris et une autre à Marseille. Ce n'est pas au moment où le trafic du chemin de fer a tendance à plafonner, où les moyens de transmettre des ordres se développent de plus en plus et où le déficit de la S. N. C. F. atteint des chiffres records, qu'il convient de créer des échelons de commandement nouveaux. C'est pourquoi nous proposons la suppression intégrale de l'échelon de commandement dénommé « région de la Méditerranée ». Il en résultera une économie de 914 agents.

Autres régions.

Reste le cas des autres régions (Nord, Est, Sud-Est, etc.).

La commission d'enquête (commission Lemoine et Huysman) estime qu'une économie de 25 p. 100 sur les effectifs est possible par une diminution de l'inraisonnable multiplication des services de toutes sortes qui font double emploi, et souvent même triple emploi, les uns avec les autres.

Cette réduction ne constituerait pas un saut dans l'inconnu, car les services de la région de la Méditerranée — si le principe même

(a) Il s'agit des effectifs à la fin de 1950 ; les chiffres plus récents nous ont été obstinément refusés par la Société aussi bien que par le ministère intéressé. On appréciera par ce détail les complaisances dont jouit la Société et la façon désinvolte avec laquelle sont traités ceux qui ne prétendent qu'à exercer les prérogatives normales du Parlement en matière de contrôle des services publics.

de leur existence est critiquable — ont du moins été organisés sur des bases allégées, avec une diminution sensible du nombre des compariments, si on les compare avec les services régionaux situés à Paris. Les effectifs des services régionaux de Paris étant de 16.506 unités, l'abattement considéré comme raisonnable par la commission d'enquête est de $16.506 \times 0,25 = 4.126$.

Economats

Nous ne pouvons mieux faire que de citer quelques extraits du rapport de la commission d'enquête sur les économats :

« La mission estime que l'existence des économats ne se justifie plus actuellement à la Société nationale des chemins de fer français... Le paternalisme d'Etat n'a pas plus de justification que le paternalisme privé... Si l'économat est une forme socialement dépassée c'est en outre une forme qui est génératrice de gaspillage dans une entreprise nationale.

« En effet :

« La Société nationale des chemins de fer français est amenée à effectuer le financement du fonds de roulement des économats, ce qui se traduit actuellement par une charge de 4 milliards pour sa trésorerie, c'est-à-dire, en définitive, pour le Trésor public.

« La Société nationale des chemins de fer français est amenée à prêter du personnel aux économats. Or, ce personnel a le statut des cheminots et jouit, de ce fait, des diverses prestations, qui rendent leurs services beaucoup plus coûteux que les services identiques rendus par du personnel ayant le statut de droit commun...

« Il serait, par conséquent, opportun de supprimer les économats et de les remplacer par des coopératives. »

Telle est précisément la proposition de votre rapporteur. Il en résulterait que les 2.762 agents de la Société nationale des chemins de fer français actuellement en fonction dans les économats devraient opter pour le chemin de fer ou les coopératives et il en résulterait une diminution correspondante du nombre des emplois de la Société nationale des chemins de fer français.

Arrondissements.

On sait que le fonctionnement du chemin de fer relève de trois services : exploitation, matériel et traction, voie et bâtiments. Chacun de ces services est, du point de vue géographique, divisé en arrondissements ; mais la commission d'enquête critique, très justement, selon nous, l'enchevêtrement extraordinaire des trois catégories d'arrondissements. Les chefs d'arrondissements de l'exploitation, du matériel et de la traction, de la voie et des bâtiments, qui ont à connaître d'une même question, sont souvent situés dans des localités différentes. Fait plus grave, il est pratiquement impossible d'organiser le minimum de coopération, d'entraide, qui serait nécessaire de la part de chacun des trois services, et il existe entre les uns et les autres des cloisons étanches. La commission d'enquête estime qu'en faisant cesser cet enchevêtrement, une économie sensible pourrait être facilement réalisée, il n'est pas excessif de la chiffrer à 15 p. 100 sur un effectif de 13.368 unités, cela ferait $13.368 \times 0,15 = 2.005$.

Services d'exécution.

Le personnel d'exécution relève des trois grands services que nous avons mentionnés ci-dessus, et les effectifs actuels sont :

Service des trains (exploitation), 18.910 ; services des gares (exploitation), 123.386 ; contrôle des trains (exploitation), 30.108 ; matériel et traction, 36.620 ; voie et bâtiments, 92.360.

Total : 302.384.

(non compris les ateliers, que nous examinerons à part).

Ces effectifs peuvent être réduits pour plusieurs motifs :

1° Les perfectionnements techniques intervenus au cours des dernières années et qui ont été mis en œuvre par l'emploi des crédits d'investissements, doivent permettre une réduction sensible du personnel en service.

C'est ainsi que la généralisation du frein continu permet de diminuer les effectifs du personnel d'accompagnement des trains ; un seul locomoteur Diesel peut faire le travail de quatre locomotives de manœuvre ; l'électrification de Paris-Lyon permettra de substituer à 600 locomotives à vapeur, 225 locomotives électriques d'exploitation et d'entretien plus économique ; il doit en résulter une économie de l'ordre des deux tiers sur les effectifs des personnels de conduite et d'entretien. De même la mécanisation des opérations de manutention des gares permet de réduire les effectifs ;

2° L'assouplissement des règlements d'exploitation et notamment la révision de cet invraisemblable « dictionnaire des emplois ». Trop souvent, en effet, à la Société nationale des chemins de fer français, notamment pour les petites gares, le simple temps de présence est considéré comme temps de travail. Quant au dictionnaire des emplois, citons en un seul effet : avant son introduction, c'était le même agent qui était qualifié pour peser les bagages et pour inscrire la somme due. Maintenant, il en faut deux, la tâche de chacun étant rigoureusement fixée. On conçoit la formidable inflation de personnel qui résulte d'une réglementation aussi rigide, notamment pour les petites gares ou même pour les grandes gares aux heures creuses ;

3° Du fait du compartimentage extrêmement rigide qui sépare ces trois grands services (traction, exploitation, voie) dont les chefs-lieux d'arrondissement ne coïncident même pas, aucune entraide n'est réalisée entre eux.

Or, si en excepte les spécialistes, il est certain que pour le personnel d'exécution assurant des tâches simples, une coopération entre les services permettrait de faire face aux pointes des besoins avec moins d'agents. C'est en vue de permettre ce mode de fonctionnement que la commission d'enquête préconisait que les limites d'arrondissements coïncident ;

4° Toutes les déclarations gouvernementales reconnaissent qu'il existe un certain nombre de lignes exagérément déficitaires qui doivent être fermées au trafic.

Il est certainement modeste d'estimer que l'ensemble des trois premiers postes permet une réduction d'effectifs de 10 p. 100; quant au dernier motif de réduction, à savoir la contraction du réseau, il n'est certainement pas exagéré d'admettre qu'il permettrait une compression supplémentaire d'environ 10 p. 100 soit au total 20 p. 100.

Rappelons d'ailleurs que la commission d'enquête nommée en 1918, estimait que pour le trafic de l'époque, les effectifs étaient supérieurs de 10 pour 100 aux besoins. Au total, sur 302.384 agents, la réduction à envisager est $302.384 \times 0,15 = 45.358$ unités, dont une partie est liée à la fermeture des lignes déficitaires.

Ateliers.

On est effaré de constater que sur un total de 416.562 cheminots, il y en a 101.485 dans les ateliers, soit 23 p. 100. Bien que le problème ne soit pas exactement le même, signalons, à titre de comparaison, que pour 180.000 agents, l'administration des postes, télégraphes et téléphones en utilise environ 500 dans les ateliers centraux, et peut-être un millier dans les ateliers régionaux; au total, environ 1 p. 100 de ses effectifs.

Il y a donc là, de toute évidence, deux conceptions absolument différentes, et il convient de se demander si le chemin de fer est dans la bonne voie.

Nous ne le pensons pas, car tous les rapports d'enquête faits sur les ateliers de la Société nationale des chemins de fer français, et notamment la dernière étude si documentée de notre distingué collègue, M. Armengaud, signalent que les prix de revient des ateliers de la Société nationale des chemins de fer français sont très sensiblement supérieurs à ceux de l'industrie privée, qui exécute les mêmes travaux.

Quoi d'étonnant à cela puisque, comme on le sait, dans l'industrie privée, les charges annexes des salaires sont de l'ordre de 40 à 45 p. 100, alors qu'elles atteignent 92 p. 100 à la Société nationale des chemins de fer français. Il convient donc de se demander si la Société nationale des chemins de fer français est une entreprise de transports ou bien une entreprise de constructions mécaniques qui, sur ce seul plan, serait la plus importante du pays, puisqu'elle atteint deux fois et demie l'effectif de la régie nationale des usines Renault, qui vient immédiatement après.

Tout ce personnel, en fait, par ses fonctions relève de l'industrie mécanique. Or, en droit, par son statut, il fait partie des cheminots et bénéficie de toutes sortes d'avantages qui échappent aux ouvriers du secteur privé qui font exactement les mêmes travaux. Il y a là une organisation illogique et coûteuse.

L'existence de vastes ateliers de construction mécanique régis par un statut rigide présente d'autres graves inconvénients pour l'économie du pays. C'est ainsi que le volume des réparations de wagons n'a actuellement aucune commune mesure avec ce qu'il était au lendemain de la libération, lorsqu'une large fraction du parc avait été endommagé par les opérations de guerre. Or, les effectifs étant rigides, la Société nationale des chemins de fer français est obligée de s'ingénier à les utiliser à tout prix; sortant de leur rôle de réparateur, les ateliers se mettent à entreprendre des fabrications

en série, pour lesquelles ils sont mal outillés et ceci au détriment des ateliers privés, qui avaient jusque-là vocation pour ce genre de travail et qui, de ce fait, subissent tous les à-coups de la conjoncture, et sont réduits à des fermetures d'établissements et à du chômage.

Le transfert de ces fabrications de série dans les ateliers de la Société nationale des chemins de fer français équivaut donc à une nationalisation indirecte d'une vaste partie de l'industrie mécanique. Cette situation déjà redoutable en période normale de paix, entraîne les plus graves dangers pour la défense nationale, lorsque les nécessités du réarmement apparaissent au premier plan. Le réarmement est, en effet, essentiellement une question d'industrie de constructions mécaniques. Comment pourrions-nous réarmer rapidement et complètement si les plus vastes ateliers de mécanique du pays (100.000 ouvriers et deux fois et demie la capacité de ceux qui viennent après) sont mal utilisés, puisqu'ils sont exagérément spécialisés vers une occupation: le chemin de fer, qui est durement touché par l'évolution de la technique?

La seule solution raisonnable consiste donc à opérer une reconversion des ateliers de la Société nationale des chemins de fer français et à ne conserver comme ateliers permanents du chemin de fer que le noyau techniquement et économiquement suffisant pour servir de contrepois à l'industrie privée, pour remplir le rôle d'ateliers-témoins, afin de déjouer éventuellement les ententes industrielles tendant à peser abusivement sur les prix.

Dans cette conception — qui est la plus avantageuse, du point de vue de l'économie générale, car c'est la plus économique et la plus efficace, et qui surtout est la seule qui permette d'affecter à l'armement un outillage considérable, des usines superbes et un personnel de haute valeur — il conviendrait de maintenir dans le secteur nationalisé un grand maximum de 25.000 unités, c'est-à-dire le quart de l'effectif actuel, avec aussi à peu près le quart des moyens industriels — le reste devant faire l'objet d'un transfert progressif au secteur armement et mécanique générale.

Les réductions à opérer seraient donc de ce fait de 76.485 unités. D'autre part, au point de vue juridique — nous y reviendrons plus loin — il y aurait intérêt, comme formule de transition et ainsi que l'a proposé notre collègue Armengaud, à constituer en société d'économie mixte distincte ces ateliers, dont le personnel n'a nullement le caractère de cheminots.

Récapitulation.

Le tableau ci-après donne une récapitulation des contractions qui sont toutes, non seulement matériellement possibles, mais qui, même mis à part le cas des lignes affluentes, n'entraînent aucune réduction des services actuellement rendus au public par le chemin de fer.

Ainsi les effectifs, inutiles, mal employés ou anormalement incorporés au service des chemins de fer dépassent le total effarant de 135.000 unités.

Ce gaspillage de potentiel productif, constitué par des hommes généralement dans la force de l'âge et d'excellente formation technique et professionnelle, à une heure où notre économie a besoin de faire face à des obligations particulièrement lourdes correspond à une brèche béante sur le front de la production.

Tableau des compressions d'effectifs possibles à la Société nationale des chemins de fer français.

SERVICE	EFFECTIF (a)	RÉSUMÉ DES JUSTIFICATIONS DES ABATEMENTS	EFFECTIF en excédent des besoins.	
1	2	3	4	
1^o Administration générale.				
a) Direction générale et services centraux....	9.143	Les directions des 7 anciens réseaux ayant ensemble un effectif total de 5.700 unités, la fusion de 7 directions en une seule aurait dû amener une réduction d'au moins 20 p. 100. L'effectif en excédent est donc: $9.143 - 5.700 \times 0,8 = 9.143 - 4.560$	4.583	
b) Services régionaux:	911		Région créée depuis la libération. N'est pas indispensable.....	911
Région de la Méditerranée.....	16.506		La commission d'enquête estime qu'une économie de 25 p. 100 est possible, $16.500 \times 0,25$	4.126
c) Economats	2.762	A remplacer par des coopératives.....	2.762	
2^o Arrondissements.				
a) Exploitation	5.356	La commission d'enquête estime qu'en faisant cesser l'enchevêtrement actuel des arrondissements des 3 services une économie de 15 p. 100 peut être facilement réalisée.....	2.005	
b) Matériel et traction.....	3.369			
c) Voie et bâtiments.....	4.613			
3^o Services d'exécution autres que les ateliers.				
a) Service des trains.....	18.910	La commission d'enquête avait estimé qu'avec le réseau actuel une réduction de 10 p. 100 était possible; mais si on tient compte de la fermeture des lignes affluentes exagérément déficitaires, c'est une réduction de 15 p. 100 qui doit être opérée: $302.384 \times 0,15$...	45.538	
b) Service des gares.....	128.386			
c) Conduite des trains.....	30.108			
d) Matériel et traction.....	32.620			
e) Voie et bâtiments.....	92.360			
4 ^o Ateliers.....	101.485	Compte tenu du fait que les ateliers sont très sensiblement plus chers que l'industrie privée, ils devraient être cantonnés dans les travaux urgents et dans un rôle d'ateliers-témoins. Dans cette conception, 25.000 unités suffiraient largement aux besoins.....	76.485	
Total	416.562		136.233	

(a) Il s'agit des effectifs à la fin de 1950; au 31 octobre 1951, l'effectif total n'était plus que de 425.604.

En résumé, le service du chemin de fer proprement dit devrait pouvoir fonctionner très convenablement avec 416.000 — 136.000 = 310.000 agents.

Ces excédents d'effectifs n'ont pas échappé aux investigations de la commission de la cour des comptes :

« Il ressort des constatations concordantes de tous les organismes de contrôle que les effectifs de la Société nationale des chemins de fer français ont été maintenus à des niveaux trop élevés... »

« Il importe que la politique de réduction des effectifs soit énergiquement poursuivie; il convient de signaler tout spécialement à cet égard les résultats qui peuvent être obtenus dans les ateliers dont les moyens d'action ne sont plus en rapport avec les besoins actuels de réparation, ainsi que dans les services administratifs et techniques par la simplification des formalités internes, la décentralisation et certains regroupements. »

Sans vouloir émailler ce rapport d'anecdotes qui en allègeraient le sérieux, nous mentionnerons cependant le caractère littéralement extravagant de certains emplois de la Société nationale des chemins de fer français: c'est ainsi qu'au cours de nos enquêtes nous avons découvert des emplois de « jardiniers, professeurs de gares fleuries » ainsi que de « conférenciers agricoles », faisant notamment des conférences sur la production des pommes à cidre! Ce dernier fait ayant été rapporté par un journal humoristique *Le Canard enchaîné*, nous crûmes d'abord à une mystification, mais après enquête, il fallut bien reconnaître que lorsqu'il s'agit de la Société nationale des chemins de fer français l'in vraisemblable est parfois vrai!

B. — Le processus de réduction des effectifs.

Après avoir déterminé le nombre total des agents en excédent, il convient de se demander par quel processus devra être opérée la réduction des effectifs, compte tenu des diverses nécessités à prendre en considération: maintien d'un fonctionnement correct du service, sécurité des transports, adoption des solutions les plus économiques pour le budget, mesures d'équité à l'égard des agents touchés par ces dispositions, recasement du personnel en excédent.

Arrêt du recrutement.

Mais, préalablement à toute réglementation visant le dégagement du personnel en service, il conviendrait, tout d'abord, raisonnablement, d'arrêter complètement ou quasi complètement le recrutement.

Or, en dépit des déclarations officielles, ceci ne semble pas avoir été fait; en effet, les départs annuels à la retraite sont, à la Société nationale des chemins de fer français, d'environ 48.000 unités; en conséquence, la diminution annuelle des effectifs devrait être pratiquement égale à ce chiffre en ce qui concerne les titulaires, et majorée du nombre des auxiliaires licenciés. Or, si on se reporte au tableau ci-après :

1947: effectif total (titulaires et auxiliaires), 480.000;
1948: effectif total (titulaires et auxiliaires), 478.000; variation annuelle, 1.600;
1949: effectif total (titulaires et auxiliaires), 469.000; variation annuelle, 8.500;
1950: effectif total (titulaires et auxiliaires), 416.500; variation annuelle, 13.400;
1951: effectif total (titulaires et auxiliaires), 425.600; variation annuelle, 29.900.

Il nous est de constater que le nombre des départs est très inférieur à celui que l'on s'attendrait à observer, si les déclarations gouvernementales n'étaient pas empreintes d'une sorte de restriction mentale. En effet, au cours des dernières années, les ministres successifs n'ont pas considéré comme recrutement l'entrée des apprentis dans les cadres à leur sortie des écoles d'apprentissage; ils n'ont pas non plus appelé recrutement la titularisation des stagiaires, ni celle des auxiliaires.

Ayant, par l'analyse des statistiques soupçonné cette situation, nous posâmes la question au ministre et celui-ci (lettre n° 349 du 18 décembre 1950) dut reconnaître qu'en dépit des déclarations officielles le recrutement n'était pas arrêté.

Nous nous permettons de penser qu'au moment où les effectifs de la Société nationale des chemins de fer français sont excédentaires dans des proportions aussi énormes et où la résorption de ces lourdes erreurs passées va coûter des sommes si considérables au contribuable, il est indispensable d'arrêter totalement le recrutement par un texte précis ne comportant aucune échappatoire. Nous n'envisageons que deux exceptions :

Pour les électriciens, et encore seulement dans la limite où le personnel en fonction ne pourrait être réadapté dans cette spécialité;

Pour le personnel auxiliaire, travaillant à temps partiel.

Dans ce dernier cas, en effet, et notamment en ce qui concerne les petites gares, l'adoption de ce système, qui reçoit un très large emploi dans l'administration des postes, télégraphies et téléphones, dans des situations analogues, conduirait à une économie par rapport à l'utilisation excessive de personnel titulaire, insuffisamment occupé.

Dispositions du projet de loi gouvernemental n° 580.

On peut envisager différents systèmes pour la mise en application d'un programme de dégagement, en faisant porter la diminution d'effectifs soit sur le personnel le plus âgé en le mettant à la retraite prématurément, soit sur le personnel le plus jeune et le plus réadaptable, soit sur l'ensemble de l'échelle fonctionnelle.

Nous avons proposé il y a déjà deux ans (proposition de loi n° 42 du 28 janvier 1950) des dispositions qui présentent de nombreux points communs avec le système du projet de loi et qui,

si elles avaient été adoptées, auraient permis, dès l'exercice 1950, de restituer à l'économie du pays des bras actuellement mal employés.

Les intentions gouvernementales tiennent dans les articles 19 à 23 du projet de loi (a). L'article 23 modifie le régime des retraites suivant deux principes :

a) Pour les agents à recruter dans l'avenir, le régime des retraites sera celui des fonctionnaires;

b) Pour les agents en service, l'âge d'ouverture du droit à pension d'ancienneté sera reculé de 5 ans, à partir du 1^{er} juillet 1958; jusqu'au 1^{er} janvier 1954, aucun changement; du 1^{er} janvier 1954 au 1^{er} juillet 1958, raccourcissement progressif entre le régime actuel et le régime futur. Nous observons dès l'abord que l'élévation de l'âge de la retraite ne sera pleinement réalisée que dans six ans et demi; jusque-là, l'âge de la retraite à la Société nationale des chemins de fer français continuera, sans aucune justification, à être à la fois plus bas que celui des fonctionnaires de l'Etat ou celui des cheminots des pays voisins (Belgique, Suisse ou Angleterre; ces derniers partent à la retraite à soixante ans); pendant ces années, le contribuable devra donc continuer à supporter les charges aussi écrasantes qu'injustifiées qui découlent des errements en vigueur.

L'article 19 du projet de loi gouvernemental détermine les catégories d'agents qui sont susceptibles d'être dégagés des cadres; ce sont, dans l'ordre ci-après :

1° Les volontaires ayant moins de quinze ans de service;

2° Les agents ayant atteint l'âge d'ouverture du droit à pension fixé par l'article 23 (c'est-à-dire pour les prochaines années et pour la majorité (b) des agents, cinquante-cinq ans);

3° Les agents ayant atteint l'âge d'ouverture du droit à pension, tel qu'il résultait des dispositions antérieures (c'est-à-dire encore cinquante-cinq ans pour la plupart des agents);

4° Les agents ayant moins de quinze ans de service.

En outre, en application de l'article 21, les volontaires ayant plus de quinze ans de service pourront cesser leurs fonctions en bénéficiant d'une pension majorée.

Le paragraphe 1^{er} de l'article 19 ainsi que l'article 21 ne visent que les volontaires; il est difficile de dire si leur nombre en sera considérable et, compte tenu des avantages de salaires et surtout d'accessoires que perçoivent les agents de la Société nationale des chemins de fer français comparés soit au secteur public, soit au secteur privé, il est peu probable que leur départ permette de résoudre un problème d'une telle ampleur.

Les paragraphes 2° et 3° auront pour conséquence que les agents de la grande majorité des services seront dans l'obligation de partir à cinquante-cinq ans, alors que, jusqu'à présent, ils en avaient seulement la faculté, et en fait l'âge moyen de départ était de cinquante-sept ans. En pratique, par conséquent, l'article 29 aura pour effet d'abaisser de deux ans l'âge de départ à la retraite; or, la commission d'enquête déclarait qu'en 1948 il y avait trois retraités (deux agents et une veuve) pour quatre agents en service; depuis cette époque, la proportion a encore augmenté.

Il en résulte que la charge des retraites, déjà exagérément lourde et qui contribuait, en 1948, pour 20 p. 100 dans le total égal à 83 p. 100 des charges annexes de salaires, va encore s'accroître. Avec ce taux de 83 p. 100, qui était déjà à peu près le double de celui des grandes entreprises privées, la Société nationale des chemins de fer français battait de très loin tous les records des charges annexes de salaires; actuellement, ce taux est de 92 p. 100, il va encore s'élever et tendre vers 100 p. 100. Ainsi, à la Société nationale des chemins de fer français, non seulement les sommes déboursées par le contribuable s'accroissent, mais, par le jeu des accessoires de salaires, les rémunérations tendent à avoir de moins en moins de relation avec les services effectivement rendus. Pense-t-on que c'est de cette manière que l'effort sera récompensé ?

Et à une époque où une loi générale de la démographie fait que, dans toutes les nations, et en particulier en France, la charge des vieillards — d'une manière plus précise des retraités — pèse de plus en plus lourdement sur les générations actives, peu de mois après l'adoption de la loi du 2 août 1949 qui a élevé à soixante ans l'âge ouvrant droit à pension pour les fonctionnaires et au moment même où le Gouvernement, dans l'article 23, reconnaît la nécessité d'élever l'âge de la retraite à la Société nationale des chemins de fer français, par une contradiction qui coûtera des sommes considérables, on commence par l'abaisser.

A l'heure où la France est menacée dans son existence, où l'adoption du service de dix-huit mois a privé son économie de 100.000 jeunes gens et où elle soutient un effort de réarmement qui exige une main-d'œuvre supplémentaire, l'une des premières mesures que l'on prend consiste à retirer du circuit de la production, pour les mettre au repos, environ 30.000 travailleurs. Est-il besoin de préciser après cet exposé que cette disposition nous paraît non seulement inefficace, mais incohérente ?

Ajoutons que notre point de vue rejoint entièrement celui de la commission de la cour des comptes :

« La commission considère comme une réforme indispensable que la limite d'âge soit reculée de cinq années, sous réserve de dispositions transitoires motivées par la nécessité de comprimer les effectifs et que le taux des pensions soit simultanément révisé. »

(a) Nous ne parlerons pas du projet de la commission de l'Assemblée nationale qui est purement négatif sur le sujet: pas de dégagement des cadres et, pour le moment, pas d'élévation de l'âge de la retraite.

(b) Nous entendons par ce terme les agents autres que ceux qui bénéficient actuellement du départ à cinquante ans, ce qui est le cas des mécaniciens et chauffeurs.

Contre-propositions.

Ne voulant pas nous cantonner dans une critique stérile, nous efforcerons de compléter les dispositions du projet de loi, en remédiant à ses omissions qui sont nombreuses, d'une part, et, d'autre part, en veillant à éviter une diminution du potentiel économique de la nation, qui ne peut que peser fâcheusement sur sa production et dangereusement sur sa sécurité.

a) Omission des auxiliaires et des stagiaires.

Dans le projet du Gouvernement, il n'est nullement question des auxiliaires, ni des stagiaires; il apparaît cependant que, logiquement, les compressions d'effectifs devraient commencer par eux (réserve faite éventuellement des auxiliaires à temps partiel qui correspondent, dans les petites gares, à un besoin permanent).

b) Fixation du nombre des unités à dégager.

Nous avons vu ci-dessus que les excédents d'effectifs de la Société nationale des chemins de fer français, par rapport aux besoins raisonnables dépassent tout ce que le Parlement et l'opinion publique peuvent soupçonner. Il faudrait au moins fixer le nombre des agents faisant l'objet du programme de dégagement; faute de quoi, le Parlement se trouverait devant un texte vague qui serait appliqué, il ne faut pas en douter, avec des intentions encore plus vagues.

c) Fixation de l'échelonnement.

L'article 19 prévoit que les dégagements des cadres seront exécutés dans un délai de trois ans. Tout d'abord, ce délai nous paraît trop long et nous pensons que pour un problème qui est posé depuis si longtemps, la Société nationale des chemins de fer français a dû étudier les mesures de réorganisation lui permettant de fonctionner avec des effectifs moindres; c'est pourquoi un délai de deux ans apparaît comme largement suffisant.

Le gaspillage de moyens de production que constitue cette pléthore de personnel épuise dangereusement le pays; au moment où la défense nationale requiert impérieusement des bras, on ne peut la tolérer plus longtemps; une partie du personnel excédentaire, notamment le plus jeune, qui actuellement ne rend aucun service à l'économie du pays, devra être affecté à des tâches productives; or, ce n'est pas dans trois ans que la France doit réarmer, mais sans délai.

D'autre part, le Parlement a trop l'expérience de l'inertie dont font preuve les dirigeants de la Société nationale des chemins de fer français depuis si longtemps, pour ne pas assortir l'objectif final d'un certain nombre d'objectifs intermédiaires avec les dates correspondantes. Nous avons vu ci-dessus que les effectifs excédentaires, mal employés ou placés à tort à la Société nationale des chemins de fer français, dépassent 135.000 unités dont 75.000 pour les ateliers et 60.000 en chiffres ronds, pour les services de fonctionnement du chemin de fer proprement dit.

Mettons à part le problème des ateliers que nous examinerons plus loin. Les 60.000 unités en excédent dans les services généraux pourraient, selon nous, faire l'objet d'une réduction progressive sur deux ans, échelonnée en quatre semestres, soit: 1^{er} semestre, 20.000 unités; 2^e semestre, 20.000 unités; 3^e semestre, 10.000 unités; 4^e semestre, 10.000 unités.

Cette proposition tient compte, d'une part, d'un certain délai de mise en route et, d'autre part, du fait que ce seront les premières compressions qui seront le plus facilement réalisables, puisqu'elles n'imposent aucune réorganisation des services.

d) Etablissement d'un ordre à l'intérieur de chaque catégorie.

Il ne faut pas se dissimuler qu'il est extrêmement pénible pour un salarié de changer d'occupation et que, par conséquent, les dispositions nécessaires causeront un dommage certain au personnel qui en sera l'objet. Dès lors, il est tout au moins indispensable que ces mesures soient prises avec la plus stricte équité, et sans qu'aucun passe-droit puisse même être envisagé. Le seul moyen de satisfaire à cette condition nous paraît être qu'à l'intérieur de chacune des catégories un ordre de dégagement soit établi en tenant compte des dispositions prévues dans un décret d'application et notamment des charges de famille, de l'ancienneté et des notes.

Il est permis de regretter que dans le projet de la commission de l'Assemblée nationale, les mesures de dégagement, pourtant fort modérées, qui étaient prévues dans le projet gouvernemental n° 880 aient complètement disparu. Cependant, dans son rapport déjà cité, la commission de la cour des comptes en soulignait la nécessité:

« Jusqu'à présent, la réduction des effectifs n'a été réalisée, pour les agents du cadre permanent, que dans la limite des vacances résultant des départs et des mises à la retraite. Le statut actuel de ces agents leur garantit en effet une stabilité absolue dans leur emploi. La commission a tout spécialement attiré l'attention du Gouvernement sur les inconvénients que présente une telle rigidité dans la gestion d'un grand service public industriel. »

Peine perdue. La cour des comptes a prêché dans le désert et rien n'a été fait jusqu'à ce jour pour tenir le moindre compte de ses observations pourtant fort justes.

e) Elévation immédiate de l'âge de la retraite.

La seule solution efficace pour l'économie du pays est de maintenir au travail, le plus rapidement possible, la plus grande partie de la population active; c'est pourquoi il serait préférable d'aligner immédiatement la situation des cheminots sur celle des fonctionnaires, ce qui aurait pour effet d'élever l'âge de la retraite de cinq années, sans prévoir les dispositions transitoires de l'article 23 du projet gouvernemental qui nous mènent jusqu'en 1958.

Les cheminots ne peuvent y voir aucune injustice, attendu que cette disposition consisterait simplement à les traiter comme les fonctionnaires, ni mieux, ni plus mal. Qu'on ne vienne pas dire que cette mesure est attentatoire au statut des cheminots, un statut n'est pas un contrat mais un instrument légal que le Parlement a non seulement le pouvoir, mais le devoir de modifier lorsque les besoins de la nation eux-mêmes se transforment.

Au surplus, le Parlement par les lois des 20 septembre 1948 et du 2 août 1949 a bien changé sur ce point le statut des fonctionnaires; il serait injuste que les cheminots bénéficient d'une situation privilégiée aux frais de tous.

Cependant, comme il est indispensable de réduire les effectifs sans délai, il en résulterait que le dégagement devrait porter sur les agents ayant moins de quinze années de service. Il est facile de voir que, pour une même réduction d'effectifs, cette méthode entraînerait pour le Trésor une économie sensible. Faisons, par exemple, le calcul comparatif des deux procédés dans le cas d'une diminution d'effectif de 80.000 unités (4).

Le Gouvernement envisage, en effet, a-t-il déclaré, une réduction d'effectifs de 16.000 unités par an pendant cinq ans, soit 80.000 unités en tout, la plus grande partie de ces départs étant constituée par des mises à la retraite. On peut admettre, en chiffres ronds, qu'un agent revenant à 600.000 F par an, l'économie s'accroîtrait chaque année de 600.000 x 16.000, soit, en chiffres ronds, 9 milliards et demi. Elle serait donc, pour chacune des cinq années: 9,5 milliards, 19 milliards, 28,5 milliards, 38 milliards, pour atteindre 47,5 milliards la cinquième année, soit au total, en cinq ans, 9,5 + 19 + 28,5 + 38 + 47,5 = 142,5 milliards. Notons, d'ailleurs, que ce calcul est, en réalité, un peu trop favorable à la thèse du Gouvernement, puisqu'il ne tient pas compte de l'augmentation des charges de retraites.

Il nous paraît préférable de réaliser, sur les services autres que les ateliers, une compression à peu près équivalente, mais en deux ans au lieu de cinq ans et portant sur les agents jeunes.

Si on compte qu'un agent jeune revient en moyenne à 400.000 F par an, une réduction d'effectifs de 40.000 unités en une année procure une économie d'environ: 400.000 x 40.000 = 16 milliards.

Pour les cinq années à venir, les économies à attendre de ce fait seraient donc respectivement: 16, 32, 32, 32 et 32 milliards, soit, au total, 16 + 32 + 32 + 32 + 32 = 144 milliards. Mais il s'y ajouterait — ce qui ne se trouve pas dans le projet du Gouvernement — une économie sur les retraites; si on admet qu'un retraité coûte environ 250.000 F par an, en arrêtant chaque année pendant cinq ans le départ en retraite de 16.000 agents, on fait une économie qui croît chaque année de 250.000 x 15.000 = 4 milliards. Pour chacune des cinq années à venir, l'économie serait donc de ce fait de 4, 8, 12, 16, 20 milliards, soit au total 4 + 8 + 12 + 16 + 20 = 60 milliards. Au total, le système préconisé permettrait une économie de 144 + 60 = 204 milliards au lieu de 144 dans le système du Gouvernement.

Si on rapproche les deux projets sous forme d'un tableau:

Projet du Gouvernement (en milliards):
1^{re} année, 9,5; 2^e année, 19; 3^e année, 28,5; 4^e année, 38; 5^e année, 47,5.

Total: 142,5 milliards.

Contre-projet (en milliards):

16 (salaires) + 4 (retraites), 20; 32 (salaires) + 8 (retraites), 40;
32 (salaires) + 12 (retraites), 44; 32 (salaires) + 16 (retraites), 48;
32 (salaires) + 20 (retraites), 52.

Total: 144 salaires + 60 retraites: 204 milliards.

On constate qu'au bout de la cinquième année, les deux projets aboutissent à peu près à la même économie annuelle, mais que le contre-projet est plus efficace dans un court délai.

Ce calcul ne fait pas état des indemnités et pécules qui seraient plus élevés dans le contre-projet que dans celui du Gouvernement; il est évident, cependant, que la marge entre 142,5 milliards et 201 milliards, est tellement grande, qu'elle dépasserait très largement le montant des pécules à envisager.

Mais l'avantage principal que nous voyons au contre-projet, c'est qu'il apporte plus de travailleurs à l'économie du pays. A l'heure où la vie de la nation est en péril, on doit estimer qu'aucun homme valide n'a le droit de se croiser les bras et le Gouvernement doit avoir le courage civique nécessaire pour mettre au travail tous les citoyens qui en sont physiquement capables.

f) Cas des cadres supérieurs.

Cependant, et toujours conformément aux propositions de la commission d'enquête, nous pensons qu'il y aurait lieu de considérer spécialement le cas des cadres supérieurs, d'une manière plus précise des cadres appartenant aux échelles A à M, dont le nombre fait l'objet d'une inflation caractérisée et pour lesquels la mise à la retraite constitue, pour le budget de la société, une économie particulièrement sensible. Il devrait être, cependant, entendu que les cadres supérieurs ayant fait l'objet d'un dégagement, ne devraient pas être remplacés dans leur poste tant qu'il resterait des unités en excédent dans la catégorie correspondante.

g) Cas des ateliers.

Nous avons vu ci-dessus que le nombre des unités en excédent aux ateliers, par rapport aux besoins normaux, est de l'ordre de 75.000. Ce problème est d'ailleurs tout différent de celui des services de fonctionnement du chemin de fer proprement dit. En effet, il ne s'agit pas ici uniquement d'effectifs dont le nombre est supérieur

(4) Ce calcul est fait sur la base des rémunérations du milieu de 1951; comme il s'agit d'apprécier la relativité de deux conceptions, la conclusion reste valable.

à l'activité correspondante, mais d'un transfert d'activité du secteur « transports publics » au secteur « mécanique générale et armement ». L'extrême urgence qui s'attache à toutes les questions d'armement, nous conduit donc à proposer que soit opérée, dans un délai maximum d'un an, une reconversion des trois quarts des ateliers de la Société nationale des chemins de fer français; cette opération consisterait à transférer non seulement le personnel, mais également les machines et les bâtiments. Il conviendrait bien entendu, que le personnel appelé ainsi à changer d'activité reçoive une indemnisation légitime, et il nous apparaît, d'après l'article 21, que les avantages accordés au personnel ayant plus de quinze ans de service et qui cesse bénévolement ses fonctions, devraient être étendus aux agents des ateliers.

Il est malheureusement trop évident que toutes les dispositions que l'on adoptera, soit celles du projet gouvernemental, soit celles que nous préconisons, comme à la fois plus efficaces et plus économiques, coûteront nécessairement très cher.

Il serait, à notre sens, injuste de faire grief au ministère actuel de ces dépenses, mais, en sens inverse, il serait dangereux, pour l'avenir de nos institutions, que l'on ne se préoccupât point de certains actes qui ont eu pour effet de compromettre l'avenir. Tel est le cas de la décision prise par le ministre, en titularisant, malgré la direction de la Société nationale des chemins de fer français de l'époque, 20.000 auxiliaires en 1918 et 8.000 en 1919. Lorsque ce plan de dégagement sera achevé, est-ce que la Société nationale des chemins de fer français aura atteint une position dans laquelle on pourra dire qu'elle ne souffre pas d'un excédent de personnel titulaire ? Nous ne le pensons même pas, car nul ne sait quel sera le développement des transports routiers dans quelques années et, par conséquent, quelle sera finalement la part de trafic restant à la Société nationale des chemins de fer français; dans ces conditions, après achèvement de ce plan de dégagement, les effectifs de la Société nationale des chemins de fer français se trouveront encore exagérément rigides, et l'équilibre financier sera à la merci de toute diminution de trafic. On conçoit dès lors combien il eût été sage, en raison de cette conjoncture qui n'est pas nouvelle, que les ministres en fonction depuis la Libération prévoient une proportion d'auxiliaires suffisante pour parer aux variations du trafic; telle était, d'ailleurs, la recommandation de la commission d'enquête, et sur ce point aussi on doit regretter qu'elle n'ait pas été suivie.

Pour terminer nous dirons un mot d'une idée inattendue relative à la réorganisation de la Société nationale des chemins de fer français et à qui certains, en raison de la personnalité de son auteur, pourraient être tentés d'accorder quelque crédit.

Dans la proposition de loi qu'il a récemment déposée, M. Lemaire, député et ancien directeur général de la Société nationale des chemins de fer français, après avoir reconnu qu'il est possible, par une réorganisation dont il trace les grandes lignes, de dégager des effectifs notables, propose pour ceux-ci une sorte de reconversion au moins surprenante. Le personnel en excédent de la Société nationale des chemins de fer français serait affecté à l'étude du remembrement des communes rurales et à la construction de logements pour les cheminots!

Est-il besoin de faire remarquer que les comptables de la Société nationale des chemins de fer français ou les ajusteurs des ateliers ne pourraient être transformés en ouvriers du bâtiment que sous peine de consentir un rendement dérisoire, contre des charges connexes du salaire égales à 92 p. 100 si on leur conservait le statut de cheminot — ce qui, pour l'économie du pays, serait une opération déplorable.

Au surplus, nous avons déjà connu une reconversion, celle des entreprises nationalisées d'aéronautique et on sait à quel fiasco elle a abouti. Il nous paraît inutile de recommencer l'expérience.

Combien plus raisonnable nous apparaît la méthode suivie aux Etats-Unis lors de la résiliation des commandes de guerre en 1915. Les usines d'armement ont fermé leurs portes assez brutalement, il en est résulté des licenciements par centaines de milliers, mais grâce à l'effort de chacun, l'économie n'étant pas grevée d'un fardeau excessif et improductif est répartie rapidement vers la production plus abondante qui conditionne pour chacun un niveau de vie plus élevé.

2° Les abus de toutes sortes.

La liste en est tellement longue qu'il est difficile d'établir une classification claire. Nous avons signalé ci-dessus l'absence pratique de contrôle sur la gestion de la Société nationale des chemins de fer français et notamment sur les dépenses les plus considérables (p. 68), le caractère fantaisiste de la comptabilité de cette vaste entreprise, on peut même dire, c'est le seul terme qui convient: le truquage des comptes érigé à la hauteur d'un système (p. 73); nous avons cité aussi l'avis des experts les plus qualifiés sur les effets péthoriques (p. 88 et suivantes).

Nous examinerons plus loin d'autres aspects de la gestion de la Société nationale des chemins de français, et notamment le défaut d'organisation dans la structure des services, les doubles emplois et les triples emplois; nous exposerons aussi les principes critiques d'une réglementation du travail qui confond la présence avec l'activité (p. 138); nous verrons les méthodes défectueuses de la gestion des crédits de matériel (p. 120), ainsi que le véritable maquis des participations (p. 113).

Mais ici nous voulons nous limiter à l'énumération des avantages de toutes sortes qui sont accordés au personnel, dans des proportions qui ne se retrouvent dans aucun des services publics de l'Etat et qui dépassent de très loin ce que recommande une saine gestion.

3° Inflation des cadres et des grades.

A titre de sondage, nous avons fait une enquête complète sur un service, en comparant l'encadrement du service de la voie de l'ancien réseau Paris-Lyon-Méditerranée avec celui des services de la voie de la même aire géographique et qui ressortissent en partie à ce qu'on appelle actuellement la région Sud-Est et en partie à la région Méditerranée (a). Voici les chiffres:

Chefs de service et ingénieurs en chef: 1938 P.-L.-M., 3; 1950 S. N. C. F., 12. — Augmentation, 300 p. 460;

Cadres supérieurs (échelle A et au-dessus): 1938 P.-L.-M., 28; 1950 S. N. C. F., 64. — Augmentation, 130 p. 100;

Cadres (échelle 15 et au-dessus): 1938 P.-L.-M., 116; 1950 S. N. C. F., 575. — Augmentation, 400 p. 100;

Maitrise (échelle 10 et au-dessus): 1938 P.-L.-M., 1.033; 1950 S. N. C. F., 2.193. — Augmentation, 100 p. 100

Si on veut bien noter qu'il s'agit de lignes ou, dans l'ensemble, il circule moins de trains qu'avant la guerre, et d'une société qui se fait renflouer tous les six mois, on ne peut considérer cette situation que comme un scandale.

Ainsi, la proportion des cadres et de la maîtrise s'est accrue considérablement par rapport à ce qu'elle était avant la guerre. Si on veut bien songer que, dans toutes les administrations, le premier soin d'un cadre, quel qu'il soit, pour asseoir son autorité, consiste à disposer d'une secrétaire et d'un planton, il n'y a pas lieu de s'étonner que dans le même temps les services administratifs aient augmenté de 18 p. 100.

Il résulte de cette inflation des cadres que — c'est la mission de contrôle qui nous l'apprend — chaque chef de service est doublé ou triplé par des adjoints. La direction générale a d'ailleurs donné l'exemple:

L'inflation des cadres supérieurs à la direction générale doit être particulièrement signalée, alors que la convention de 1937 ne prévoyait qu'un directeur général, un directeur général adjoint et un secrétaire général, la Société nationale des chemins de fer français rémunère actuellement deux directeurs généraux dont l'un est attaché à la présidence, deux directeurs généraux adjoints, deux secrétaires généraux adjoints dont l'un a rang de directeur. En outre, un directeur est attaché à la direction générale.

Et le rapport poursuit:

Il y a un état-major surabondant à la direction générale. L'inflation est particulièrement marquée en ce qui concerne les adjoints du secrétaire général.

Tous les rapports sont d'ailleurs concordants, après avoir cité les mêmes chiffres, le rapport Huisman (p. 46) conclut: « On peut avoir une idée de l'inflation du personnel directeur! »

Est-ce que les services fonctionnent mieux pour autant? Pas du tout.

La multiplication des services de direction est grave en soi, car elle augmente les responsabilités et atourdit les services.

Et le rapport poursuit:

L'inconvénient le plus grave que présente la structure de la direction générale est le découpage des services.

Parfois même l'inflation est tellement exagérée qu'elle devient ridicule: le ministre lui-même ne citait-il pas l'exemple de cette gare dans laquelle il y a 42 sous-chefs de gare!

Les surclassements se sont d'ailleurs étendus à tout le personnel: « Il n'y a plus actuellement que quelques cheminots à l'échelle 1 », alors qu'avant la guerre il y en avait 100.000 à cette échelle, leur nombre n'est plus que 500 environ.

D'une manière générale, le surclassement a été de une et demie à deux échelles. Loin de nous la pensée de soutenir que les appointements des cheminots étaient trop élevés, ou même qu'ils étaient suffisants, mais il faut voir que ce glissement vers le haut entraîne le développement proportionnel de tous les avantages annexes, et surtout, ce qui est plus grave, pour reprendre l'expression d'un cheminot: « C'est qu'on ne trouve plus personne pour pousser la brouette! »

La commission de la cour des comptes a, elle aussi, signalé ces surclassements et souligne l'importance de la disposition prévue au projet de loi gouvernemental n° 880 selon laquelle la fixation des effectifs sera faite par échelles et la considère comme « de nature à apporter un correctif aux surclassements ». Malheureusement, la commission de l'Assemblée nationale a supprimé cette mesure de sagesse.

4° Charges annexes de salaires.

La commission d'enquête sur la Société nationale des chemins de fer français signale que les charges annexes de salaires se montent, à la Société nationale des chemins de fer français, au pourcentage absolument extravagant de 83,3 p. 100, soit à peu près le double des entreprises industrielles du secteur privé et très sensiblement plus qu'à l'électricité de France ou dans les Charbonnages. Le ministre nous a appris il y a quelques mois qu'elles avaient encore augmenté et atteignaient 92 p. 100; le projet du Gouvernement vise d'ailleurs à les gonfler encore.

Nous allons en donner une liste, sans pouvoir assurer qu'elle soit complète.

1° Primes diverses.

Les traitements de base ont été complétés par un nombre très élevé de primes, indemnités et allocations. Leur nombre actuellement s'élève à plus de 100.

(a) Nous avons tenu compte du fait que certains arrondissements du Paris-Lyon-Méditerranée ne sont pas rattachés à la région Sud-Est.

Leur liste contient cinq pages. Certaines sont curieuses, telles que la « prime spéciale pour l'entretien d'un chat » ainsi que la « prime d'allumage de lanternes ».

Il en résulte une complexité extrême des feuilles de paye, et un alourdissement administratif qui est assez vain.

Le principe de cette prime apparaît à première vue raisonnable puisqu'elle est fonction des résultats du compte d'exploitation. Mais, comme dans la comptabilité de la Société nationale des chemins de fer français tout est vicié, on intègre en recettes dans ce compte les subventions accordées par l'Etat pour combler le déficit; ainsi la prime d'exploitation est solidement garantie à tous les bénéficiaires quel que soit le montant des pertes de la Société. C'est ce mécanisme que la commission de la cour des comptes qualifie de « paradoxal ».

2^o La commission de la cour des comptes nous apprend que le personnel de la S. N. C. F. bénéficiait — et bénéficie peut-être encore — d'un régime littéralement extravagant en matière de rémunération des heures supplémentaires. Tout le monde sait que dans l'industrie, les heures supplémentaires bénéficient de la 41^e à la 48^e d'une majoration de 25 p. 100 et, à partir de la 49^e d'une majoration de 50 p. 100. Les dirigeants de la S. N. C. F. avaient feint de comprendre que les deux majorations se cumulaient.

3^o Indemnités et allocations diverses, notamment en cas de déménagement; ces indemnités donnent lieu à de véritables abus: c'est ainsi qu'il arrive qu'un agent muté, perçoit dans sa nouvelle résidence des frais d'hôtel pendant des mois, et que, dans le même temps, il loue en meublé son ancien logement à un prix très supérieur à son loyer;

4^o Soins médicaux et dentaires gratuits, non seulement à l'agent, mais à sa famille. Autrement dit, le ticket modérateur du régime général de la sécurité sociale est inconnu à la S. N. C. F. De même le remboursement des frais pharmaceutiques est effectué dans des conditions plus larges que pour les fonctionnaires ou les assurés du régime général;

5^o Prestations en cas de maladie remboursées par une caisse de prévoyance, et d'un montant supérieur aux prestations de la sécurité sociale;

6^o Envoi gratuit des enfants dans les colonies ou camps de vacances;

7^o Economats. — Ces organismes vendent à prix coûtant des denrées alimentaires et objets de consommation courante par l'intermédiaire de 20 magasins de gros et 183 magasins de détail. Leur personnel a augmenté de 70 p. 100 de 1944 à 1949 et leur chiffre d'affaire annuel atteint 10 milliards (a). Ils bénéficient d'avantages notables aux frais de la S. N. C. F.: avances à taux réduit s'élevant à 4 milliards (a), facilités de transport.

La commission de la cour des comptes les critique vivement. Leur gestion a été et reste encore très défectueuse. Les frais généraux ont atteint 30 p. 100 du montant des ventes. Les effectifs ont été pléthoriques, le personnel de direction et des cadres anormalement élevé. Par une extension regrettable, une fraction importante des agents est dotée du statut des cheminots.

« La commission demande également que les avantages consentis aux économats en matière de transport soient révisés, que toutes les avances de la S. N. C. F. soient assorties d'intérêts et que le personnel cesse d'être affilié au statut des cheminots. »

La commission d'enquête:
Estime que l'existence des économats ne se justifie plus actuellement à la S. N. C. F.

Et elle poursuit:
Si l'économat est une forme socialement dépassée, c'est, en outre, une forme qui est génératrice de gaspillages dans une entreprise nationale.

En effet:
La S. N. C. F. est amenée à effectuer le financement du fonds de roulement des économats, qui se traduisent actuellement par une charge de 4 milliards pour sa trésorerie, c'est-à-dire, en définitive, pour le trésor public.

La S. N. C. F. est amenée à prêter du personnel aux économats. Or, ce personnel a le statut des cheminots et jouit de ce fait des diverses prestations étudiées ci-dessus, qui rendent leurs services beaucoup plus coûteux que les services identiques rendus par du personnel ayant le statut du droit commun. Sans doute, remboursent-ils à la S. N. C. F. le traitement de ces agents, mais ces dépenses grèvent d'autant les frais généraux des économats et, par conséquent, diminuent les avantages de prix que l'on peut consentir aux cheminots.

En conséquence, il serait opportun de supprimer les économats et de les remplacer par des coopératives.

Il n'y a, en effet, aucune raison que le contribuable continue à faire les frais des déficits de gestion (935 millions en 1949) d'organismes aussi critiquables;

8^o Logement. — Le logement gratuit pour un nombre très élevé d'agents (61.000 logements en 1939, davantage actuellement);

9^o Des cartes de circulation s'étendant, non pas comme en 1937 au réseau de la compagnie intéressée, mais à la totalité du territoire métropolitain; cet avantage a encore pris de l'ampleur du fait du surclassement du personnel dont nous avons parlé ci-dessus et qui a entraîné un surclassement correspondant dans l'utilisation des classes de voitures. Le nombre des cheminots ou des familles de cheminots voyageant, soit gratuitement, soit à tarif réduit, atteint 20 p. 100 de l'ensemble du trafic, « ce qui constitue un abus notoire » a déclaré le ministre à la commission des finances. En 2^e classe cette proportion atteint 25 p. 100 en 1^{re} classe 45 p. 100. Selon une déclaration du ministre, il est même arrivé certains jours que les trains arrivant en Belgique contiennent 80 p. 100 de cheminots ou de parents de cheminots.

10^o Des permis gratuits ou à tarif réduit accordés aux retraités.

Nous avons tenté de chiffrer au moins d'une manière approximative, ce que coûtent à la S. N. C. F. et par conséquent à l'Etat, les facilités de transport accordées par la S. N. C. F. à ses agents, à leur famille et à ses retraités.

En 1950, la circulation totale sur la S. N. C. F. a été de 26 milliards de kilomètres-voyageurs, ce chiffre étant le produit du nombre de voyageurs multiplié par le parcours de chacun d'eux.

En ce qui concerne les porteurs de facilités de circulation, le deuxième rapport de commission de vérification des comptes des entreprises publiques nous en donne le détail (page 31, *Journal officiel* du 26 janvier 1951), il se décompose comme suit:

« a) Personnel S. N. C. F. en activité: 443.500 cartes gratuites;
« b) Enfants, parents, grands-parents et beaux-parents du personnel de la S. N. C. F.: 740.000 cartes à tarif réduit de 90 p. 100; 6.400.000 permis gratuits;
« c) Retraités de la S. N. C. F. et leur famille: 3.600.000 permis gratuits; 2.700.000 permis à 75 p. 100 de réduction. »

En parlant des bases les plus modérées, nous pouvons évaluer comme suit le nombre de voyages effectués gratuitement par ces bénéficiaires:

Il n'est pas exagéré de supposer que les porteurs de cartes de circulation voyageant au moins deux fois par mois, soit 24 fois par an, ce qui semble même très modeste.

Nous arrivons donc aux chiffres annuels suivants:

a) Agents en activité:

443.500 cartes x 24, 10.632.000 voyages gratuits.

b) Familles d'agents:

740.000 cartes à 90 p. 100, soit: 740.000 x 0,90 x 24, 15.984.000 voyages gratuits et permis gratuits, 6.400.000.

c) Retraités:

Permis gratuits, 3.600.000; permis à un quart de place, 2.700.000 x 0,75, 2.025.000.

Total: 38.641.000 voyages gratuits.

Nous n'avons aucun renseignement sur la longueur moyenne de ces voyages gratuits, mais en les estimant seulement à 75 km, soit 150 km aller et retour, nous sommes certainement en dessous de la vérité.

Les cheminots voyageant gratuitement ont donc parcouru:

$38.641.000 \times 150 \text{ km} = 5,8 \text{ milliards de km/voyageurs gratuits.}$

Le trafic total de la S. N. C. F. étant de 26 milliards voyageurs/km, nous voyons que les « facilités de circulation » représentent environ 20 p. 100 du trafic total.

On observe que sur la base du parcours moyen admis ci-dessus et en comptant une moyenne de 1.200 voyageurs par train, les facilités de circulation accordées aux cheminots représentent 30.000 trains de voyageurs complets.

11^o Des prêts au mariage remboursables en 10 ans sans intérêt;

12^o Des prêts immobiliers et hypothécaires;

13^o Des allocations et prêts d'honneur pour frais d'études dans des conditions plus avantageuses que celles dont bénéficie la généralité des étudiants. Le montant des prêts qui croît d'année en année atteignait 1.691 millions fin 1943 et 2.139 millions fin 1949;

14^o Des secours exceptionnels en cas d'urgence: toujours suivant des formules plus larges que dans les services de l'Etat;

15^o L'entretien et l'éducation gratuite des orphelins du rail;

16^o Les primes de déménagement pour les retraités;

17^o Une prime de départ en retraite pour les agents qui quittent le service;

18^o Le transport de marchandises à tarif réduit;

Ces réductions vont jusqu'à 60 p. 100 et jouent dans la limite de 2.000 kilos pour les provisions de ménage plus 500 kilos par enfants à charge et de 4.000 kilos pour les transports pondéreux. En bénéficient non seulement les collaborateurs en activité, mais aussi les retraités. Ces facilités correspondent au total à 6 millions de tonnes par an ce qui représente 10.000 trains de 30 wagons.

19^o Les dépenses pour les sports et la culture qui atteignent 2,3 p. 100 du montant des dépenses de personnel, c'est-à-dire presque le triple de ce que dépensent les charbonnages pour le même objet. Ces dépenses ne sont d'ailleurs pas parfaitement efficaces et fréquemment les installations sportives sont réalisées au bénéfice exclusif des cheminots, alors que dans certaines localités la population aurait avantage à en bénéficier;

20^o Un régime d'apprentissage plus avantageux que le droit commun. C'est la première commission budgétaire du conseil d'administration de la S. N. C. F. qui, dans sa séance du 9 février 1949, signale: « La durée des études pourrait être réduite et le salaire des apprentis est anormalement élevé. »

21^o Un régime de retraites plus avantageux que celui des fonctionnaires de l'Etat, aussi bien au point de vue de l'âge qu'à celui du taux des allocations. Ces retraites, sont, en effet, versées par une caisse autonome, mais la S. N. C. F. supporte de ce fait une charge 3 à 4 fois supérieure à celle de la caisse, charge qui s'est élevée à 17 milliards en 1949 pour atteindre 32 milliards en 1950; l'âge de la retraite 55 ans, en général, 50 ans dans certains cas, alors que, aussi bien pour les fonctionnaires de l'Etat, que pour les cheminots à l'étranger, l'âge auquel s'ouvre le droit à la retraite est de 60 ans.

Il n'entre, certes pas, dans nos intentions de soutenir que l'existence de ces différents avantages constitue, par principe, un abus et nombre d'entre eux reposent sur une base d'équité ou de solidarité qui ne saurait être mise en discussion mais ce qui est critiquable, c'est l'application qui en est faite par la S. N. C. F. dans des proportions qui dépassent très largement ce qui est considéré comme possible ailleurs et ce qui a pour effet d'enlever aux autres services sociaux des moyens d'action qui seraient employés dans des cas socialement plus intéressants.

Comment les agents de la S. N. C. F. ont-ils pu obtenir ces différents avantages. C'est la commission d'enquête qui nous le dit :

« C'est en mettant successivement en avant trois catégories d'arguments » :

1° Ils ont considéré comme définitivement acquis les avantages dont ils jouissaient lorsqu'ils étaient en service dans les anciennes compagnies (facilités de circulation, économiât, 13^e mois) ;

2° Le statut particulièrement avantageux de l'Electricité de France leur a permis de demander et d'obtenir l'augmentation de la durée du congé et des traitements de base (1946-1947) ;

3° Leur état d'agents d'une société nationale leur a permis d'obtenir des avantages spéciaux accordés aux fonctionnaires (complément d'allocations familiales, intégration de la durée du service militaire dans le temps de service comptant pour la retraite, taux de majoration des retraites).

Devant cette situation, la commission d'enquête estime — et nous partageons son avis — « que l'existence d'un régime particulier d'avantages spéciaux se justifie de moins en moins à mesure du développement de la législation sociale ».

Ajoutons que la même commission d'enquête critique la gestion des œuvres sociales dont elle signale « les gaspillages » ; pour sa part, l'auteur de la présente proposition a eu connaissance que, récemment encore, en dépit de sa situation financière catastrophique, la S. N. C. F. s'offrait le luxe d'acheter des châteaux.

On ne peut porter sur le fonctionnement de la Société nationale des chemins de fer français qu'un seul jugement : il fournit l'exemple le plus typique d'une gestion démagogique du service dans l'intérêt du personnel, lequel constitue une force électorale puissante et disciplinée, menée par les syndicats, armés de la menace de grève.

Une telle situation était déjà critiquable quand les chemins de fer bouclaient leur budget par leurs propres moyens ; actuellement, le déficit étant considérable et ayant toutes chances de se prolonger pendant nombre d'années, il serait injuste d'imposer aux autres travailleurs de ce pays de se cotiser périodiquement sous forme d'impôts pour maintenir à une catégorie des privilégiés dont ils ne jouissent pas eux-mêmes.

C'est pourquoi il importe, tout d'abord, à titre de principe, de rattachier clairement les travailleurs du rail soit au secteur public, soit au secteur privé. Nous pensons, quant à nous, que l'élément essentiel à prendre en considération en vue d'opter pour l'un ou l'autre rattachement consiste dans la stabilité de l'emploi, facteur qui intègre étroitement le personnel de la Société nationale des chemins de fer français au secteur public.

Il importerait qu'une disposition spéciale de la loi en cours de discussion fixât expressément ce principe. Il en résulterait un alignement des avantages relatifs à la sécurité sociale, aux allocations familiales, aux indemnités à caractère de remboursement de frais avec les travailleurs de la fonction publique. Les cheminots ne seraient pas fondés à se dire victimes d'une injustice, car il n'y a véritablement aucune raison sérieuse pour que, dans les domaines qui relèvent de la solidarité nationale, ils soient traités autrement que la masse des agents de l'Etat.

En outre, pour éviter le pulvérisement des primes dont les taux ne sont soumis à aucun contrôle efficace, ainsi que cela est, au contraire, le cas pour les administrations publiques, la liste des primes et leur taux devraient être fixés par des décrets publiés au *Journal officiel*.

Au surplus, en dehors des primes dont bénéficient les employés de la fonction publique, ne devraient être admises que les primes de rendement ou d'économies.

Il nous paraîtrait même équitable qu'un rajustement spécial des salaires soit opéré pour tenir compte, sans augmentation ni dévaluation globale, des rajustements qui auraient été ainsi décidés en ce qui concerne les avantages accessoires des salaires.

En résumé, la solution préconisée montre nettement qu'il ne s'agit pas en quoi que ce soit de diminuer la juste rémunération des cheminots, mais simplement de la rendre claire et enfin comparable à celle des services relevant directement du budget de l'Etat.

III. — La limitation des dépenses de matériel

Nous avons vu que les dépenses de matériel de la Société nationale des chemins de fer français relèvent de trois budgets distincts :

Le budget d'exploitation ;

Le budget de reconstruction ;

Le budget des investissements productifs.

Il convient donc d'examiner successivement chacune de ces trois sortes de dépenses :

1° La réduction des dépenses d'exploitation.

Il importerait, tout d'abord, que la Société nationale des chemins de fer français prenne enfin conscience de la nécessité du principe d'économies dans la gestion de son exploitation.

Les cas précis de gaspillage et de négligence ne sont, hélas, que trop nombreux dans tous les rapports d'inspection. C'est ainsi que les frais généraux de matériel représentent 20 p. 100 des dépenses de personnel, alors qu'un ministère des travaux publics le rapport est de 10 p. 100 : « La différence », continue l'enquêteur, « est en réalité plus importante si l'on observe que la rémunération moyenne du personnel de la Société nationale des chemins de fer français est sensiblement plus forte que celle du personnel de l'Etat ».

Cela veut dire, en termes simples, que les dépenses de bureau, d'automobiles, de papier, de machines à écrire, etc., sont pratiquement plus du double dans la Société nationale des chemins de fer français, par rapport à ce qu'elles sont dans un ministère technique.

En dépit de l'importance des marchés que les services de la Société nationale des chemins de fer français sont appelés à passer

pour les chemins de fer, les conventions ne sont pas établies avec tout le sérieux nécessaire. « Il n'y a pratiquement pas de contentieux. » Cela signifie que, contrairement à tous les usages des administrations publiques qui défendent énergiquement les deniers de l'Etat, ici on arrive toujours à s'entendre avec le fournisseur, puisqu'il n'y a pratiquement jamais de procès.

Les services d'achat de la Société nationale des chemins de fer français ne se sont même pas donné la peine d'établir la liste de leurs fournisseurs ; on imagine sur quelle base obscure peut être établie la concurrence, dans les achats, puisqu'il n'y a même pas de liste des fournisseurs. La concurrence est cependant le meilleur régulateur des prix et, en même temps, la garantie que l'intégrité des fonctionnaires appelés à passer les commandes ne saurait être mise en cause, ce qui n'est pas le cas en l'occurrence.

Il n'y a pas non plus de contrôle des prix ; pourquoi se donner la peine de contrôler les prix, puisque c'est finalement le contribuable qui paye le déficit ?

« Les stocks locaux peuvent être réduits de moitié », nous dit encore un rapport d'enquête.

Naturellement, une certaine générosité règne en matière de parc automobile : « Le parc automobile de la direction générale est à réduire ».

Alors que la Société nationale des chemins de fer français a, selon ses protagonistes, été créée en 1937 de manière à permettre, par une centralisation des commandes, l'application des principes de standardisation qui sont à la base de l'industrie moderne, on a le regret de constater qu'elle emploie 241 modèles de locomotives. On imagine ce que ce vaste désordre peut coûter en ce qui concerne les stocks, le temps perdu et les erreurs de modèles, etc.

Tout ce désordre découle, d'ailleurs, dans une large mesure, d'une erreur initiale de conception : c'est la manière fantaisiste selon laquelle est établi le budget annuel d'exploitation, document qui, convenablement conçu, devrait servir de cadre à la gestion. Laissons parler un ancien ministre des travaux publics :

Le budget de la Société nationale des chemins de fer français est établi dans des conditions vraiment extraordinaires.

Permettez-moi d'en dire quelques mots :

On part de ce qu'on appelle une hypothèse de trafic. Les techniciens dont vous avez parlé, dont la valeur est incontestable et incontestée — j'ai été un de ceux qui leur ont rendu un hommage mérité — formulent ce qu'ils appellent l'hypothèse de trafic. Ces ingénieurs sont-ils qualifiés pour interpréter d'une façon efficace l'orientation économique du pays et l'évolution des échanges ? Sont-ils compétents pour mesurer les conséquences pour le trafic ferroviaire, de telle ou telle mesure votée, je suppose, par le Parlement, ou décidée par le Gouvernement. Je ne le crois pas.

Ces techniciens formulent donc une hypothèse de trafic et demandent aux directeurs régionaux de chiffrer les moyens qui permettront de la réaliser. Cela paraît extraordinaire, c'est cependant ainsi.

On centralise les réponses, on les regroupe, on totalise les dépenses et l'on obtient ce qu'on appelle le budget des dépenses d'exploitation pour l'année.

Il est évident que si l'on continue à établir ainsi les budgets de la Société nationale des chemins de fer français, on reviendra chaque année nous demander de combler, soit des avances, soit autrement, les déficits d'exploitation.

Je ne veux pas insister davantage.

Ces critiques sont reprises par la commission d'enquête : « Il est important de noter que ces programmes sont purement techniques et qu'ils ne comportent absolument aucune évaluation en francs ».

Ainsi, alors que, dans toutes les administrations publiques, un chef de service qui demande des crédits est obligé de les chiffrer en deniers, ce qui l'incite nécessairement à se préoccuper du coût du service qu'il dirige, à la Société nationale des chemins de fer français, on n'a point de ces soucis matériels, la question d'argent est discrètement passée sous silence, on ne s'en apercevra que plus tard, lorsqu'il s'agira de demander au Parlement les crédits nécessaires pour faire face au déficit grandissant !

2° La limitation des dépenses de reconstruction.

La Société nationale des chemins de fer français est soumise, en matière de reconstruction, à des dispositions financières vraiment curieuses ; alors que le pays est libéré depuis sept ans, ni cette société, ni le Gouvernement n'ont jamais encore pris la peine de chiffrer exactement le montant des dépenses de reconstitution restant à opérer ; une loi du 28 octobre 1946 a, à vrai dire, décidé que le rail, en tant que sinistré, bénéficierait d'un régime spécial, mais ce régime n'a pas encore été défini.

Nous sommes donc dans le provisoire depuis des années ; les dépenses de reconstitution sont portées à un compte d'attente et le Trésor y verse mensuellement des acomptes, à valoir sur sa participation définitive dont tout le monde ignore le montant.

Ce système paraît à la fois incertain et discutable. En effet, dans leurs déclarations publiques, les dirigeants de la S. N. C. F. revendiquent, se plaçant sur le même plan que les autres sinistrés, le droit à la réparation des dommages de guerre aux frais de l'Etat. La S. N. C. F. a droit, déclare son président, « au remplacement de ses installations fixes et de son matériel roulant détruit ». Cet argument paraît faible, à la fois sur le plan juridique et sur le plan pratique ; en effet si l'Etat a une dette envers la S. N. C. F. au titre de la reconstruction — ce qui n'est pas contestable — il est non moins vrai que la S. N. C. F. a des dettes envers l'Etat ; la compensation devra donc jouer.

Par ailleurs, tous les experts reconnaissent que le parc de matériel roulant de la S. N. C. F. en 1938 se montait, si on le compare aux besoins du trafic, à un chiffre qu'on ne peut qualifier que d'extravagant. De plus, ce parc était un héritage des anciens

réseaux, que ceux-ci avaient réussi à se faire payer aux frais du contribuable. Nous avons cité (page 21) des chiffres avec la référence d'avis qualifiés.

Or, un des arguments mis en avant lors de la nationalisation est que, du fait de la concentration des sept réseaux en un seul, on allait pouvoir faire face au même trafic, avec un parc moindre. Il ne saurait donc être question de reconstituer le parc au chiffre de 1939; ce serait un pur gaspillage ne correspondant à aucune nécessité économique.

Au surplus, il ne manque pas d'exemples de dépenses entreprises au cours des dernières années, sous prétexte de reconstruction et pour des motifs dont la futilité a été ultérieurement reconnue.

Je n'en citerai qu'un seul exemple pour lequel l'auteur de la présente proposition est intervenu personnellement: les dépôts et ateliers de Rennes ayant été bombardés, il fut dépensé 429 millions jusqu'à la fin de 1949 pour leur reconstruction. A cette époque, la S. N. C. F. estimait à 1.217 millions les dépenses restant à faire, qui correspondaient pour partie à la reconstruction et pour partie à de l'extension ou de la modernisation. Or, dans le rapport que je présenterai au Conseil de la République sur le budget de reconstruction de la S. N. C. F., je fis remarquer que l'estimation des dépenses restant à faire paraissait excessive et la S. N. C. F. après un nouvel examen de la question, ramena le montant à 245 millions, soit à moins du cinquième de la somme prévue.

Que doit-on penser d'un entrepreneur qui, ayant présenté un devis, en est réduit à amputer celui-ci des quatre cinquièmes dès que se manifeste l'intention de discuter le bien-fondé de ses demandes?

Le pays peut donc sur cette seule opération, faire une économie d'un milliard. Que dire alors de la thèse extravagante présentée dans la presse par le président de la S. N. C. F. et selon laquelle cette société « a droit » à la reconstruction intégrale de ses destructions aux frais du contribuable.

Il convient donc d'examiner le problème de la reconstruction sur le plan du bon sens d'abord, et seulement ensuite de donner une forme juridique à la solution retenue.

Quelle est la fraction des installations et de l'équipement de la S. N. C. F. dont la reconstruction est indispensable. Telle est la première question qui doit se poser. Pour ne citer qu'un seul exemple, au moment où il existe un parc, en réserve, plus de 40.000 wagons, il serait déraisonnable d'engager des dépenses pour reconstruire tous ceux qui ont eu la malchance d'être détruits, il y a de cela plus de sept ans. C'est seulement lorsque cette estimation aura été faite et soumise au Parlement dans une loi spéciale qu'il pourra être question de répartir le montant de cette charge entre la S. N. C. F. d'une part, et l'Etat d'autre part.

3° Le contrôle des dépenses d'investissements productifs.

En ce qui concerne les investissements productifs, de même que pour les autres dépenses de matériel que nous avons examinées ci-dessus, la réforme la plus nécessaire consiste à insuffler à la S. N. C. F. cette idée que seules les dépenses rigoureusement indispensables et rentables doivent être proposées. Cela n'a certes pas été le cas jusqu'à présent.

Elle place sur le même plan des travaux urgents et d'autres correspondant à de simples commodités. Le souci de réduire les dépenses d'établissement au minimum est insuffisant à tous les degrés de la hiérarchie.

La recherche de la perfection technique pour la perfection technique, abstraction faite de l'utilité économique, voilà ce que signale le rapport Huisman!

Et il ajoute: « Le véritable travail aurait consisté à apprécier la rentabilité. »

Pour notre part, nous avons déjà cité des travaux gigantesques et d'une utilité contestable, surtout au moment où le trafic plafonne: rappelons le triage de Villeneuve-Saint-Georges, avec son immense rotonde de 133 mètres de diamètre, le triage d'Archères qu'on ne s'est pas donné la peine de reconstruire, on a préféré faire une installation entièrement neuve qui se révèle très supérieure aux besoins; le triage de Châlons-sur-Marne avec ses 360.000 mètres cubes de déblai et dont les travaux, sur lesquels le Parlement n'a pas eu à se prononcer, ont englouti 1.000 tonnes d'acier (de quoi construire 400 véhicules automobiles); la gare et le triage de Tergnier, particulièrement luxueux; la gare de Lyon-Guillotière, pour laquelle la *Revue des chemins de fer*, elle-même, se demande « si le réseau n'a pas péché par excès et s'il n'eût pas été opportun de se contenter d'installations plus modestes ». Consommation: 2.000 tonnes d'acier, rien que pour les halles mécanisées, soit l'équivalent de 800 véhicules automobiles; ces halles sont aujourd'hui quasi vides et récemment la S. N. C. F. s'efforçait de les louer, sans trouver de preneur. Nous pourrions en citer bien d'autres.

Dans certains cas, cette mégalomanie a même eu l'inconvénient de nuire à l'équilibre de la balance des comptes et au développement de l'industrie nationale, par la passation de commandes considérées à l'étranger; c'est ainsi que la S. N. C. F. a acheté 60.910 wagons à l'étranger, alors qu'elle n'en commandait que 22.595 à l'industrie nationale, gaspillant ainsi des devises précieuses, qui auraient été plus utiles à équiper notre production en machines-outils modernes.

Les achats de locomotives et de wagons ont été tellement exagérés que la président de la S. N. C. F. a dû reconnaître, le 15 décembre 1949, devant la commission des finances du Conseil de la République, que l'excédent du nombre des locomotives s'élevait à plus de 500 et qu'il y avait, à cette époque, plus de 40.000 wagons au garage.

Ces observations ne signifient certes pas que l'on doive arrêter tous les travaux d'investissement, aussi inconsidérément que l'on ait entrepris certains; nous n'ignorons pas qu'une locomotive à vapeur consommant quatre fois plus de charbon que la centrale électrique qui alimente la locomotive électrique ni qu'un locotracteur Diesel permet dans un triage, de faire le travail de quatre locomotives à vapeur.

De même, pour la rentabilité de l'exploitation des voies secondaires, il est nécessaire de développer les autorails ainsi que les remorques d'autorails.

De même encore, nous avons vu plus haut (page 57) que la coordination du rail et de la route recommande, pour éviter des ruptures de charge, que soit encouragée la technique nouvelle des remorques rail-route.

Mais ce qu'il ne faut surtout pas, c'est que soient entrepris des travaux qui s'avèreront non rentables et à cet égard nous aimerions avoir enfin du Gouvernement des éclaircissements au sujet de cette ligne d'Argurande à Bort-les-Orgues, qu'il est question de reconstruire pour une dépense qui s'élèverait à 4 milliards 500 millions, alors que le trafic attendu ne semble pas dépasser 600 voyageurs par jour de bout en bout et 100.000 tonnes de marchandises annuellement, qu'au maximum la recette annuelle doit être de 50 millions, alors que le seul intérêt du capital investi exigerait pour que l'exploitation soit rentable, que la recette atteigne au moins 225 millions.

En résumé, le critérium qui devrait présider à l'établissement de travaux d'investissement, quels qu'ils soient, devrait être basé sur la rentabilité; un calcul de rentabilité devrait, sous la signature d'un responsable, être établi pour chaque opération et soumis au Parlement qui accorderait ainsi les crédits en connaissance de cause. Cette disposition aurait l'avantage de permettre de rechercher ultérieurement les fonctionnaires de la S. N. C. F. qui auraient engagé à la légère les deniers de l'Etat dans des opérations inutiles.

IV. — La réorganisation de l'administration et de l'exploitation.

L'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français reste souvent liée à des « routines » ou à des « méthodes surannées »; d'une manière très générale, un compartimentage artificiel et une spécialisation poussée jusqu'à la caricature semblent avoir été instaurés dans le seul but de justifier la multiplication des emplois.

Mais l'exploitation est avant tout alourdie par la gestion d'un certain nombre de lignes à trafic dérisoire.

1° Le problème des lignes affluentes.

Les lignes à faible trafic sont un héritage de la III^e République. L'histoire du développement du chemin de fer peut, en effet, se diviser en trois grandes phases:

De 1837, date de la construction de la ligne Paris-Saint-Germain, à 1858: établissement des lignes qui sont les lignes à grand trafic d'aujourd'hui (9.000 km);

De 1858 à 1882: financement, par le système de la garantie d'intérêt, d'une deuxième étape qui porte la longueur du réseau à 25.000 kilomètres: jusque-là, la conception est économiquement saine;

A partir de 1882: exécution du plan Freycinet, ce qui, avec ses prolongements, portera le réseau à 37.000 kilomètres en 1914. Il faut bien dire que, dans cette troisième étape, à côté de constructions utiles pour des raisons économiques ou stratégiques, figuraient nombre de communications qui n'avaient été entreprises que par une collusion entre des intérêts électoraux et de puissants groupes d'entrepreneurs. Ces lignes, qui n'étaient déjà pas rentables à l'époque de leur construction, le sont encore moins actuellement avec le développement des transports routiers.

Il en résulte qu'aujourd'hui, pour 100 km de lignes existantes, 50 km absorbent 82 p. 100 du trafic, et les 50 autres kilomètres ne véhiculent que 18 p. 100 seulement. C'est, en gros cette deuxième moitié qui s'avère une charge excessive; c'est sur ces lignes à trafic dérisoire que le prix de revient est le plus élevé; nous avons cité le cas du tronçon Argenton-la Châtre, sur lequel la Société nationale des chemins de fer français a un prix de revient de 74 F la tonne kilométrique pour des transports qu'elle vend au tarif de 4 F 17, c'est-à-dire avec une perte de 91 p. 100.

Nombre de lignes secondaires sont donc déficitaires par nature; la Société nationale des chemins de fer français aggrave d'ailleurs cette situation en les gérant avec sa prodigalité habituelle; c'est ainsi que, dans la gare de Forcalquier, elle n'hésite pas à maintenir 20 agents qui regardent passer un seul train par jour.

Une étude spéciale et particulièrement approfondie de ce problème a été conduite par notre distingué collègue M. Bousch, au nom de la sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées.

M. Bousch a considéré que la façon la plus efficace d'y procéder consistait, non pas à s'occuper, dans un examen général et qui n'eût pu être que superficiel, de la situation de toutes les lignes de l'espèce, mais à effectuer, au contraire, l'étude approfondie de quelques lignes choisies dans une région typique.

Son choix s'est alors porté, pour effectuer cette sorte de monographie, sur le département d'Indre-et-Loire, parce que celui-ci présente une particularité très intéressante, celle d'offrir, sur des parcours analogues, deux modes différents d'exploitation de lignes secondaires, entre lesquels peuvent s'effectuer des comparaisons pleines d'enseignement. Une partie du réseau secondaire à voir

normale d'Indre-et-Loire est en effet exploitée par la Société nationale des chemins de fer français et le reste par une compagnie privée suivant des modalités et des procédés techniques différents.

Par exemple :
Les autorails de la compagnie privée sont servis par un seul agent et ceux de la Société nationale des chemins de fer français par deux agents ;

Les autorails de cette compagnie sont plus économiques que ceux de la Société nationale des chemins de fer français, tant au point de vue du prix d'achat qu'à celui de la consommation ;

Les trains de marchandises sont tirés par des locomotives Diesel sur le réseau privé et par des locomotives à vapeur sur les lignes S. N. C. F. ;

Les effectifs des gares et du service de la voie sont très sensiblement plus réduits qu'à la S. N. C. F.

Il résulte de toutes ces causes conjuguées que la société privée facture à la S. N. C. F. le kilomètre de traction au prix de 60 F (a) et elle réalise des bénéfices, alors que le prix de revient de la S. N. C. F. pour effectuer le même travail atteint couramment 200 francs.

La sous-commission a conclu de cette enquête :

1° Que, contrairement à une opinion assez répandue, il est possible d'exploiter la plupart des lignes de chemin de fer secondaire dans des conditions rentables ;

2° Que le déficit de ces lignes ne relève pas toujours de causes intrinsèques, mais bien plutôt de conditions irrationnelles de gestion ;

3° Qu'il sera en conséquence souvent possible de ne pas priver les populations intéressées du bénéfice des services auxquels elles sont habituées.

Comment choisir entre les diverses solutions techniques possibles en fonction du trafic ?

Tout d'abord, il faut pour chaque ligne établir un compte d'exploitation ; non pas un compte de liquidation sur la base des méthodes actuelles d'exploitation, mais un compte prévisionnel en fonction des méthodes simplifiées qui doivent être instaurées.

Ce travail préalable doit permettre de diviser les quelque 17.000 kilomètres de lignes affluentes en deux catégories :

1° Celles qui, même après réorganisation, s'avèreraient exagérément déficitaires : il faudra bien se résigner à les fermer ; le pays ne peut supporter indéfiniment des pertes de substance qui l'épuisent ;

2° Celles qui, après réorganisation, auraient une gestion équilibrée, ou tout au moins dont le déficit serait ramené à des limites raisonnables. Ces lignes devraient être maintenues en service, mais à notre sens, sous deux réserves :

a) Comme il s'agit essentiellement de lignes d'intérêt local (départemental ou interdépartemental), le déficit des lignes maintenues devrait être supporté intégralement par les collectivités locales intéressées. Il appartiendrait ainsi aux représentants des usagers de décider dans quelle mesure ils préfèrent supporter des impôts plus élevés pour bénéficier du chemin de fer de préférence aux transports routiers ;

b) Comme il s'agirait de lignes dont les modes d'exploitation doivent, pour être raisonnables, s'écarter très sensiblement de ceux des voies de grande desserte, il est vraisemblable que des sociétés locales seraient mieux préparées techniquement à assurer une gestion économique ; il n'y a en tout cas aucune raison de les écarter.

C'est donc aux collectivités locales, c'est-à-dire aux usagers et aux contribuables intéressés qu'il appartiendrait de décider de la solution qu'ils considèrent comme la mieux adaptée à leurs besoins.

Cette formule qui donne le dernier mot aux usagers, est non seulement plus rationnelle, mais aussi plus démocratique que la méthode actuelle selon laquelle toutes les particularités locales sont serinement ignorées par cette énorme machine aux rouages si lourds que constitue la S. N. C. F.

Cette conception conduirait-elle à la fermeture de la quasi totalité des 17.000 km de lignes affluentes ou bien au contraire, un allègement de l'exploitation est-il susceptible de rendre exploitables sans charges excessives nombre de lignes secondaires ? Nous pensons que par une gestion plus simple, très sensiblement différente de celle de la S. N. C. F., il serait possible de « sauver » un nombre notable de lignes secondaires.

Voici une liste des réformes qui pourraient être accomplies (b) :

a) Utilisation d'engins techniquement adaptés.

Suppression absolue de la traction à vapeur ;

Emploi d'autorails Diesel pour les voyageurs et notamment d'autorails légers ;

Emploi de locomotives pour les marchandises ;

Emploi de moteurs de puissance moyenne comme les cars et les camions (la S. N. C. F. s'offre le luxe de moteurs de 300 CV, alors que les transports routiers se contentent de 60 CV sur des profils plus accidentés) ;

Emploi de moteurs de conception plus économique (les Diesel des gros camions routiers coûtent très sensiblement moins cher que les moteurs des engins S. N. C. F. parce que celle-ci ne recule devant aucun superflu).

(a) Prix de 1950.

(b) Un certain nombre de ces suggestions sont tirées d'une étude très poussée publiée par la fédération des syndicats d'ingénieurs, cadres, techniciens et agents de maîtrise de la S. N. C. F.

b) Simplification de l'exploitation.

Allègement des règlements de sécurité des petites lignes qui sont trop largement inspirées des nécessités des lignes à grande vitesse et à grand trafic (a) ;

Dans certains cas, suppression des signaux électriques ou mécaniques (a) en se contentant des pancartes-gares ;

Circulation sans demande de cantonnement lorsqu'un seul train circule en navette (a) ;

Perception des taxes dans les véhicules ;

Fixation des tarifs par section et non au kilomètre ;

Enregistrement des bagages dans la voiture ;

Taxation des bagages au colis et non au poids ;

Emploi d'autorails conçus pour n'exiger qu'un seul agent ;

Allègement de la comptabilité des petites gares en les rattachant à un établissement principal (système en vigueur dans les P. T. T.).

d) Allègement des règles de travail.

Ouverture des petites gares seulement à certaines heures ; vacation du personnel établies en conséquence (actuellement dans les petites gares, le personnel travaille surtout aux heures de passage des trains) ;

Emploi d'agents polyvalents en raison de la simplicité des tâches, par exemple entretien des aiguillages par les agents des gares (a).

e) Accroissement des facilités données aux usagers.

Multiplication des points d'arrêt par aménagement sommaire des passages à niveau qui deviendraient des « haltes » ;

Accroissement de la fréquence par emploi d'autorails de capacité modérée (la S. N. C. F., toujours grande dame, dédaigne les petits autorails de capacité comparable au car) ;

Accroissement de la fréquence en évitant l'accouplement des autorails (l'intérêt des autorails c'est qu'ils peuvent être employés par unité ; c'est sans doute pour cela qu'on les voit généralement par deux).

Dans l'ensemble, le syndicat des cadres de la S. N. C. F. estime dans l'étude citée ci-dessus qu'une exploitation appropriée peut diviser presque par deux les dépenses et certains recouvrements incitent à penser que cette proportion est proche de la réalité.

Mais alors, puisque toutes ces simplifications sont possibles, que certaines n'exigent aucune mise de fonds, mais seulement l'abandon de routines acquises, nous sommes fondés à nous poser une question : l'intérêt de la direction de la S. N. C. F. pour réaliser ces réformes ou tout au moins pour les proposer lorsqu'elles exigent une décision ministérielle ?

Comme la S. N. C. F., alourdie par des méthodes qui ne conviennent qu'aux artères à grand trafic, mais qui sont diamétralement opposées aux règles de souplesse qui s'imposent aux lignes secondaires, est peu adaptée à assurer un service économique et satisfaisant, nous proposons que, pour chacune de ces lignes, la S. N. C. F. soit mise en concurrence, sur la base d'un cahier des charges, avec les entreprises privées, en vue de la prise en concession des lignes à faible trafic, étant entendu que les collectivités locales intéressées auraient la faculté de se rabattre sur la régie directe, dans le cas où aucune proposition ne serait jugée satisfaisante. La concurrence étant l'aiguillon le plus efficace, son emploi, dans ce domaine, serait susceptible d'économiser au pays des sommes considérables.

2° L'allègement de la machine administrative.

La machine administrative de la Société nationale des chemins de fer français est tellement lourde qu'on peut se demander si elle n'a pas été compliquée à plaisir.

Celle des anciens réseaux n'était déjà pas simple, mais, en 1933, dans le but d'imposer une uniformité des méthodes de gestion, on a superposé aux services anciens un service central nouveau ; ce procédé avait, certes, sa raison d'être dans une période transitoire, mais il aurait fallu ensuite, ou bien supprimer pratiquement les services des anciens réseaux, dénommés actuellement services régionaux, ou bien, une fois l'uniformisation faite, ramener les nouveaux services centraux au rôle d'un noyau réduit, chargé seulement d'une coordination.

Les services centraux et les directions régionales.

C'est ainsi qu'on trouve à Paris deux sortes de services : les uns, datant de la Société nationale des chemins de fer français, ont autorité sur l'ensemble du territoire et les autres, qui sont les héritiers des services des anciennes compagnies, exercent leur action sur l'une des cinq régions : Nord, Est, Sud-Ouest, Ouest, Sud-Est.

En outre, depuis la libération, on a créé une direction régionale à Marseille, en lui attribuant autorité sur une partie de l'ancien réseau P. L. M.

C'est dans ces conditions que, nous l'avons vu, les effectifs des services centraux qui étaient de 5.700 unités au temps des anciens réseaux, ont cru jusqu'à 9.500.

Nous avons exposé qu'un pareil gonflement était inadmissible, puisque la mesure dans son principe aurait dû conduire à une diminution que nous chiffrons modestement à 20 p. 100. Tel est bien, d'ailleurs, l'avis des commissions d'enquête. C'est ainsi que le rapport Huisman estime que la direction générale « est trop étendue ».

(a) Suggestion de la fédération des cadres.

signale « l'inflation du personnel directeur » et critique cette « multiplication des services de direction... grave en soi » qui « fragmente les responsabilités et alourdit les services ».

Le même rapport nous apprend, d'ailleurs, que cette prolifération des services divers s'effectue dans l'anarchie : Les pouvoirs respectifs de chacun n'ont pas été spécifiés et il continue :

Les services ont donc pu être démantelés au gré des nominations et des événements, ce qui a entraîné l'illogisme de la répartition actuelle des tâches.

On ne peut pas dire en termes plus clairs, que des postes ont été créés parce que cela convenait à certaines personnalités.

Mais parfois, ce désordre touche à l'absurdité.

C'est ainsi qu'actuellement le service de la comptabilité n'a plus aucune attache avec le service de caisse, ce qui rend impossible tout contrôle.

Quoi d'étonnant qu'une pareille organisation, si on ose s'exprimer ainsi, coûte très cher : le rapport Lemoine signale, nous l'avons vu ci-dessus, que les frais généraux de fonctionnement des bureaux sont le double de ce qu'ils sont dans un ministère technique.

Citons quelques chiffres pour l'exercice 1948 : les frais administratifs de la direction générale se sont élevés à 887 millions et ceux des directions régionales à 602 millions. Signalons d'ailleurs, en passant, que dans le domaine des frais administratifs, on trouve non seulement la direction générale et les directions régionales, mais maints autres services dont les dépenses prolifèrent à côté de ces deux grands organismes centraux et s'y ajoutent, alors qu'ils devraient y être compris :

Contrôle général : 100 millions ; service central du personnel : 130 millions.

Puisqu'il y a un service central du personnel, pourquoi ces dépenses ne sont-elles pas comprises dans celles de la direction générale, qui coûte déjà suffisamment cher ?

L'organisation des services régionaux fait l'objet des mêmes critiques de la part des enquêteurs.

Nous avons vu ci-dessus que la Société nationale des chemins de fer français a fait l'expérience dans la région Méditerranée d'un nouveau type d'organisation allégé dans lequel le nombre des compartiments est moins excessif que dans l'ancien, il en est résulté que :

A la région Méditerranée l'effectif des services régionaux représente 2,64 p. 100 de l'effectif total du personnel, alors que cette proportion est de 4,22 dans les autres régions. L'économie est de 37 p. 100. Sans doute la région Méditerranée fait-elle appel pour la comptabilité, la réglementation et les horaires à la région Sud-Est. Il n'en reste pas moins qu'elle a réalisé une économie nette substantielle, certainement supérieure à 25 p. 100. Des réductions de personnel très importantes peuvent donc être envisagées dans les services régionaux.

On constatera donc que lorsque nous proposons une amputation de 15 p. 100 sur les effectifs des services régionaux, ce n'est pas un saut dans l'inconnu, c'est simplement l'extension d'une expérience qui a réussi parce qu'elle ne pouvait pas ne pas réussir, et c'est en deça de ce que les experts considèrent comme possible. La mission Huisman confirme cette appréciation :

La mission estime qu'il y aurait des économies appréciables à réaliser en fusionnant les bureaux d'études qui existent, actuellement, dans chaque service, et qui alourdisent les transmissions d'une façon inutile... A tous ces points de vue, la réforme fonctionnelle, réalisée à la région Méditerranée est excellente et devrait être généralisée.

En parlant du directeur régional, le rapport Huisman nous apprend :

Qu'il se borne à gérer les institutions sociales.

Pour parler en termes clairs, pour un fonctionnaire de rang aussi élevé, cela ne peut s'appeler qu'une sinécure.

Mais pourquoi n'a-t-on pas réussi jusqu'à présent à opérer ces réformes qui sont à la fois si nécessaires et si faciles, car dans chaque cas, on a un point de repère certain quant au volume des effectifs nécessaires (effectifs des services centraux des anciens réseaux pour la direction générale, effectifs de la région Méditerranée pour les services régionaux). Le rapport Huisman nous l'apprend encore.

La généralisation de cette réforme de structure (il s'agit de l'organisation type Méditerranée), réforme qui s'impose avec évidence, n'a cependant que peu de chance d'aboutir en raison de l'opposition des titulaires actuels des postes. La mission estime qu'elle devra, cependant, se faire, et qu'elle pourra entrer facilement en vigueur, au fur et à mesure de la mise à la retraite des actuels directeurs de région.

Cela veut dire, en termes clairs, que la mission considère qu'il existe à la Société nationale des chemins de fer français un certain nombre de hauts fonctionnaires qui sont tout prêts à saboter leur service, au détriment de l'intérêt national, dans le seul but de maintenir une organisation extrêmement coûteuse qui leur vaut des avantages personnels. Nous estimons qu'il n'est pas concevable — ou bien alors c'est qu'il n'existe plus dans ce pays de puissance publique — qu'un gouvernement puisse s'incliner devant l'opposition ainsi reconnue de travailleurs de l'Etat, quel que soit leur rang.

Si les dispositions relatives à la mise à la retraite des cadres supérieurs des catégories A à M que nous proposons ne suffisaient pas à alléger la Société nationale des chemins de fer français, non seulement des cadres pléthoriques, mais même de certains collaborateurs qui s'opposent à toute réorganisation, il faudrait se résoudre à envisager que, dans la période de réorganisation, le ministre des travaux publics ait le pouvoir de mettre à la retraite anticipée, ou de dégrader des cadres, tout fonctionnaire supérieur du réseau, appartenant aux échelles A à M, qui n'apporterait pas à la réforme en cours un concours, non seulement loyal, mais actif.

3° Les services locaux.

Nous verrons plus loin comment, par un assouplissement des méthodes d'exploitation, il est possible de réduire de façon sensible les effectifs d'exécution.

Dans le présent paragraphe, nous signalerons seulement combien la structure administrative des services locaux est défectueuse.

On sait, en effet, que le chemin de fer est divisé en trois grands services : voie, traction et exploitation, et que chacun d'entre eux est organisé sur une base territoriale en arrondissements. Il existe donc une quarantaine d'arrondissements du service de la voie et à peu près autant de la traction et de l'exploitation. Ces arrondissements ont fréquemment des sièges et des territoires communs, sans que ce soit cependant une règle.

A l'échelon de la région, il existe également trois chefs de service, un pour chacune des trois spécialités. Il en résulte que si une question, même minime, se pose à Bayonne et concerne à la fois la voie et la traction, ce qui est fréquent, pour trouver un chef commun ayant pouvoir d'apprécier les divers aspects de la question, il faut transmettre le dossier à Paris, car c'est seulement au service central qu'existe une autorité ayant capacité de décider. On conçoit toute la lenteur des transmissions et la lourdeur d'une structure administrative ainsi comparativement. Il en résulte une inflation considérable du personnel de direction et du personnel de bureau.

Mais il y a plus grave. C'est qu'en pratique, personne, au chemin de fer, n'a qualité pour organiser une entraide efficace entre les services d'exécution appartenant aux trois branches d'activité. Les cheminots de l'exploitation d'une localité peuvent être cernés de travail à cause d'une pointe de trafic due aux congés payés, à la saison des betteraves ou à celle des pommes de terre, alors que ceux de la voie sont relativement peu chargés, personne n'a pouvoir, pour organiser dans le cadre d'un secteur territorial limité, une entraide entre les différents services. Or, cette entraide apparaît comme un moyen simple de réaliser des économies importantes sur les effectifs d'exécution.

Cette idée est d'ailleurs celle que présente M. Lemaire, député, à qui son passé de directeur général de la Société nationale des chemins de fer français donne une autorité toute particulière, dans la proposition de loi n° 615 déposée le 9 août dernier. M. Lemaire suggère de grouper systématiquement un arrondissement de la voie, un arrondissement de la traction et un arrondissement de l'exploitation pour former une « circonscription ». Il y aurait donc une quarantaine de circonscriptions et cet échelon hiérarchique nouveau se substituerait aux régions.

4° L'assouplissement des règles d'exploitation.

Nous avons vu qu'un problème essentiel pour le chemin de fer est l'assouplissement des règles d'exploitation des lignes affluentes. Mais on doit reconnaître que cette nécessité d'alléger les règlements s'impose également pour les voies de grande desserte.

De nombreuses mesures ont été suggérées dans ce sens : suppression de certains omnibus sur des grandes lignes et remplacement par des autorails ; différenciation plus accentuée des moyens mis par le chemin de fer à la disposition du public, suivant les jours de la semaine ou les périodes de l'année. C'est ainsi qu'on peut concevoir qu'une relation soit assurée certains jours par un train, d'autres jours par un autorail et que même, les jours où le trafic est trop creux, la liaison soit totalement supprimée. Le chemin de fer use déjà, à vrai dire, de cette faculté ; mais il semble qu'il devrait encore en étendre l'emploi.

Par ailleurs, l'utilisation d'une remorque constituée parfois par un wagon de modèle courant attelé à la suite d'un autorail, permet, les jours où le trafic est un peu trop fort pour l'autorail seul, d'éviter la mise en marche d'un train. Le cahier des charges devrait être assoupli, de manière à permettre à la Société nationale des chemins de fer français de substituer certains jours et de sa propre autorité, au train complet, soit l'autorail avec remorque, soit l'autorail sans remorque.

Le conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français a signalé « que l'obligation de transporter ne devrait jamais aller jusqu'à ce point que l'affrètement d'un wagon fut tenu pour inévitable pour le transport, dans un délai contractuel, d'un ou deux modestes colis ».

En somme, le cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français aurait besoin d'être extrêmement allégé, tant en ce qui concerne les transports de voyageurs que les transports de marchandises. Si l'on n'en arrive pas à cette mesure, il en résultera inévitablement un gaspillage de moyens dont le contribuable sera finalement les frais.

Tout ceci dépend du ministre des travaux publics et non pas de la Société nationale des chemins de fer français, il n'en est pas question dans le projet en instance devant le Parlement.

Ce qui dépend de la Société nationale des chemins de fer français, par contre, c'est de réduire l'invraisemblable paperasserie qui règne dans ses services. C'est ainsi que les imprimés et fournitures de bureau des gares de ville coûtaient à eux seuls, en 1948, 734 millions.

En outre, il sera nécessaire d'assouplir la réglementation du travail ; trop souvent, on confond la présence avec le travail effectif. Le conseil d'administration le dit lui-même : « Des économies appréciables pourraient venir de légers assouplissements de la réglementation du travail ». L'ancien président de la Société nationale des chemins de fer français, M. Flouret, déclarait à la séance du conseil d'administration du 28 janvier 1949 : « La législation du travail est actuellement plus restrictive qu'avant-guerre ».

A ce sujet, il faut citer l'in vraisemblable « dictionnaire des emplois » selon lequel les postes de la Société nationale des chemins de fer français sont divisés en une multitude de spécialités qui ne correspondent à aucune nécessité technique et dont le rôle est bien délimité, avec une étroitesse qui confine au ridicule : c'est ainsi que l'agent qui pèse les bagages ne peut plus être le même que celui qui remplit le bulletin ; ce n'est pas prévu dans le dictionnaire. On conçoit l'énorme inflation d'effectifs qu'entraîne un pareil système. La littérature du moyen âge nous a déjà parlé d'un certain cuvier qui refusait de faire les travaux « qui n'étaient pas inscrits sur son rotlet » ; à cette époque, cela s'appelait « une farce ». Au nom des contribuables que nous représentons et qui font les frais de cet invraisemblable gâchis, nous nous croyons autorisés à déclarer que la farce n'a que trop duré.

Il conviendrait donc de permettre à la Société nationale des chemins de fer français d'utiliser son personnel dans des conditions raisonnables, c'est-à-dire en l'appliquant complètement à un travail effectif.

Sur le même sujet, signalons l'anomalie que constitue la dépense d'une somme de 1 milliard 279 millions en 1918, pour le paiement à des entreprises privées, au titre de la manutention, du nettoyage et de la désinfection dans les gares et bureaux de ville. Une dépense aussi lourde ne peut s'expliquer que d'une seule manière : c'est que, en dépit du personnel largement excédentaire de la Société nationale des chemins de fer français, celle-ci est obligée de recourir à des travailleurs du secteur privé pour ces opérations, du fait que leur exécution ne peut être envisagée par le moyen de son propre personnel, par suite d'une réglementation du travail trop restrictive.

Ainsi, d'un côté le contribuable paye du personnel inoccupé et, d'un autre côté, il paye une deuxième fois pour faire certains travaux que la Société nationale des chemins de fer français pourrait très bien faire. Cette remise en ordre exige, évidemment, de la part du ministre, un minimum d'autorité, pour lequel il peut compter sur l'appui du Conseil de la République ; la dignité des pouvoirs publics ne doit plus permettre qu'un ministre puisse dire, à la tribune de l'Assemblée nationale :

« Il faut que les cheminots acceptent les autorails à un agent. » Ce qui laisse supposer que le ministre n'était pas en mesure de « faire accepter » ce qu'il estimait lui-même raisonnable. Etant donné les circonstances actuelles, il faut que le ministre ait le courage de prendre ses responsabilités et que des paroles d'impuissance aussi caractérisées ne soient plus entendues.

Dans le même ordre d'idées, signalons que, dans une lettre D. 9103/1 du 23 mars 1919, adressée par le président de la Société nationale des chemins de fer français, à cette époque, M. Flouret, au ministre, celui-ci déclare :

« Les mutations d'office sont devenues presque impossibles. »

Le ministre des travaux publics a récemment reconnu qu'il n'est pas non plus possible de faire changer d'occupation un agent, même si son poste est devenu sans objet et c'est ainsi que la plupart des agents libérés par l'électrification de Paris-Dijon, opération pour laquelle les crédits d'investissements ont été obtenus en invoquant des opérations d'économies, sont toujours en place.

Il faudra, évidemment, que l'autorité des dirigeants de la Société nationale des chemins de fer français soit suffisante pour que la réorganisation prévue puisse se faire, même si elle doit entraîner quelques mutations d'office.

En résumé, nos suggestions dans ce domaine se ramènent à deux : Ne pas omettre d'assouplir les règles d'exploitation des lignes de grande desserte ; Restaurer l'autorité.

V. — La concentration des activités de la Société nationale des chemins de fer français.

Personne n'a soutenu que le fonctionnement technique des services du chemin de fer soit défectueux ; il ne nous paraît par douteux, au contraire, que les réseaux français se classent d'une manière très honorable dans les comparaisons internationales ; mais par contre — les chiffres sont là — il n'est pas contestable que, du point de vue financier et économique, la Société nationale des chemins de fer français est la plus mal gérée de toutes nos entreprises nationalisées.

Or, cette société qui se trouve devant un problème de redressement interne, d'ampleur exceptionnelle, qui est obligée de faire face à une crise dont elle n'est, d'ailleurs, pas entièrement responsable, mais qui est d'une gravité telle que pour une entreprise du secteur privé, c'est son existence même qui serait en jeu, au lieu de concentrer son activité sur la solution des difficultés qui lui sont propres, la disperse, au contraire, dans toutes sortes de domaines qui sont loin d'être essentiels.

C'est ainsi qu'elle a constitué et développé des ateliers de constructions mécaniques qui sont les plus vastes du pays ; c'est ainsi également qu'elle intervient, sous la forme de participations financières, dans un grand nombre d'activités économiques autres que le chemin de fer et enfin, qu'elle possède un actif immobilier dont le moins qu'on puisse dire, c'est qu'une bonne partie constitue un superflu.

C'est pourquoi nous examinerons successivement :

Les ateliers de la Société nationale des chemins de fer français : les activités annexes de cette société.

Nous proposerons ensuite, dans un troisième paragraphe, que la Société nationale des chemins de fer français opère des cessions de biens meubles et immeubles en vue de concentrer son activité à sa mission fondamentale qui est le fonctionnement correct du chemin de fer et l'équilibre financier du rail.

1° Les ateliers de la Société nationale des chemins de fer français.

Nous avons évoqué ci-dessus, à propos des effectifs pléthoriques de la Société nationale des chemins de fer français, le cas particulièrement typique des ateliers qui représentent à eux seuls 100.000 personnes sur 125.000 cheminots.

Un pareil gonflement constitue, de la part de la Société nationale des chemins de fer français, un véritable détournement de fonctions ; cette société est, en effet, une entreprise de transports et non pas de construction mécanique. Nous avons fait ressortir combien ce développement apparaît encore plus excessif au moment où les travaux de réparations du matériel roulant consécutifs aux dommages de la guerre sont terminés ou en passe de l'être.

Ce point de vue est partagé par notre distingué collègue, M. Armengaud, dans le rapport spécial qu'il a établi sur les ateliers de la Société nationale des chemins de fer français où il souligne en outre que :

L'électrification dans le Midi a pour double conséquence le progressif arrêt des commandes de matériel pour la traction à vapeur et la diminution des commandes de remplacement et de rechange en raison de la mutation progressive des matériels et pièces pour traction des réseaux électrifiés vers les autres.

C'est très justement, selon nous, que notre collègue souligne l'importance de cette transformation de la technique, car sur les quelque 105.000 unités constituant les ateliers de la Société nationale des chemins de fer français, les ateliers de locomotives — c'est-à-dire en pratique de locomotives à vapeur — occupent 85.000 personnes et les ateliers de wagons seulement 20.000 environ.

Cette évolution dans la forme de l'énergie utilisée pèse lourdement sur l'industrie spécialisée dans les machines à vapeur ; les ateliers de mécanique de la Société nationale des chemins de fer français ne peuvent pas échapper à cette rançon du progrès technique.

Mais notre collègue, M. Armengaud, va plus loin et soulève très justement la question du statut du personnel des ateliers.

Les ateliers de la Société nationale des chemins de fer français, écrit-il, sont-ils composés de « cheminots » ou de personnel classique de toute usine de l'industrie mécanique ? L'opinion de votre rapporteur ainsi que de certains de ses interlocuteurs appartenant à la Société nationale des chemins de fer français et à l'industrie est formelle : il s'agit de personnel relevant de l'industrie mécanique et qui n'a de cheminot que son appartenance à une entreprise publique qui gère les chemins de fer.

Il suffit, dès lors, de supprimer cette appartenance et de faire entrer ce personnel considéré, aussi bien cadres dirigeants que manœuvres du dernier échelon, dans le droit commun et dans le cadre d'entreprises privées courantes, sociétés de personnes ou sociétés de capitaux pour que disparaissent le fondement juridique des oppositions actuelles.

Ajoutons que sur le plan industriel, ce serait véritablement une catastrophe nationale que de laisser mal utilisé le parc magnifique de machines-outils — dont 4.000 machines-outils modernes acquises au titre du plan Monnet — alors que notre production, et en particulier notre production d'armement, a un impérieux besoin et de machines et plus encore de spécialistes de la mécanique.

Voici les mesures que propose à cet effet notre collègue :

1° Transformation des grands ateliers en sociétés mixtes dont la Société nationale des chemins de fer français (c'est-à-dire l'Etat) serait le principal actionnaire ;

2° Allègement des prix de revient par l'alignement des charges sociales avec celles de l'industrie mécanique ;

3° Alignement des salaires du personnel des ateliers avec l'industrie mécanique.

Notre collègue fait observer que ces dispositions « entraîneraient pour les ouvriers qualifiés et pour les cadres de substantielles augmentations de salaires compensant les avantages politiques du statut du cheminot tel que la C. G. T. l'a conçu ».

La proposition de notre collègue Armengaud a été l'objet d'un certain nombre de critiques de la part de ceux qui, conduits à rester sur la réserve vis-à-vis des nationalisations, en raison des mécomptes qu'elles ont donnés, se sont assez naturellement souciés de n'en pas voir constituer de nouvelles par un tel mécanisme.

A notre sentiment — et c'est dans cette mesure que nous donnons notre accord à la proposition Armengaud — il s'agirait là d'une entreprise qui constituerait une forme de transition entre la gestion directe assurée actuellement dans de mauvaises conditions par la Société nationale des chemins de fer français et le retour à la gestion privée, qui doit être en cette matière l'objectif final.

Cette transition pourrait s'effectuer par la cession progressive au secteur privé de la part que détient la Société nationale des chemins de fer français dans le capital social initial.

Une telle façon de procéder se heurte peut-être à la rigueur des conceptions doctrinales de certains libéraux, mais pour peu qu'on veuille bien y réfléchir, elle constitue à peu près le seul moyen de procéder pratiquement à la réforme, sans à-coups et sans soulever des difficultés, difficilement surmontables pour le Gouvernement actuel.

2° Les activités annexes.

Le rapport de la commission d'enquête nous renseigne sur l'étendue des activités annexes de la Société nationale des chemins de fer français : « Le nombre des participations financières de la Société nationale des chemins de fer français s'élève à 102 ».

Par leur nature et leur multiplicité, la Société nationale des chemins de fer français constitue le plus vaste trust existant dans l'économie française. Cette société nationale pratique systématiquement

l'intégration verticale si justement et si sévèrement reprochée aux sociétés anonymes du secteur privé.

Dans le domaine de l'énergie électrique, elle détient des obligations indemnitaires résultant de la nationalisation d'un grand nombre de sociétés d'énergie électrique :

L'Union des producteurs d'électricité des Pyrénées-Orientales (U. P. E. P. O.) ;

L'Union électrique des Pyrénées-Orientales (U. E. P. O.) ;

La Société des transports d'énergie de la région de l'Est (S. T. E. R. E.) ;

L'Union hydro-électrique ;

La Société pour le transport électrique du Massif Central ;

La Société Rouergue-Auvergne ;

La Société Centre-Ouest.

Elle détient une partie du capital de la Compagnie nationale du Rhône ; enfin, elle possède, en propre, dans les Pyrénées et le Massif central, des usines hydro-électriques.

La Société nationale des chemins de fer français est, par ailleurs, l'un des plus importants armateurs français ; « sa flotte a été presque complètement reconstituée ».

Elle compte 21 cargos et 2 paquebots, divisés en trois flottes :

La flotte Ouest, qui assure le trafic international entre les chemins de fer français et les chemins de fer anglais ;

La flotte Sud-Ouest, que la commission d'enquête juge « sans aucun intérêt pour la Société nationale des chemins de fer français. Les six cargos qui la composent sont utilisés par une compagnie privée pour un trafic qui n'a rien à voir avec celui de la Société nationale ».

La commission d'enquête, critiquant le taux de location dérisoire consenti par la Société nationale des chemins de fer français pour ses navires à une compagnie privée, poursuit :

« Tout se passe, en définitive, comme si la Société nationale des chemins de fer français subventionnait ladite compagnie privée. »

La flotte du Sud-Est, qui est « utilisée actuellement au transport des minerais et des fruits nord-africains » et qui, pour « l'exploitation propre du chemin de fer, ne présente pas d'intérêt direct ».

Et la commission, nommée par arrêté du 8 mai 1948, conclut qu'« à part les navires de la flotte de la Manche, qui assurent la liaison avec les chemins de fer anglais, tout le reste de la flotte devrait être aliéné ».

En matière de transports fluviaux, la Société nationale des chemins de fer français participe au capital de la Compagnie générale pour la navigation sur le Rhin.

Elle possède par ailleurs plus de 20.000 actions de la Compagnie Air France.

Elle s'intéresse à l'équipement frigorifique par le truchement de : La Société des transports et entrepôts frigorifiques (S. T. E. F.) ; La Société d'exploitation des wagons frigorifiques (S. E. F.) ; La Société des docks frigorifiques du Havre, etc.

Elle participe également à des entreprises diverses de transport :

La Société de gérance des wagons de grande capacité (S. G. W.) ;

La Société des voies ferrées des Landes ;

La Société des chemins de fer des Pyrénées-Orientales ;

La Société des voies ferrées départementales du Midi, etc.

Par l'intermédiaire de la Société de contrôle et d'exploitation des transports auxiliaires (S. C. E. T. A.), elle a groupé en une seule société des services de transport de voyageurs, de messageries et de marchandises, c'est donc « une entreprise complète de transport sur route qui est ainsi gérée par la Société nationale des chemins de fer français ».

La Société nationale des chemins de fer français avance les capitaux nécessaires à la S. C. E. T. A., laquelle possède elle-même des filiales ; ainsi, la voit-on concurrencer les transports routiers grâce aux avances du Trésor.

La Société nationale des chemins de fer français a monté de nombreuses sociétés immobilières ayant pour objet de développer une politique du logement qui est, certes, excellente en elle-même, mais qui contribue, dans la période de pénurie actuelle, à faire du personnel du chemin de fer une catégorie privilégiée en réservant à son bénéfice des disponibilités financières qui sont trop réduites pour satisfaire des besoins parfois plus urgents.

De même le chemin de fer participe à l'exploitation d'un certain nombre d'hôtels de tourisme.

Parmi les participations diverses, citons :

Le Groupement d'importation des produits sidérurgiques ;

Les Consommateurs de pétroles ;

La Société de recherches et de perfectionnement industriels, etc.

Une mention particulière doit être faite du Consortium forestier et maritime des chemins de fer français, établissement qui exploite des bois au Gabon dans des conditions, d'ailleurs fort onéreuses : « ces frais (il s'agit des frais de transport et de manutention) doublent sensiblement les prix des bois départ Gabon. Aussi, les bois en provenance du Consortium sont-ils plus chers que les bois métropolitains ». Au surplus, cette fourniture ne représente qu'un appoint dérisoire. Il « permet de remplacer les traverses sur 15 kilomètres de voie. Le Consortium ne représente donc pas une source d'approvisionnement intéressante ni en ce qui concerne les quantités ni en ce qui concerne les prix. L'exploitation d'une entreprise forestière outre-mer n'a, d'autre part, aucun rapport avec l'exploitation du chemin de fer. C'est pourquoi la mission propose purement et simplement l'aliénation de cette entreprise ».

Dans certains cas, cet envahissement de la Société nationale des chemins de fer français constitue une mégalomanie qui frise l'extravagance, c'est ainsi que (sous le truchement de la S. T. E. F.) « la société nationale en arrive à vendre de la glace aux palissiers ou à édifier des stations pré-réfrigération au Maroc » et la mission

d'enquête observe : « On se trouve assez loin alors de l'objet même de la Société nationale des chemins de fer français qui est l'exploitation du chemin de fer dans la métropole ».

Or, quelle est la véritable nature juridique d'un certain nombre de ces entreprises filiales ; si nous considérons, par exemple, la S. T. E. F., la Société nationale des chemins de fer français possède d'après le 98 p. 100 du capital « on se trouve en fait devant de véritables sociétés fictives ».

On ne peut que critiquer vivement cette constitution de sociétés fictives qui, théoriquement, doit permettre d'agir avec plus de souplesse que dans le cadre normal de la Société nationale des chemins de fer français, mais qui en fait est la porte ouverte à toutes sortes d'abus sur lesquels aucun contrôle n'est possible. Citons les investissements exagérés effectués par la S. C. E. T. A. à l'aide des avances de la Société nationale des chemins de fer français, c'est-à-dire, en somme, aux frais du contribuable et sans que, ni le Parlement, ni le ministre des travaux publics, ni un contrôleur des engagements de dépenses, n'aient pu juridiquement les freiner.

Or, quand on considère la liste véritablement extraordinaire (voir page 109 à page 119) des abus de toutes sortes qui sont pratiqués par la Société nationale des chemins de fer français elle-même en dépit de la multiplicité des contrôles, d'ailleurs organisés, et en dépit surtout de la publicité que peut leur donner le contrôle parlementaire, on peut facilement en déduire ce que peut la gestion des filiales, en l'absence de contrôle d'aucune espèce.

Il y a même plus fort, c'est que les filiales — c'est le cas de la S. C. E. T. A. — constituent elles-mêmes des filiales au deuxième degré.

Pour ce qui est de ces dernières sociétés qui, en définitive, fonctionnent aux frais du contribuable, puisque d'une part, la Société nationale des chemins de fer français est largement subventionnée et que, d'autre part, elle est majoritaire dans la S. C. E. T. A. les commissions parlementaires de contrôle en soupçonnent vaguement l'existence, mais sans en avoir la liste, et il va sans dire que, dans ces conditions, les dépenses les plus fantaisistes peuvent y être largement pratiquées.

Ainsi, le secteur nationalisé ressemble à une forêt de Bondy, dont tout le monde — et le Gouvernement lui-même peut-être — ignore les limites.

Au sujet de ses participations, la thèse de la Société nationale des chemins de fer français, c'est que l'ensemble de son portefeuille lui rapporte et que, par conséquent, ce secteur de son activité étant un des rares qui soient bénéficiaires, il serait maladroit de s'en séparer. On peut répondre que, dans de nombreux cas, le rapport est absolument dérisoire : c'est ainsi qu'en ce qui concerne la flotte du Sud-Ouest, la commission d'enquête signale qu'elle a rapporté, en 1948, 55 millions seulement, pour une valeur en capital de 3,5 milliards (c'est pour cette flotte, louée à une compagnie privée à un taux si réduit que la commission d'enquête estime que tout se passe « comme si la Société nationale des chemins de fer français subventionnait purement et simplement ladite compagnie privée »).

D'autre part, la Société nationale des chemins de fer français consent à ses filiales des avantages et notamment des avances de trésorerie ; c'est pourquoi la commission d'enquête estime que « du point de vue strictement financier, l'existence de ces filiales est une charge plutôt qu'un profit pour la Société nationale des chemins de fer français ».

D'ailleurs, du temps des anciens réseaux, alors que ceux-ci étaient déjà lourdement déficitaires, leur domaine privé a toujours été bénéficiaire et ceci s'explique très simplement par le fait que lorsque la Société nationale des chemins de fer français traite avec une de ses filiales, ce qui est extrêmement fréquent, les contrats peuvent être avantageux pour la filiale et désavantageux pour la Société nationale des chemins de fer français.

On peut dire, pour employer une image simple, que notre Société nationale possède deux poches dont l'une est celle de la Société nationale des chemins de fer français elle-même et l'autre celle des filiales ; il est dangereux de lui permettre de faire passer de l'argent de la première dans la deuxième alors que la première seule est soumise à un contrôle d'ailleurs insuffisant ; une pareille facilité peut être évidemment la source de toutes sortes d'abus. Pour n'en citer qu'un seul, les dirigeants de la Société nationale des chemins de fer français qui ont créé — ce sont les commissions d'enquête qui nous le disent — toutes sortes de prébendes au bénéfice des hauts fonctionnaires du rail à l'intérieur de la Société nationale des chemins de fer français, c'est-à-dire au vu au su des commissions parlementaires, ont la faculté de faire beaucoup mieux, mais dans des conditions plus discrètes, cette fois, à l'intérieur des filiales.

Que faut-il faire des participations de la Société nationale des chemins de fer français ? Notons, tout d'abord, que la loi du 5 juillet 1939 a, par son article 6, interdit la prise de nouvelles participations tant que la Société nationale des chemins de fer français recevra des subventions du Trésor. Mais ce n'est pas suffisant ; il conviendrait de revoir toutes ces participations en examinant pour chaque catégorie, quelles sont celles qui sont vraiment indispensables au chemin de fer.

On peut, en effet, considérer plusieurs cas :

Obligations indemnitaires des entreprises d'électricité nationalisées : l'électricité étant maintenant nationalisée, il n'y a aucune utilité à ce que la Société nationale des chemins de fer français détienne ces obligations indemnitaires : « la commission d'enquête est, d'ailleurs, d'avis de faire procéder à leur aliénation » ;

Actions d'entreprises nationalisées : Air France, Compagnie nationale du Rhône, etc. Il n'est pas douteux que le bon fonctionnement d'un certain nombre d'entreprises nationalisées est lié à celui d'autres activités du même secteur ; c'est dans cet esprit qu'il a été attribué

à la Société nationale des chemins de fer français des actions d'Air France, de la Compagnie du Rhône, etc...

Mais pourquoi la réciproque ne serait-elle pas prise en considération et pourquoi ne donnerait-on pas à la Compagnie du Rhône des actions de la Société nationale des chemins de fer français, puisque la vente de l'électricité dépend du développement des transports par chemin de fer ? Le simple retournement de la décision prise montre qu'elle ne repose pas sur une base logique et que son application intégrale aboutirait à une sorte de chassé-croisé qui finirait par faire du portefeuille des entreprises nationalisées un véritable maquis dans lequel ni le Gouvernement, ni le Parlement ne verraient suffisamment clair. La seule solution saine, c'est que ce soit l'Etat lui-même qui se fasse le défenseur de l'intérêt général et qui, à ce titre, soit directement propriétaire des actions dans les entreprises d'économie mixte, réserve faite éventuellement des intérêts que peuvent avoir les collectivités locales. Dans cet esprit, les actions d'Air France et de la Compagnie du Rhône détenues par la Société nationale des chemins de fer français devraient être aliénées ou transférées au Trésor public;

Voies ferrées d'intérêt local: la Société nationale des chemins de fer français possède des intérêts dans quelques voies ferrées d'intérêt local, héritage du réseau du Nord et du réseau du Midi. Cette particularité montre bien qu'il ne s'agit pas de quelque chose de rationnel; il est certain qu'il y a lieu d'établir une coordination entre les transports de la Société nationale des chemins de fer français et les transports locaux par voie ferrée, mais ceci peut être réalisé dans le cadre des textes sur la coordination sans qu'il soit besoin que la Société nationale des chemins de fer français détienne la propriété d'actions;

Transports routiers: ces participations nous apparaissent comme parmi les plus critiquables, car elles constituent une nationalisation déguisée d'une partie des transports par route ainsi qu'une concurrence déloyale à l'égard des transporteurs privés.

Etant donné que le parc des transporteurs privés est largement suffisant pour faire face aux besoins, il nous apparaît que la Société nationale des chemins de fer français ou la S. C. E. T. A., ce qui est en pratique la même chose, ne devraient conserver que le strict minimum de véhicules indispensables pour briser toute coalition locale de transporteurs qui aurait pour but d'élever les prix au-dessus de ceux qu'une concurrence réelle permet d'escompter.

Transports et entreprises frigorifiques: nous ne voyons vraiment aucune nécessité technique pour que ce soit la Société nationale des chemins de fer français qui détienne la majorité dans ce type d'entreprise; il s'agit là encore d'une nationalisation déguisée et il nous apparaît qu'il vaudrait bien mieux faire fonctionner raisonnablement le secteur économique que la loi a entendu nationaliser plutôt que de l'étendre démesurément.

Reste la question des sociétés immobilières. Nous estimons que, devant la grave crise du logement, tous les Français devraient être placés dans une position de stricte égalité et que les sociétés immobilières, créées par la Société nationale des chemins de fer français devraient être soumises purement et simplement au régime général des sociétés d'habitations à bon marché.

En résumé, si on examine la longue liste des participations de la Société nationale des chemins de fer français on ne trouve aucune entreprise pour laquelle il y ait un intérêt technique ou financier à ce que la Société nationale des chemins de fer français y participe à titre d'actionnaire (a). C'est pourquoi nous proposons d'ôter à la Société nationale des chemins de fer français toutes ses participations dans des conditions que nous allons exposer ci-dessous.

Nous observerons, pour terminer, que cette proposition, s'inscrit comme un des éléments d'une réforme plus vaste, qui devrait être étendue aux autres entreprises nationalisées et pour nombre desquelles on peut faire les mêmes critiques qu'à la Société nationale des chemins de fer français. Cette réforme a fait l'objet d'une étude magistrale de notre collègue, M. Armengaud, qu'il a concrétisée dans la proposition de loi n° 772, dont nous souhaitons, dans l'intérêt du pays, la prise en considération.

3° Cession de biens.

En dehors des participations, la Société nationale des chemins de fer français dispose d'un actif immobilier considérable: c'est ainsi qu'en 1948, les locations de terrains seules lui ont procuré 243 millions.

Or, la Société nationale des chemins de fer français est grevée vis-à-vis du Trésor public, de dettes qui vont en s'accroissant.

Dans ces conditions, il nous apparaît qu'il y aurait avantage à opérer un apurement général de la situation des biens mobiliers et immobiliers du chemin de fer. Nous proposons que soit examinée d'une part, la liste des participations et, d'autre part, des biens immobiliers dont la possession n'est pas absolument indispensable au chemin de fer. Les éléments d'actif reconnus inutiles pour l'exploitation seraient transférés aux domaines et le produit de leur aliénation viendrait en déduction des dettes de la société vis à vis du Trésor.

Nous proposons donc le transfert aux domaines:

1° De toutes les participations de la Société nationale des chemins de fer français;

(a) Certains trouvent une exception justifiée dans la possession d'actions de chemins de fer étrangers et y voient un moyen d'information précieux: nous pensons, quant à nous, que la qualité de la gestion de la Société nationale des chemins de fer français dépend plus de la capacité de ses dirigeants, de leur autorité, que de la possession de quelques renseignements sur un chemin de fer du Tyrol.

2° De tous les biens immobiliers qu'une commission nommée par décret ne reconnaîtra pas indispensable à l'exploitation du chemin de fer.

Le produit de ce transfert de propriété viendrait en déduction des dettes de la société vis à vis du Trésor.

Il appartiendrait ensuite aux domaines, s'il y a lieu, d'aliéner ces biens au profit du Trésor, dans les meilleures conditions (naturellement les actions des compagnies d'électricité ne pourraient être transférées qu'à Electricité de France).

QUATRIEME PARTIE

CONCLUSIONS. MESURES PROPOSEES

En résumé, nous avons cherché à bâtir, puisque cela ne résulte pas du projet gouvernemental, un projet complet de réorganisation de la Société nationale des chemins de fer français qui se traduit par les mesures suivantes:

1° Coordination du rail et de la route.

Aucune taxe nouvelle sur l'automobile qui paye déjà plus que sa part.

Abandon des méthodes de réglementation et de coercition qui ont fait faillite depuis 15 ans et établissement d'une coordination efficace par une réforme profonde des tarifs de la Société nationale des chemins de fer français.

Réforme générale des tarifs de marchandises ayant pour objectif de les proportionner aux prix de revient. Cette réforme qui serait réalisée par étapes (par exemple un échelon tous les 4 mois) devrait tendre à une structure des transports français ferroviaires, routiers et fluviaux, telle que le fret s'oriente naturellement et sans contrainte vers le mode de transport qui s'avère le moins coûteux pour l'économie du pays.

2° Réforme du statut de la S. N. C. F.

a) Institution d'un mécanisme permettant de soumettre dans leurs grandes lignes les dépenses de la Société nationale des chemins de fer français au contrôle préalable du Parlement;

b) Instauration d'une comptabilité saine et de sanctions pénales à l'égard de toute manipulation comptable frauduleuse;

c) Limitation de la faculté d'emprunt de la Société nationale des chemins de fer français en la cantonnant dans le cadre d'une autorisation législative globale annuelle;

d) Abrogation des dispositions contraires de la convention du 31 août 1937.

3° Réduction des effectifs pléthoriques.

a) Personnel supérieur: à ramener aux limites prévues par la convention de 1937;

b) Services centraux: à ramener dans une première étape au total des services de direction des sept grands réseaux en 1937; dans une deuxième étape, profiter de la concentration des sept réseaux en un seul pour réduire de 20 p. 100 les effectifs des services centraux de direction;

c) Services de direction des régions: leur appliquer la réduction de 20 p. 100 préconisée par la commission d'enquête;

d) Services de direction des arrondissements: mettre en application les réformes préconisées par la commission d'enquête, c'est-à-dire faire coïncider les limites d'arrondissements et réduire les effectifs de 10 p. 100;

e) Services administratifs: réduire leur pourcentage, vis-à-vis des effectifs, à ce qu'il était en 1938;

f) Personnel d'exécution (autre que celui des ateliers): réduction de 10 p. 100 dans une première étape pour tenir compte des recommandations des enquêteurs; réduction ultérieure supplémentaire de l'ordre de 5 p. 100 pour tenir compte des fermetures de lignes à trafic faible;

g) Personnel de cadre et de maîtrise: proportion à ramener à ce qu'elles étaient en 1938;

h) Pour chacune de ces mesures, fixation d'un échelonnement impératif;

i) Arrêt absolu du recrutement sauf pour les électriciens et les auxiliaires à temps partiel.

4° Etablissement des règles de dégageant facilitant le reclassement du personnel.

A l'opposé du projet de loi gouvernemental qui prévoit un dégageant par un abaissement de deux ans de l'âge de mise à la retraite et à titre de complément par dégageant des cadres des agents ayant moins de quinze ans d'ancienneté:

a) Dégageant, en priorité, des auxiliaires et des stagiaires;

b) Ensuite, dégageant d'agents titulaires ayant moins de quinze ans de services, avec attribution du pécule prévu dans le projet gouvernemental. (Ce sont les agents jeunes qui se réadapteront le mieux à des occupations nouvelles.)

5° Rémunération du personnel et avantages accessoires.

Principe: clarification d'une réglementation trop complexe et allègement sur les fonctionnaires, sans aucune diminution ni augmentation de la rémunération;

a) Retraite: mêmes conditions d'âge et mêmes taux que pour les fonctionnaires. En conséquence, élévation immédiate à 60 ans de l'âge de la retraite. Toutefois, pendant 5 ans, pour dégager les cadres supérieurs pléthoriques, les agents des catégories A et M devront pouvoir être mis à la retraite à 55 ans;

b) Allocations de sécurité sociale (maladie, frais médicaux, allocations familiales, etc.): mêmes conditions que pour les fonctionnaires;

c) Treizième et éventuellement quatorzième ou quinzième mois: intégration dans la rémunération mensuelle (afin de rendre la rémunération plus claire et comparable à celle des fonctionnaires);

d) Primes de rendement: maintien d'un règlementation spéciale, mais ajustement effectif des primes au rendement réel;

e) Autres primes: alignement avec les fonctionnaires;

f) Indemnités à caractère de remboursement de frais (telles que indemnités de déplacement): alignement avec les fonctionnaires;

g) Facilités de circulation: suppression progressive de ce qui ne peut être considéré que comme un privilège.

6° Limitation des dépenses de matériel.

a) Extension de la réglementation des marchés de l'Etat à la Société nationale des chemins de fer français (suppression de l'abus qui consiste à passer les marchés sans publicité, ni concurrence satisfaisantes);

b) Limitation des dépenses de reconstruction à ce qui est indispensable et non pas restauration des biens de la Société nationale des chemins de fer français dans leur consistance au 1^{er} septembre 1939, même s'ils sont superflus;

c) Instauration du principe de responsabilité en ce qui concerne les dépenses d'investissement pour qu'en cas de dépenses exagérées, on puisse situer les responsabilités.

7° Lignes affluentes.

a) Etablissement rapide (deux mois) de règles d'exploitation simplifiées, prévoyant notamment:

Le transport des voyageurs par autorails;
La traction des marchandises par locomotives diesel;
La conduite des autorails par un seul agent;
La perception des taxes dans les autorails;
La taxation des colis à l'unité et non au poids;
L'ouverture des petites gares seulement à certaines heures;
La multiplicité des haltes (en utilisant à cet effet les passages à niveau), etc.;

b) Pour chaque ligne affluente:

Etablissement rapide (trois mois) d'un bilan approximatif tenant compte de la modernisation de la traction et de l'allègement des règles d'exploitation décrites ci-dessus;

Etablissement ensuite, à loisir, d'un bilan précis;

c) Pour les lignes affluentes estimées devoir rester trop lourdement déficitaires, même après cet allègement des méthodes, transfert de la direction aux départements intéressés (sur une base départementale ou interdépartementale suivant le cas); l'exploitation étant conforme à un cahier des charges spécial, approuvé par décret, et prévoyant des méthodes d'exploitation simplifiées. Faculté pour les collectivités intéressées d'exploiter les lignes affluentes:

Soit en faisant appel à la Société nationale des chemins de fer français;

Soit par concession à des entreprises spécialisées;

Soit en régie directe, ou, à défaut, d'en décider la fermeture avec éventuellement remplacement par un service routier.

Dans tous les cas, mise du déficit, s'il y en a un, à la charge des collectivités locales.

8° Allègement de la machine administrative.

a) Réduction du compartimentage artificiel des services dénoncé par les enquêteurs et n'ayant d'autre but que de créer des emplois inutiles;

b) Suppression des services de la « région de la Méditerranée » créés depuis la Libération;

c) Réduction d'une unité des échelons de commandement en revisant les services centraux créés depuis 1933 qui se sont superposés aux anciens services centraux des grands réseaux sans qu'une fusion ait été opérée.

9° Assouplissement des règles d'exploitation.

Même sur les lignes de grande desserte, assouplissement des règles d'exploitation:

a) En rendant moins rigides les obligations du cahier des charges;

b) En laissant à la Société nationale des chemins de fer français la faculté d'ajuster chaque jour les moyens au trafic (remplacement de trains par des autorails les jours creux sur simple décision du réseau);

c) En évitant d'assimiler systématiquement les heures de présence à des heures de travail;

d) Par la réforme du « dictionnaire des emplois » en permettant, sans nuire à la spécialisation nécessaire dans les postes techniques, d'employer le personnel en fonction des besoins.

10° Concentration des activités de la Société nationale des chemins de fer français.

a) Constitution d'une « Société nationale d'entretien de matériel de chemin de fer », société d'économie mixte à qui serait transférée la fraction des ateliers de mécanique de la Société nationale des chemins de fer français (personnel, machines et bâtiments) qui est réellement indispensable pour l'entretien du matériel roulant (soit environ 25 p. 100 du potentiel actuel);

b) Transfert progressif au secteur privé et plus spécialement à l'armement du reste des ateliers de la Société nationale des chemins de fer français, soit environ 75 p. 100. Cette mesure permettrait de récupérer pour le réarmement des dizaines de milliers d'ouvriers mal employés;

c) Limitation de l'activité de la Société nationale des chemins de fer français à l'exécution des transports ferroviaires et, en conséquence, cession de toutes les participations financières aux Compagnies.

Rétrocession de ces actions par les soins des domaines en fonction de la nature des activités des filiales:

Electricité: à transférer à Electricité de France;

Entrepôts et transports frigorifiques: à transformer en sociétés d'économie mixte avec participation minoritaire de l'Etat;

Voies ferrées locales: à transférer aux départements intéressés;

Transports routiers, industrie hôtelière: à transférer au secteur privé;

d) Cession des terrains et immeubles dont la possession n'est pas indispensable à la Société nationale des chemins de fer français;

e) Affectation au Trésor, en atténuation des dettes, du produit des cessions des participations et des immeubles.

Au point de vue de la forme de notre proposition, on nous objectera qu'il appartient à la loi de fixer seulement les principes en laissant à l'exécutif et à ses préposés le soin de régler les détails.

A cela nous répondrons que telle mesure qui peut sembler un détail, dans sa nature, prend une ampleur singulière lorsqu'on l'applique à un organisme qui emploie 425.000 personnes, dont les intérêts matériels sont liés à un nombre encore plus grand d'électeurs, parents du personnel, clients ou fournisseurs de l'entreprise.

Le mal est profond, tenace et le malade n'est pas facile à soigner.

Un conseil d'administration, formé de figurants, ne peut pas s'y attacher. Un gouvernement ne le peut pas davantage, car, dans le démembrement de l'autorité de l'Etat, ce sont les masses organisées et non les gouvernements qui ont actuellement le pouvoir d'imposer leurs volontés.

C'est donc à l'échelon du Parlement que doit être résolu, même dans le détail, ce problème, puisque le Parlement demeure encore la plus haute expression de l'autorité et de la volonté nationales.

11° Incidence des mesures proposées.

Quelle serait l'incidence des mesures proposées ?

Sont-elles de nature à rétablir l'équilibre financier de notre plus grande entreprise nationale ou bien ne constitueraient-elles qu'un palliatif, le chemin de fer devant être, par nature, en déficit ?

Pour répondre à ces questions, nous nous reporterons au tableau ci-après qui exprime ce que devrait être en 1952 le budget de la Société nationale des chemins de fer français dans un chemin de fer bien organisé, qui ne serait pas l'héritier des lourdes fautes antérieures.

L'analyse des différents postes de dépenses et l'application à chacun d'eux de coefficients d'abattement modérés justifiés par l'étude détaillée exposée tout au long du présent rapport montre qu'au lieu de 538 milliards les dépenses ne devraient pas dépasser 429 milliards et que sans augmentation des tarifs moyens, par leur simple nuancement, les recettes pourraient atteindre 435 milliards, surpassant sensiblement les dépenses.

Toute autre est la conclusion si on tient compte du lourd héritage de la gestion démagogique poursuivie depuis des années.

En effet, si on compare les colonnes 2 et 4 du tableau (colonne 2: ce qu'est le budget de la Société nationale des chemins de fer français, et colonne 4: ce qu'il devrait être), on constate que le déficit provient essentiellement des charges de personnel qui ne devraient pas dépasser 123 milliards, alors qu'elles atteignent 164, soit un excédent de 41 milliards, et des charges sociales qui atteignent 122 milliards, alors qu'elles ne devraient pas dépasser 63, soit un excédent de 59 milliards.

Or, si les charges de personnels sont compressibles par des dégagements des cadres, par contre les 122 milliards de charges sociales comprennent 56 milliards pour les retraites qui ne sont pas immédiatement réductibles. Le seul moyen de réduire les charges de retraites consiste à élever sans délai l'âge de la retraite et à attendre; mais il faudra au moins cinq ans pour que le poids des retraites soit réduit de moitié, c'est-à-dire environ de 25 milliards, et environ dix ans pour quelles soient normales.

Nous arrivons donc dans l'ensemble aux conclusions suivantes:

1° Si la Société nationale des chemins de fer français était gérée raisonnablement et si elle n'était pas grevée par la charge d'un nombre extravagant de retraités, héritage d'une gestion démagogique, son budget d'exploitation serait largement en équilibre sans augmentation nouvelle de tarif;

2° Cependant, le caractère abusivement prématuré de l'âge de la retraite va peser pendant des années sur le compte d'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français;

3° La mesure la plus urgente en vue du redressement du compte de la Société nationale des chemins de fer français consiste donc dans l'élévation de l'âge de la retraite, conjuguée avec l'allègement des effectifs par dégagement des cadres.

*Ce que devrait être le budget de la Société nationale des chemins de fer français
(dans une organisation rationnelle qui ne serait pas grevée par les fautes passées).*

NATURE DES DÉPENSES 1	MONTANT prévu au budget de 1952. 2	NATURE DES MODIFICATIONS PAR RAPPORT AU BUDGET ACTUEL 3	CE QUE DEVRAIT être la dépense. 4
	milliards.		milliards.
Personnel	161	Les effectifs pourraient être réduits de 10 p. 100 par une meilleure organisation et de 5 p. 100 par fermeture de lignes secondaires. En outre, la dépense pourrait être réduite de 5 p. 100 par allègement de l'encadrement et de 5 p. 100 par la suppression des abus. Il resterait au total: $161 \times 0,75$	123
Charges sociales.....	122 (a)	On sait que les charges sociales atteignent le double de ce qu'elles sont dans l'industrie; il n'est donc pas excessif d'envisager de réduire leur taux de 30 p. 100. Un premier coefficient de 0,75 résulterait donc de la diminution des effectifs; puis un deuxième coefficient de l'ordre de 0,7 de la réduction du taux, soit au total: $0,75 \times 0,7 = 0,52$, soit $122 \times 0,52$	63
Impôts	33	Sans changement.....	33
Charges financières.....	15	Sans changement.....	15
Matériel	191	Par un contrôle des dépenses, par l'emploi de matériels mieux adaptés, par l'assouplissement des cahiers des charges, économie 10 p. 100.....	175
Dotations au fonds de renouvellement..	40	Cette dotation, très insuffisante, devrait être quadruplée. De ce fait, le compte d'exploitation étant assaini, les dépenses d'investissements seraient exclusivement productives..... Enfin, nous avons vu que les facilités de circulation accordées aux cheminots et à leurs familles correspondent à 5,2 milliards de voyageurs-kilomètre dont le prix de revient est au moins 8 F le kilomètre, soit une dépense de $5,2 \times 8 = 41,6$ milliards. Les frais généraux restant fixes, et représentant environ la moitié des dépenses, la suppression de cet avantage conduirait à une économie d'au moins 20 milliards.	40
Total des dépenses.....	538	A déduire.....	— 20 429
Recettes	395 (Prévisions en date du 1 ^{er} janvier 1952.)	On sait que le 1 ^{er} février est intervenu une hausse uniforme de 10 p. 100 sur les marchandises et sur les tarifs voyageurs une hausse qui est de 20 p. 100 en 3 ^e classe. Il est à craindre que le caractère d'uniformité de ces hausses ne favorise l'évasion du trafic, par contre il est certain qu'une hausse moyenne de 10 p. 100 mais nuancée en fonction des relations et des marchandises amènerait une augmentation de 10 p. 100 des recettes, soit $395 \times 1,1$..	435 Excédent: 435 — 429 = 6
Résultats	Déficit: 538 — 395 = 133		

(a) On constatera que d'après ces chiffres, qui viennent de la Société nationale des chemins de fer français, les charges annexes ne dépasseraient pas 74 p. 100 des salaires. Or, on sait, d'après les déclarations du ministre lui-même, qu'elles sont de 92 p. 100. Ceci montre, une fois de plus la présentation tendancieuse des chiffres qui viennent de la Société nationale des chemins de fer français.

CINQUIEME PARTIE

PROPOSITION DE LOI TENDANT A ASSURER LA REORGANISATION ET L'ASSAINISSEMENT FINANCIER DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

TITRE I^{er}

Statut de la Société nationale des chemins de fer français.

Article 1^{er}.

Transformation de la Société nationale des chemins de fer français en un établissement public.

A dater du 1^{er} janvier 1953, la Société nationale des chemins de fer français sera transformée en un établissement public doté d'un budget annexe au budget de l'Etat dont les divers postes arrêtés par le conseil d'administration seront soumis à l'approbation du Parlement.

Exposé des motifs. — Contrairement aux apparences, la Société nationale des chemins de fer français n'est pas une véritable société, mais déjà en fait un établissement public; il y aurait donc un avantage de clarifier à faire coïncider droit avec le fait et les responsabilités s'en trouveraient précisées. D'autre part, il est inconcevable que la somme de 539 milliards représentant les dépenses

d'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français échappe à tout contrôle du Parlement et que celui-ci n'intervienne que pour solder le déficit.

Article 2.

Comptabilité de l'établissement public.

Cet établissement public tiendra sa comptabilité selon les règles et usages du commerce dans la forme prévue par le plan comptable national.

Exposé des motifs. — Le principe d'un budget annexe ne doit pas faire obstacle à ce que la Société nationale des chemins de fer français, entreprise industrielle et commerciale, présente ses comptes sous la forme commerciale, avec un bilan et un compte d'exploitation rigoureusement conformes à la normalisation légale et non pas sous la forme fantaisiste actuellement en usage.

Article 3.

Limitation de la faculté d'emprunt.

Cet établissement public ne pourra emprunter, sous quelque forme que ce soit, que sur autorisation législative.

Exposé des motifs. — Il faut mettre fin au système malsain, qui consiste à emprunter pour combler le déficit.

TITRE II

Réduction des effectifs.

Article 4.

Fixation des buts à atteindre.

Il sera établi, par décret, dans un délai de deux mois, un plan de réduction des effectifs tendant à atteindre les buts ci-après :

1° Le personnel supérieur sera ramené aux effectifs prévus par la convention du 31 août 1937 ;

2° Le personnel des services centraux sera ramené à un maximum qui ne dépassera pas le total des effectifs des services centraux des grands réseaux au 31 décembre 1937 diminué de 20 p. 100 ;

3° Les services de direction des régions seront diminués d'au moins 20 p. 100, par rapport aux effectifs actuels ;

4° Les services de direction des arrondissements seront diminués d'au moins 10 p. 100, par rapport aux effectifs actuels ;

5° La proportion du personnel administratif sera ramenée à ce qu'elle était au 31 décembre 1937 ;

6° Les effectifs des personnels des services d'exécution autres que les ateliers subiront une réduction de 10 p. 100 à laquelle s'ajoutera une réduction supplémentaire dont le taux sera fixé ultérieurement par décret, en fonction des fermetures des lignes affluentes reconnues exagérément déficitaires.

7° Les proportions des cadres supérieurs, des cadres et de la maîtrise seront ramenées à ce qu'elles étaient au 31 décembre 1937.

Ces limitations globales ne font pas obstacle à la réduction du nombre des services et des échelons hiérarchiques prévue par l'article 21 ci-après.

Pour toutes ces mesures, le décret prévu ci-dessus établira un échelonnement dont la durée ne dépassera pas deux ans.

Exposé des motifs. — L'ensemble de ces mesures de compression a été préconisé par les experts commis par le Gouvernement pour enquêter sur la Société nationale des chemins de fer français.

Article 5.

Arrêt du recrutement.

Le recrutement de tout personnel titulaire, auxiliaire ou contractuel, est arrêté à la Société nationale des chemins de fer français, quelles qu'en soient les modalités. Sont de même arrêtés tout commissionnement d'agents stagiaires et toute entrée des apprentis dans les cadres.

Il ne pourra être fait exception que pour des électriciens spécialistes ou pour des auxiliaires à temps incomplet dans la limite d'autorisations données par décrets publiés au *Journal officiel*.

Exposé des motifs. — Contrairement aux déclarations officielles, le recrutement n'a jamais été arrêté à la Société nationale des chemins de fer français. Au moment où cette entreprise souffre d'effectifs largement excédentaires, il est indispensable de commencer par arrêter le recrutement.

Article 6.

Dégagements des cadres.

Les dégagements des cadres rendus nécessaires par les dispositions de l'article 5 seront opérés en priorité sur les auxiliaires ou les stagiaires. En ce qui concerne les titulaires, les dégagements de cadres porteront uniquement sur des agents ayant moins de quarante ans d'âge à la date de promulgation de la présente loi et en application d'un barème qui sera établi par décret et qui tiendra compte de l'âge, de l'ancienneté de service et des charges de famille des agents.

Exposé des motifs. — Il sera évidemment nécessaire d'opérer des dégagements des cadres ; cette mesure d'ailleurs n'est pas sans précédent ; une disposition analogue a été prise en ce qui concerne les services publics et les industries aéronautiques.

Les dégagements des cadres doivent porter sur les agents les plus jeunes qui peuvent le plus facilement se réadapter. Pour éviter l'arbitraire, cette opération doit être réalisée en application d'un barème ; c'est la méthode qui a été suivie dans l'industrie aéronautique.

Article 7.

Indemnisation aux agents dégagés des cadres.

Les agents dégagés des cadres bénéficieront d'un pécule dont le montant sera égal à un mois de traitement par année de service avec minimum d'un mois et maximum de douze mois.

Ce pécule pourra, au gré de l'agent, être perçu en une seule fois ou en douze mensualités.

Exposé des motifs. — Mesure d'équité qui se passe de commentaire.

TITRE III

Statut et rémunération du personnel.

Article 8.

Statut du personnel.

Les agents du chemin de fer bénéficieront tant en principal qu'en accessoires, tant en numéraire qu'en nature, des mêmes rémunérations et avantages que les agents de la fonction publique.

Un décret fixera les indices applicables aux agents du chemin de fer dans la hiérarchie des agents de la fonction publique ; ce reclassement ne pourra entraîner aucune réduction de la rémunération globale d'un agent ; si nécessaire, il sera attribué une indemnité différentielle à caractère personnel.

Exposé des motifs. — Compte tenu du caractère de service public du chemin de fer, les agents de la Société nationale des chemins de fer français sont en fait des collaborateurs de l'Etat, qui, à la différence des employés du secteur privé, jouissent d'un statut leur assurant une retraite et la continuité de leur emploi. Dès lors, il est à la fois logique et équitable, pour des responsabilités comparables, de leur attribuer une rémunération qui ne soit ni supérieure ni inférieure à celle des agents de la fonction publique.

Par ailleurs, il importe de clarifier les éléments de cette rémunération qui semble avoir été rendue volontairement confuse dans le but de couvrir certains abus.

Article 9.

Retraites.

Les conditions d'âge et les taux de retraite des agents du chemin de fer seront les mêmes que pour les agents de la fonction publique. Pour les postes nécessitant une capacité physique spéciale, un décret établira les conditions dans lesquelles leurs titulaires pourront, en cas d'incapacité physique prématurée, bénéficier soit d'un autre emploi au chemin de fer, soit d'une retraite anticipée.

A titre transitoire, pendant une période de cinq ans, les agents des catégories A à M pourront être mis à la retraite dans les conditions d'âge actuellement en vigueur, sous réserve qu'ils ne soient pas remplacés dans leur poste.

Exposé des motifs. — Au moment où le pays doit faire un effort vigoureux pour se relever, il est inadmissible que des hommes encore actifs se reposent aux frais de la collectivité.

Cette mesure d'élevation de l'âge de la retraite est la conséquence de la loi physiologique d'allongement de la vie humaine et n'est que la transposition à la Société nationale des chemins de fer français de dispositions déjà prises pour les fonctionnaires.

La deuxième phrase réserve le cas des mécaniciens et des chauffeurs qui est spécial.

Article 10.

Sécurité sociale.

Les allocations relatives aux diverses branches de la sécurité sociale seront les mêmes que celles des agents de la fonction publique.

Exposé des motifs. — Même souci de remise en ordre et d'équité que pour l'article 8.

Article 11.

Primes de rendement.

Le régime des primes ayant pour objet de rémunérer le rendement, quelle qu'en soit la dénomination sera fixé par décret. Tant que le compte d'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français ne sera pas équilibré, le montant de la prime de fin d'année ne pourra, pour aucun agent, dépasser le montant d'un mois et demi de traitement.

Exposé des motifs. — Dans l'entreprise industrielle et commerciale que constitue la Société nationale des chemins de fer français, le rendement doit être encouragé et rémunéré. Toutefois, pour éviter les abus, il est nécessaire de faire cesser le caractère clandestin d'allocations excessives.

Article 12.

Indemnités à caractère de remboursement de frais.

Les montants et les conditions d'attribution des indemnités à caractère de remboursement de frais seront les mêmes que pour les agents de la fonction publique.

Exposé des motifs. — Même motif de logique et de justice que pour les articles 8 et 10.

Article 13.

Facilités de circulation.

Les agents en service et leur conjoint bénéficieront d'un parcours gratuit annuel dans la limite de 2.000 kilomètres ; les personnes à charge des agents en service et les agents en retraite bénéficieront d'un parcours gratuit annuel dans la limite de 1.000 kilomètres. Ces allocations seront réduites de 20 p. 100 par an pour disparaître en cinq ans.

Exposé des motifs. — Nous avons vu ci-dessus que les cheminots ou leurs familles constituent 20 p. 100 du trafic. La faveur qui est faite ainsi à un groupe de citoyens, aux frais du contribuable, correspond à 30.000 trains par an. Sa persistance constituerait une utilisation abusive d'un service public au profit d'une classe de privilégiés.

TITRE IV

Dépenses de matériel.

Article 14.

Réglementation des marchés.

La réglementation sur les marchés de l'Etat est applicable au chemin de fer.

Exposé des motifs. — Les experts des commissions d'enquête ont signalé que les marchés donnent lieu à des abus caractérisés; par exemple, des dépenses importantes sont engagées sans un appel sérieux à la concurrence.

La règle de l'appel d'offres est une règle tutélaire, tant pour l'administration que pour les agents; elle n'entraîne d'ailleurs aucune complication dans l'exécution.

Article 15.

Reconstruction.

Une estimation des biens du chemin de fer détruits par faits de guerre sera établie dans un délai de trois mois; ces biens seront divisés en deux catégories:

a) Ceux dont la reconstruction est nécessaire; ils seront reconstruits aux frais de l'Etat;

b) Ceux dont la reconstruction n'est pas nécessaire; ils ne seront pas reconstruits, mais leur valeur viendra en déduction du montant des dettes du chemin de fer envers l'Etat.

Exposé des motifs. — Il est invraisemblable que n'ait pas encore été accompli ce travail de base qui consiste à estimer les dégâts de la guerre et à décider ceux qui doivent être réparés. Faute de cette étude d'ensemble, la reconstruction ne peut se faire que sans savoir où l'on va.

TITRE V

Lignes à faible trafic.

Article 16.

Etablissement de règles d'exploitation simplifiées.

Il sera établi dans un délai de deux mois des règles d'exploitation simplifiées, applicables aux lignes à faible trafic et prévoyant notamment:

Le transport des voyageurs par autorails et en particulier par autorails légers;

Le traction des marchandises par locotracteurs Diesel;

La conduite des autorails par un seul agent;

La perception des taxes dans les autorails;

La taxation des colis à l'unité et non au poids;

L'ouverture des petites gares seulement à certaines heures;

La multiplication des halles, etc.

Ces règles seront mises en application progressivement.

Exposé des motifs. — Il est abusif, alors qu'on parle depuis des années de la nécessité d'allègement de certaines routines, que ni la S. N. C. F., ni le ministre n'aient pris cette initiative. Rappelons d'ailleurs que ces dispositions sont préconisées par les syndicats de cheminots et ceux-ci assurent qu'elles ne sauraient nuire à la sécurité.

Article 17.

Détachement du réseau de la S. N. C. F. de certaines lignes à faible trafic.

Seront retranchées du réseau de la S. N. C. F. par décret dans un délai de six mois les lignes pour lesquelles les charges d'exploitation estimées, compte tenu des allègements prévus au précédent article, dépasseraient le triple des recettes d'exploitation.

Exposé des motifs. — Tout d'abord, nous ne voulons absolument pas entendre parler de l'article 14 du projet gouvernemental, selon lequel il conviendrait d'abord, d'établir sur une année le bilan de chaque ligne affluente; ce bilan doit exister; ou bien s'il n'existe pas, il faut frapper fermement et rapidement le responsable d'une aussi invraisemblable carence.

D'autre part, les procédés actuels d'exploitation sont inutilement coûteux: c'est donc sur la base de procédés plus raisonnables et plus économiques qu'il faut comparer recettes et dépenses. Nous pensons d'ailleurs que ces mesures d'allègement sont susceptibles de « sauver » un nombre notable de petites lignes en les détachant du réseau de la S. N. C. F.

Le bilan étant ainsi établi sur des bases saines, deux cas, selon nous, doivent être distingués:

Premier cas. — Le déficit de la ligne ne dépasse pas la moitié des recettes; la ligne peut être maintenue dans le sein de la S. N. C. F.; il appartient à cette société d'en réduire le plus possible le déséquilibre.

Deuxième cas. — Le déficit dépasse la moitié des recettes. Dès lors, on doit admettre que dans l'organisation type S.N.C.F., même

améliorée, du fait des charges qu'impose le statut du personnel, il est impossible de se rapprocher suffisamment de l'équilibre. Dans ce cas, la ligne doit être retirée à la Société nationale des chemins de fer français; nous allons voir dans l'article suivant le sort qui doit lui être réservé.

Article 18.

Exploitation des lignes déficitaires maintenues.

Toute ligne retranchée du réseau de la Société nationale des chemins de fer français, en application de l'article 17 ci-dessus, ne sera maintenue en service que si les départements ou autres collectivités locales intéressés en prennent la charge.

Les départements intéressés auront alors, à l'égard de ces lignes, la faculté:

Soit d'en laisser l'exploitation à la Société nationale des chemins de fer français en couvrant le déficit correspondant;

Soit de décider l'attribution d'une concession à toute autre entreprise;

Soit de les exploiter en régie directe.

Exposé des motifs. — Le sort des lignes ainsi retirées à la Société nationale des chemins de fer français doit, comme il s'agit manifestement de lignes d'intérêt local, être soumis à la décision des collectivités locales. Celles-ci auront alors le choix entre diverses solutions:

Continuation de l'exploitation par la Société nationale des chemins de fer français, à charge pour elles de supporter le déficit d'exploitation;

Remise de l'exploitation à une entreprise privée locale dans des conditions plus économiques (nous avons vu que l'économie peut être considérable);

Exploitation en régie;

Fermeture, avec, éventuellement, remplacement par un service routier.

Dans tous les cas, il appartiendra ainsi aux collectivités locales de se décider au mieux des intérêts dont elles ont la charge.

Article 19.

Maintien de certaines lignes comme embranchements particuliers.

Toute ligne à faible trafic pourra éventuellement être maintenue sous le régime des embranchements particuliers.

Exposé des motifs. — Disposition prévue dans le projet gouvernemental.

TITRE VI

Allègement de l'exploitation.

Article 20.

Allègement des règles d'exploitation.

En dehors des règles d'exploitation simplifiées applicables aux lignes à faible trafic, il sera établi, pour l'ensemble du réseau, des règles d'exploitation qui tendent à la réduction des prix de revient sans diminution sensible de la qualité des services rendus aux usagers.

Ces règles assureront le plein emploi du personnel, notamment:

a) En distinguant les heures de présence des heures de travail effectif;

b) En évitant une spécialisation excessive;

c) En permettant d'employer temporairement chaque agent au mieux de l'intérêt du service, même en dehors de sa spécialité;

d) En permettant de changer de résidence tout agent selon les nécessités du service, aux frais du chemin de fer.

Exposé des motifs. — Cet article ne doit pas être confondu avec l'article 16, qui vise spécialement la simplification de l'exploitation des lignes à faible trafic. L'allègement des règles d'exploitation doit s'étendre, avec des méthodes différentes, à l'ensemble du réseau, et notamment aux grandes lignes.

Article 21.

Simplification de l'articulation des services.

Il sera opéré une révision de l'articulation des services tendant à en réduire le coût, notamment:

1° Par la réduction d'au moins une unité du nombre des échelons de commandement;

2° Par la réduction du nombre des services.

Exposé des motifs. — Tous les experts ont signalé le compartimentage excessif de la Société nationale des chemins de fer français et la lourdeur de la hiérarchie qui s'est surajoutée à celle des anciens réseaux. La mesure que nous préconisons figure dans la proposition de loi déposée par M. Lemaire, député, ancien directeur général de la Société nationale des chemins de fer français.

Article 22.

Sécurité.

Les dispositions prévues aux articles 16 à 21 ne seront retenues que dans la mesure où elles ne portent pas atteinte à la sécurité.

Exposé des motifs. — Il est essentiel de préciser que toute réorganisation, quelle qu'elle soit, doit avant tout, respecter les règles de sécurité.

TITRE VII

Concentration des activités de la Société nationale des chemins de fer français.

Article 23.

Ateliers.

Il sera créé, par décret, une société d'économie mixte, dite société nationale d'entretien du matériel de chemin de fer.

La Société nationale des chemins de fer français transférera à cette société le personnel et les biens meubles et immeubles nécessaires à l'entretien du matériel roulant; le reste du personnel en fonction actuellement dans les ateliers de la Société nationale des chemins de fer français sera dégagé des cadres; il bénéficiera du pécule prévu à l'article 7 de la présente loi; toutefois les agents qui ont plus de 25 ans de service, soit à la Société nationale des chemins de fer français, soit dans les anciennes compagnies pourront bénéficier d'une pension proportionnelle d'ancienneté dont les taux seront fixés par décret.

Les biens meubles et immeubles des ateliers de la Société nationale des chemins de fer français qui ne seront pas reconnus indispensables pour le fonctionnement de la nouvelle société seront aliénés par les soins de l'administration des domaines. Une priorité d'achat sera accordée aux entreprises ou organismes travaillant pour la défense nationale.

Exposé des motifs. — A l'heure actuelle les ateliers du chemin de fer comptent 100.000 agents, ce qui est très excessif; d'autre part, il s'agit d'une activité qui relève de l'industrie mécanique et non pas des transports publics.

Les ateliers doivent donc tout d'abord être séparés de la Société nationale des chemins de fer français et ensuite sensiblement réduits. Cette mesure n'est d'ailleurs, dans notre esprit, que préparatoire à leur transfert au secteur privé.

Article 24.

Participations.

Les participations de la Société nationale des chemins de fer français dans les entreprises de production ou de distribution d'énergie électrique seront transférées à l'Electricité de France.

Les participations de la Société nationale des chemins de fer français dans toutes autres entreprises non expressément prévues par la loi, feront l'objet de cessions par les soins de l'administration des domaines.

Exposé des motifs. — La Société nationale des chemins de fer français doit être exclusivement une entreprise de transports par voie ferrée. Qu'elle fasse une seule chose et qu'elle la fasse bien.

Article 25.

Cession de biens meubles et immeubles.

Tous biens meubles ou immeubles, propriété du chemin de fer, autres que ceux visés aux articles 23 et 24 et qui seront reconnus comme n'étant pas indispensables à l'exploitation, seront cédés par les soins de l'administration des domaines.

Exposé des motifs. — Les articles 23 et 24 visent les ateliers et les filiales. Mais la Société nationale des chemins de fer français possède d'autres biens qui ne sont pas indispensables à l'exploitation du chemin de fer; elle possède, par exemple, une flotte dont les experts critiquent la gestion.

Article 26.

Apurement des comptes de la Société nationale des chemins de fer français et de l'Etat.

Le montant des cessions prévues par les articles 23 à 25 viendra en déduction des dettes de la Société nationale des chemins de fer français envers l'Etat.

Exposé des motifs. — Le montant de ces cessions doit contribuer à apurer une fraction, d'ailleurs très faible, des dettes de la Société nationale des chemins de fer français envers l'Etat.

TITRE VIII

Tarifs. — Equilibre financier.

Article 27.

Tarifs marchandises.

Les tarifs marchandises du chemin de fer feront périodiquement l'objet de remaniements progressifs tendant à les ajuster proportionnellement aux prix de revient complets. Dans le cas où certaines entreprises se seraient localisées en fonction des tarifs du chemin de fer ou en application d'un plan de décentralisation et où les ajustements de tarifs mettraient en péril la continuation de leur exploitation, il pourra dans la limite des crédits votés à cet effet, être prévu soit une subvention dégressive destinée à faciliter leur reconversion, soit une allocation destinée à faciliter leur transfert.

Exposé des motifs. — Cet ajustement des tarifs aux prix de revient est le seul moyen de mettre fin à la véritable anarchie qui règne en matière de transports terrestres et de réaliser la coordination par les tarifs. Nous avons exposé, nous appuyant sur des avis autorisés, que faute d'employer ce moyen, le chemin de fer restera toujours affecté d'un déficit considérable que ne résorberait même pas une hausse des tarifs; celle-ci n'aurait en effet pour conséquence que de faire fuir une partie du trafic.

Ce principe est d'ailleurs expressément exprimé dans la loi du 5 juillet 1949 et dans le décret du 10 novembre de la même année qui sont, en pratique, restés lettre morte.

Par prix de revient « complet », il faut entendre le prix de revient y compris la part de frais généraux; si on omettait les frais généraux, la disposition autoriserait la Société nationale des chemins de fer français à pratiquer le dumping.

Article 28.

Tarifs réduits.

Aucun tarif réduit pour le trafic voyageur, ne pourra être accordé ou maintenu à dater de la promulgation de la présente loi, qu'après le vote par le Parlement d'une subvention destinée à compenser le manque à gagner pour le chemin de fer.

Exposé des motifs. — Pour pouvoir imposer à la Société nationale des chemins de fer français d'équilibrer son compte d'exploitation, il est évidemment nécessaire de lui rembourser, par une subvention de compensation, le manque à gagner résultant des mesures de faveur votées par le Parlement.

Article 29.

Equilibre financier.

Compte tenu des dispositions des articles 1 à 29 de la présente loi, l'établissement public devra réaliser l'équilibre de son compte d'exploitation, établi suivant les règles du plan comptable national, dans un délai de trois ans.

Exposé des motifs. — Les mesures de réorganisation exposées doivent permettre à la Société nationale des chemins de fer français d'équilibrer son compte d'exploitation et il est raisonnable d'en prévoir l'échéancement sur trois ans.

Cependant, il n'y aurait aucun inconvénient à ce que l'équilibre résulte d'un certain déficit des recettes voyageurs compensé par un excédent correspondant des recettes marchandises.

Pour des raisons psychologiques, il peut en effet y avoir intérêt à accroître une charge (le tarif marchandise) qui a quelque analogie avec un impôt indirect, pour diminuer d'autant une autre charge (le tarif voyageur) qui est assimilable à un impôt direct.

TITRE IX

Dispositions diverses.

Article 30.

Economats.

Dans un délai d'un an, les économats seront transformés en coopératives, qui seront soumises au même régime juridique et financier que les coopératives fonctionnant dans les administrations publiques.

Exposé des motifs. — Les économats de la Société nationale des chemins de fer français ont donné lieu à nombreuses critiques de la part de toutes les commissions d'enquête en raison des dépenses excessives dont elles sont la cause (voir page 113). Il s'agit au surplus d'un régime d'exception, seul de son espèce en France. Dans un but d'économie et de rationalisation, il importe d'aligner le régime spécial au chemin de fer sur celui de l'ensemble des administrations publiques.

Cette mesure implique notamment que les coopératives prennent à leur charge les traitements et rémunérations annexes des agents du chemin de fer qui y seraient détachés.

Article 31.

Sont abrogées toutes dispositions de la convention du 31 août 1937 contraires aux prescriptions de la présente loi.

Un décret pris en forme de règlement d'administration publique déterminera les mesures destinées à assurer l'application de la présente loi.

Exposé des motifs. — Il ne faut pas qu'en dépit de la volonté du Parlement, la Société nationale des chemins de fer français puisse se prévaloir de cette convention pour continuer à établir une comptabilité tendancieuse.

En conséquence, nous vous demandons d'adopter la proposition de loi suivante:

PROPOSITION DE LOI

TITRE I^{er}**Statut de la Société nationale des chemins de fer français.**

Art. 1^{er}. — A dater du 1^{er} janvier 1953, la Société nationale des chemins de fer français sera transformée en un établissement public doté d'un budget annexe au budget de l'Etat dont les divers postes arrêtés par le conseil d'administration seront soumis à l'application du Parlement.

Art. 2. — Cet établissement public tiendra sa comptabilité selon les règles et usages du commerce dans la forme prévue par le plan comptable national.

Art. 3. — Cet établissement public ne pourra emprunter, sous quelque forme que ce soit, que sur autorisation législative.

TITRE II

Réduction des effectifs.

Art. 4. — Il sera établi, par décret, dans un délai de deux mois, un plan de réduction des effectifs tendant à atteindre les buts ci-après :

1° Le personnel supérieur sera ramené aux effectifs prévus par la convention du 31 août 1937 ;

2° Le personnel des services centraux sera ramené à un maximum qui ne dépassera pas le total des effectifs des services centraux des grands réseaux au 31 décembre 1937 diminué de 20 p. 100 ;

3° Les services de direction des régions seront diminués d'au moins 20 p. 100 par rapport aux effectifs actuels ;

4° Les services de direction des arrondissements seront diminués d'au moins 10 p. 100 par rapport aux effectifs actuels ;

5° La proportion du personnel administratif sera ramenée à ce qu'elle était au 31 décembre 1937 ;

6° Les effectifs des personnels des services d'exécution autres que les ateliers subiront une réduction de 10 p. 100 à laquelle s'ajoutera une réduction supplémentaire dont le taux sera fixé ultérieurement par décret, en fonction des fermetures des lignes affluentes reconnues exagérément déficitaires ;

7° Les proportions des cadres supérieurs, des cadres et de la maîtrise seront ramenées à ce qu'elles étaient au 31 décembre 1937.

Ces limitations globales ne font pas obstacle à la réduction du nombre des services et des échelons hiérarchiques prévue par l'article 21 ci-après.

Pour toutes ces mesures, le décret prévu ci-dessus établira un échelonnement dont la durée ne dépassera pas deux ans.

Art. 5. — Le recrutement de tout personnel titulaire, auxiliaire ou contractuel, est arrêté à la Société nationale des chemins de fer français, quelles qu'en soient les modalités, sont de même arrêtés tout commissionnement d'agents stagiaires et toute entrée d'apprentis dans les cadres.

Il ne pourra être fait exception que pour des électriciens spécialistes ou pour des auxiliaires à temps incomplet dans la limite d'autorisations données par décrets publiés au *Journal officiel*.

Art. 6. — Les dégagements des cadres rendus nécessaires par les dispositions de l'article 5 seront opérés en priorité sur les auxiliaires ou les stagiaires. En ce qui concerne les titulaires, les dégagements de cadres porteront uniquement sur des agents ayant moins de 40 ans d'âge à la date de promulgation de la présente loi et en application d'un barème qui sera établi par décret et qui tiendra compte de l'âge, de l'ancienneté de service et des charges de famille des agents.

Art. 7. — Les agents dégagés des cadres bénéficieront d'un pécule dont le montant sera égal à un mois de traitement par année de service avec minimum d'un mois et maximum de douze mois.

Ce pécule pourra, au gré de l'agent, être perçu en une seule fois ou douze mensualités.

TITRE III

Statut et rémunération du personnel.

Art. 8. — Les agents du chemin de fer bénéficieront, tant en principal qu'en accessoires, tant en numéraire qu'en nature, des mêmes rémunérations et avantages que les agents de la fonction publique.

Un décret fixera les indices applicables aux agents du chemin de fer dans la hiérarchie des agents de la fonction publique ; ce reclassement ne pourra entraîner aucune réduction de la rémunération globale d'un agent ; si nécessaire, il sera attribué une indemnité différentielle à caractère personnel.

Art. 9. — Les conditions d'âge et les taux de retraite des agents du chemin de fer seront les mêmes que pour les agents de la fonction publique. Pour les postes nécessitant une capacité physique spéciale, un décret établira les conditions dans lesquelles leurs titulaires pourront, en cas d'incapacité physique prématurée, bénéficier soit d'un autre emploi au chemin de fer, soit d'une retraite anticipée.

A titre transitoire, pendant une période de cinq ans, les agents des catégories A et M pourront être mis à la retraite dans les conditions d'âge actuellement en vigueur, sous réserve qu'ils ne soient pas remplacés dans leur poste.

Art. 10. — Les allocations relatives aux diverses branches de la sécurité sociale seront les mêmes que celles des agents de la fonction publique.

Art. 11. — Le régime des primes ayant pour objet de rémunérer le rendement, quelle qu'en soit la dénomination, sera fixé par décret. Tant que le compte d'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français ne sera pas équilibré, le montant de la prime de fin d'année ne pourra, pour aucun agent, dépasser le montant d'un mois et demi de traitement.

Art. 12. — Les montants et les conditions d'attribution des indemnités à caractère de remboursement de frais seront les mêmes que pour les agents de la fonction publique.

Art. 13. — Les agents en service et leur conjoint bénéficieront d'un parcours gratuit annuel de 2.000 kilomètres ; les personnes à charge des agents en service et les agents en retraite bénéficieront d'un parcours gratuit annuel de 1.000 kilomètres. Les allocations seront réduites de 20 p. 100 par an pour disparaître en cinq ans.

TITRE IV

Dépenses de matériel.

Art. 14. — La réglementation sur les marchés de l'Etat est applicable au chemin de fer.

Art. 15. — Une estimation des biens du chemin de fer détruits par faits de guerre sera établie dans un délai de trois mois ; ces biens seront divisés en deux catégories :

a) Ceux dont la reconstruction est nécessaire ; ils seront reconstruits aux frais de l'Etat ;

b) Ceux dont la reconstruction n'est pas nécessaire ; ils ne seront pas reconstruits, mais leur valeur viendra en déduction du montant des dettes du chemin de fer envers l'Etat.

TITRE V

Lignes à faible trafic.

Art. 16. — Il sera établi dans un délai de deux mois des règles d'exploitation simplifiées, applicables aux lignes à faible trafic et prévoyant notamment :

Le transport des voyageurs par autorails et, en particulier, par autorails légers ;

La traction des marchandises par locotracteurs Diesel ;

La conduite des autorails par un seul agent ;

La perception des taxes dans les autorails ;

La taxation des colis à l'unité et non au poids ;

L'ouverture des petites gares seulement à certaines heures ;

La multiplication des haltes, etc.

Ces règles seront mises en application progressivement.

Art. 17. — Seront retranchées du réseau de la Société nationale des chemins de fer français, par décret, dans un délai de six mois, les lignes pour lesquelles les charges d'exploitation estimées, compte tenu des allègements prévus au précédent article, dépasseraient le triple des recettes d'exploitation.

Art. 18. — Toute ligne retranchée du réseau de la Société nationale des chemins de fer français, en application de l'article 17 ci-dessus, ne sera maintenue en service que si les départements ou autres collectivités locales intéressées en prennent la charge.

Les départements intéressés auront alors, à l'égard de ces lignes, la faculté :

Soit d'en laisser l'exploitation à la Société nationale des chemins de fer français en couvrant le déficit correspondant ;

Soit de décider l'attribution d'une concession à toute autre entreprise ;

Soit de les exploiter en régie directe.

Art. 19. — Toute ligne à faible trafic pourra, éventuellement, être maintenue sous le régime des embranchements particuliers.

TITRE VI

Allègement de l'exploitation.

Art. 20. — En dehors des règles d'exploitation simplifiées applicables aux lignes à faible trafic, il sera établi, pour l'ensemble du réseau, des règles d'exploitation qui tendent à la réduction des prix de revient sans diminution sensible de la qualité des services rendus aux usagers.

Ces règles assureront le plein emploi du personnel, notamment :

a) en distinguant les heures de présence des heures de travail effectif ;

b) en évitant une spécialisation excessive ;

c) en permettant d'employer temporairement chaque agent au mieux de l'intérêt du service, même en dehors de sa spécialité ;

d) en permettant de changer de résidence tout agent selon les nécessités du service, aux frais du chemin de fer.

Art. 21. — Il sera opéré une révision de l'articulation des services tendant à en réduire le coût, notamment :

1° par la réduction d'au moins une unité du nombre des échelons de commandement ;

2° par la réduction du nombre des services.

Art. 22. — Les dispositions prévues aux articles 16 à 21 ne seront retenues que dans la mesure où elles ne portent pas atteinte à la sécurité.

TITRE VII

Concentration des activités de la Société nationale des chemins de fer français.

Art. 23. — Il sera créé, par décret, une société d'économie mixte dite Société nationale d'entretien du matériel de chemin de fer.

La Société nationale des chemins de fer français transférera à cette société le personnel et les biens meubles et immeubles nécessaires à l'entretien du matériel roulant ; le reste du personnel en fonction actuellement dans les ateliers de la Société nationale des chemins de fer français sera dégagé des cadres ; il bénéficiera du pécule prévu à l'article 7 de la présente loi ; toutefois, les agents qui ont plus de 25 ans de service, soit à la Société nationale des chemins de fer français, soit dans les anciennes compagnies, pourront bénéficier d'une pension proportionnelle d'ancienneté dont les taux seront fixés par décret.

Les biens meubles et immeubles des ateliers de la Société nationale des chemins de fer français qui ne seront pas reconnus indispensables pour le fonctionnement de la nouvelle société seront

allénés par les soins de l'administration des domaines. Une priorité d'achat sera accordée aux entreprises ou organismes travaillant pour la défense nationale.

Art. 24. — Les participations de la Société nationale des chemins de fer français dans les entreprises de production ou de distribution d'énergie électrique seront transférées à l'Electricité de France.

Les participations de la Société nationale des chemins de fer français dans toutes autres entreprises non expressément prévues par la loi feront l'objet de cession par les soins de l'administration des domaines.

Art. 25. — Tous biens meubles ou immeubles, propriété du chemin de fer, autres que ceux visés aux articles 23 et 24 et qui seront reconnus comme n'étant pas indispensables à l'exploitation, seront cédés par les soins de l'administration des domaines.

Art. 26. — Le montant des cessions prévues par les articles 23 à 25 viendra en déduction des dettes de la Société nationale des chemins de fer français envers l'Etat.

TITRE VIII

Tarifs. — Equilibre financier.

Art. 27. — Les tarifs marchandises du chemin de fer feront périodiquement l'objet de remaniements progressifs tendant à les ajuster aux prix de revient complets. Dans le cas où certaines entreprises se seraient localisées en fonction des tarifs du chemin de fer ou en application d'un plan de décentralisation et où les ajustements de tarifs mettraient en péril la continuation de leur exploitation, il pourra, dans la limite des crédits votés à cet effet, être prévu soit une subvention dégressive destinée à faciliter leur reconversion, soit une allocation destinée à faciliter leur transfert.

Art. 28. — Aucun tarif réduit pour le trafic voyageurs ne pourra être accordé ou maintenu à dater de la promulgation de la présente loi, qu'après le vote par le Parlement d'une subvention destinée à compenser le manque à gagner pour le chemin de fer.

Art. 29. — Compte tenu des dispositions des articles 1 à 29 de la présente loi, l'établissement public devra réaliser l'équilibre de son compte d'exploitation, établi suivant les règles du plan comptable national, dans un délai de 3 ans.

TITRE IX

Dispositions diverses.

Art. 30. — Dans un délai d'un an, les économats seront transformés en coopératives, qui seront soumises au même régime juridique et financier que les coopératives fonctionnant dans les administrations publiques.

Art. 31. — Sont abrogées toutes dispositions de la convention du 31 août 1937 contraires aux prescriptions de la présente loi.

Un décret pris en forme de règlement d'administration publique déterminera les mesures destinées à assurer l'application de la présente loi.

ANNEXE N° 30

(Session de 1952. — Séance du 21 janvier 1952.)

RAPPORT fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant **ouverture de crédits sur l'exercice 1951 (éducation nationale)**, par M. Jacques Debû-Bridel, sénateur (1).

Nota. — Ce document a été publié au *Journal officiel* du 25 janvier 1952. (Compte rendu *in extenso* de la séance du Conseil de la République du 21 janvier 1952, p. 232, 1^{re} colonne.)

ANNEXE N° 31

(Session de 1952. — Séance du 21 janvier 1952.)

AVIS présenté au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, instituant un **code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer**, par M. Boivin-Champeaux, sénateur (2).

Mesdames, messieurs, certains penseront peut-être que la commission de la justice a été au delà de son rôle et dépassé sa compétence traditionnelle. Elle a, il est vrai, porté son examen sur tous les articles du code, elle a cru répondre ainsi au vœu exprimé par l'Assemblée lorsque l'ensemble du texte lui a été renvoyé pour avis.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n^{os} 1526, 1967 et in-8^o 131; Conseil de la République, n^o 859 (année 1951).

(2) Voir: Assemblée nationale (1^{re} législ.), n^{os} 7072, 3501, 4912, 6281, 9285, 1134, 3683, 4544, 6749, 10913, 12239, 13021, 13013 et in-8^o 3665; Conseil de la République, n^{os} 252 (année 1947), 179 (année 1948), 843, 823, 849 et 850 (année 1951).

Sans doute s'aperçoit-on, au fur et à mesure de l'étude à laquelle on procède, qu'il eût fallu plus de temps et de réflexion pour mettre au point une œuvre de cette importance. Et ce serait le cas de dire avec Portalis: « C'est le temps qui fait les bonnes lois ».

Votre commission de la justice a fait de son mieux. Dira-t-elle qu'elle a plus d'une fois été tentée d'écarter des dispositions qui lui ont paru surcharger le texte sans rien apporter d'original, telles que: « Le salarié est libre de prendre son congé dans le pays de son choix » ou encore: « Le certificat d'aptitude professionnelle est délivré à l'apprenti qui a subi l'examen avec succès ».

Elle n'a cependant procédé à cet élagage qu'avec discrétion. On lui a fait remarquer que, dans des pays neufs, tout paraissait nouveau, et qu'il n'était pas mauvais de rappeler des principes qui, ailleurs, eussent paru constants.

C'est pour la même raison qu'elle a laissé subsister bien des dispositions qui relèvent plus du règlement, de l'arrêté ou même de la simple circulaire, que de la loi. Pour le reste, elle a cru demeurer dans l'esprit des auteurs du code en suivant la ligne tracée par le code métropolitain, n'allant pas au delà, mais ne restant pas en deçà et tenant compte de l'extrême diversité des climats et des usages de l'Union française, en renvoyant l'application des principes, suivant les circonstances, soit au pouvoir législatif au Président de la République, soit à des arrêtés locaux.

Il lui a paru toutefois qu'un code du travail n'était pas une simple succession de textes juridiques, mais que, s'adressant à des populations qui souvent vivent une vie difficile et qui ont mis en nous leur confiance, il devait, sur certains points, dépasser les règles admises dans la métropole: nous voulons parler de ces conditions essentielles du travail que sont la santé, l'hygiène, l'habitation, l'alimentation.

C'est sur ces divers points que le code se devait d'être, et est effectivement neuf. Nous aurons fait œuvre salutaire si, par lui, nous réussissons à resserrer les liens qui unissent ces populations à la mère patrie et à affirmer chez elles cette conviction que c'est sous notre drapeau qu'elles sont parvenues et parviendront à une vie meilleure, plus juste et plus humaine.

EXAMEN DES ARTICLES

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 6. — Les membres chargés de l'administration ou de la direction d'un syndicat doivent être citoyens de l'Union française, jouir de leurs droits civils, ne pas avoir encouru de condamnation comportant la perte des droits civiques ni de condamnation à une peine correctionnelle, à l'exception toutefois:

1^o Des condamnations pour délits d'imprudence hors le cas de délit de fuite concomitant;

2^o Des condamnations prononcées pour infraction autres que les infractions qualifiées délits, à la loi du 21 juillet 1867 sur les sociétés, mais dont cependant la répression n'est pas subordonnée à la preuve de la mauvaise foi de leurs auteurs et qui ne sont passibles que d'une amende.

Art. 7. — Les femmes mariées exerçant une profession ou un métier peuvent, sans l'autorisation de leur mari, adhérer aux syndicats professionnels et participer à l'administration ou à la direction dans les conditions fixées à l'article précédent.

Art. 8. — Les mineurs âgés de plus de seize ans peuvent adhérer aux syndicats, sauf opposition de leur père, mère ou tuteur.

Art. 9. — Peuvent continuer à faire partie d'un syndicat professionnel les personnes qui ont quitté l'exercice de leur fonction ou de leur profession, sous réserve d'avoir exercé celle-ci au moins un an.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 6. — Les membres chargés de l'administration ou de la direction d'un syndicat doivent appartenir à la profession, être citoyens de l'Union française, jouir de leurs droits civils, ne pas avoir encouru de condamnation comportant la perte des droits civiques ni de condamnation à une peine correctionnelle, à l'exception toutefois:

(Le reste sans changement.)

Art. 7. — Les femmes mariées exerçant une profession ou un métier peuvent, sans l'autorisation de leur mari, adhérer aux syndicats professionnels et participer à « son » administration ou à « sa » direction dans les conditions fixées à l'article précédent.

Art. 8. — Conforme.

Art. 9. — Disjoint.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 6. — Conforme.

Art. 7. — Conforme.

Art. 8. — Conforme.

Art. 9. — Peuvent continuer à faire partie d'un syndicat professionnel, les personnes qui ont quitté l'exercice de leur fonction ou de leur profession sous réserve d'avoir exercé celle-ci au moins un an et « de se consacrer à des fonctions syndicales ou d'être appelées, à titre professionnel, à des fonctions prévues par les lois et règlements ».

Votre commission de la France d'outre-mer avait disjoint l'article 9, tout au moins dans la forme qui lui avait été donnée par l'Assemblée nationale. Nous vous proposons de reprendre le texte gouvernemental. Il est normal, il est même de l'intérêt de tous qu'un syndicat professionnel soit composé de salariés exerçant effectivement la profession. Si l'on reprenait le texte de l'Assemblée

nationale, on pourrait imaginer un syndicat de salariés composé en majeure partie d'anciens salariés, voire même de patrons. Quelle autorité ou quelle compétence aurait un pareil syndicat pour discuter avec des patrons les conditions du travail ? Que l'on ne vienne pas objecter la situation du chômeur. Le chômeur n'est pas un salarié qui a quitté la profession mais que sa profession a provisoirement abandonné. Quelle que soit la durée du chômage, il reste un professionnel.

Il n'y a vraiment qu'un cas où l'on peut envisager qu'un ancien professionnel continue à faire partie du syndicat. C'est celui où il est appelé à se consacrer aux fonctions syndicales ou à des fonctions pour lesquelles il était désigné en sa qualité de syndicaliste.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 10. — Tout membre d'un syndicat professionnel peut s'en retirer à tout instant nonobstant toute clause contraire sans préjudice du droit, pour le syndicat, de réclamer la cotisation afférente aux six mois qui suivent le retrait d'adhésion.

Art. 11. — En cas de dissolution volontaire, statutaire ou prononcée par la justice, les biens du syndicat sont dévolus conformément aux statuts ou, à défaut de dispositions statutaires, suivant les règles déterminées par l'assemblée générale. En aucun cas, ils ne peuvent être répartis entre les membres adhérents.

CHAPITRE II

De la capacité civile des syndicats professionnels.

Art. 12. — Les syndicats professionnels jouissent de la personnalité civile. Ils ont le droit d'estimer en justice et d'acquérir sans autorisation, à titre gratuit ou à titre onéreux, des biens, meubles ou immeubles.

Art. 13. — Ils peuvent, devant toutes les juridictions, exercer tous les droits réservés à la partie civile, relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif de la profession qu'ils représentent.

Art. 14. — Ils peuvent affecter une partie de leurs ressources à la création de logements de travailleurs, à l'acquisition de terrains de culture ou de terrains d'éducation physique, à l'usage de leurs membres.

Art. 15. — Ils peuvent créer, administrer ou subventionner des œuvres professionnelles telles que : institutions de prévoyance, caisses de solidarité, laboratoires, champs d'expériences, œuvres d'éducation scientifiques, agricoles ou sociales, cours et publications intéressant la profession.

Les immeubles et objets mobiliers nécessaires à leurs réunions, à leurs bibliothèques et à leurs cours d'instruction professionnels sont insaisissables.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 10. — Conforme.
Art. 11. — Conforme.

CHAPITRE II

De la capacité civile des syndicats professionnels.

Art. 12. — Conforme.
Art. 13. — Conforme.
Art. 14. — Conforme.

Art. 15. — Ils peuvent créer, administrer ou subventionner des œuvres professionnelles telles que : institutions de prévoyance, caisses de solidarité, laboratoires, champs d'expériences, œuvres d'éducation scientifiques, agricoles ou sociales, cours et publications intéressant « exclusivement la profession ».

(Le reste sans changement.)

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 10. — Conforme.
Art. 11. — Conforme.

CHAPITRE II

De la capacité civile des syndicats professionnels.

Art. 12. — Conforme.
Art. 13. — Conforme.
Art. 14. — Conforme.
Art. 15. — Conforme, sous réserve de la suppression à l'alinéa premier *in fine* du mot « exclusivement ».

Les mots « intéressant exclusivement la profession » pourraient avoir pour résultat d'empêcher les syndicats de créer ou de subventionner des œuvres ou des publications de culture générale auxquelles la profession est certainement intéressée. Nous vous proposons donc de supprimer l'adverbe « exclusivement ».

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 16. — Ils peuvent subventionner des sociétés coopératives de production ou de consommation.

Art. 17. — Ils peuvent passer des contrats ou conventions avec tous autres syndicats, sociétés, entreprises ou personnes. Les conventions collectives du travail sont passées dans les conditions déterminées par le chapitre IV du titre III.

Art. 18. — S'ils y sont autorisés par leurs statuts, et à condition de ne pas distribuer de bénéfices, même sous forme de ristournes, à leurs membres, les syndicats peuvent :

1° Acheter pour le louer, prêter ou répartir entre leurs membres tout ce qui est nécessaire à l'exercice de leur profession, notamment

matières premières, outils, instruments, machines, engrais, semences, plantes, animaux et matières alimentaires pour le bétail ;

2° Prêter leur entente gratuite pour la vente des produits provenant exclusivement du travail personnel ou des exploitations des syndicats ; faciliter cette vente par exposition, annonces, publications, groupements de commandes et d'expéditions, sans pouvoir l'opérer sous leur nom, et sous leur responsabilité.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 16. — Conforme.
Art. 17. — Conforme.
Art. 18. — Disjoint.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 16. — Conforme.
Art. 17. — Conforme.
Art. 18. — Rétablir cet article dans le texte de l'Assemblée nationale.

Nous proposons de reprendre le texte de l'Assemblée nationale. On n'aperçoit pas pourquoi serait interdite en France d'outre-mer une activité autorisée dans la métropole. Il appartient à l'administration de veiller à ce que cette activité ne prenne pas un caractère commercial.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 19. — Ils peuvent être consultés sur tous les différends et toutes les questions se rattachant à leur spécialité.

Dans les affaires contentieuses, les avis du syndicat sont tenus à la disposition des parties qui peuvent en prendre communication et copie.

CHAPITRE III

Des marques syndicales.

Art. 20. — Les syndicats peuvent déposer, dans les conditions déterminées par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, leurs marques ou labels. Ils peuvent, dès lors, en revendiquer la propriété exclusive dans les conditions dudit arrêté. Ces marques ou labels peuvent être apposés sur tout produit ou objet de commerce pour en certifier l'origine et les conditions de fabrication. Ils peuvent être utilisés par tous les individus ou entreprises mettant en vente ces produits.

Est nulle et de nul effet toute clause de contrat collectif, accord ou entente aux termes de laquelle l'usage par un employeur de la marque syndicale sera subordonné à l'obligation, pour ledit employeur, de ne conserver, ou de ne prendre à son service, que les adhérents du syndicat propriétaire de la marque.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 19. — Conforme.

CHAPITRE III

Des marques syndicales.

Art. 20. — Disjoint.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 19. — Conforme.

CHAPITRE III

Des marques syndicales.

Art. 20. — Les syndicats peuvent déposer, dans les conditions déterminées par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, leurs marques ou labels. Ils peuvent, dès lors, en revendiquer la propriété exclusive dans les conditions dudit arrêté. Ces marques ou labels peuvent être apposés sur tout produit ou objet de commerce pour en certifier l'origine et les conditions de fabrication. Ils peuvent être utilisés par tous les individus ou entreprises mettant en vente ces produits.

« Est nulle et de nul effet toute clause de contrat collectif, accord ou entente aux termes de laquelle « l'usage de la marque syndicale par un employeur sera subordonné à l'obligation par » ledit employeur, de ne conserver ou de ne prendre à son service que les adhérents du syndicat propriétaire de la marque. »

Même observation que pour l'article 18 : le droit pour les syndicats d'avoir une marque ou un label est expressément reconnu dans la métropole par l'article 19 du livre III du code du travail.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

CHAPITRE IV

Des caisses spéciales de secours mutuels et de retraites.

Art. 21. — Les syndicats peuvent, en se conformant aux dispositions des lois en vigueur, constituer entre leurs membres, des caisses spéciales de secours mutuels et de retraites.

Art. 22. — Les fonds de ces caisses spéciales sont insaisissables dans les limites déterminées par la loi.

Art. 23. — Toute personne qui se retire d'un syndicat conserve le droit d'être membre de sociétés de secours mutuels et de retraites pour la vieillesse à l'actif desquelles elle a contribué par des cotisations ou versements de fonds.

CHAPITRE V

Des unions de syndicats.

Art. 24. — Les syndicats professionnels régulièrement constitués d'après les prescriptions de la présente loi peuvent librement se concerter pour l'étude et la défense de leurs intérêts économiques, industriels, commerciaux et agricoles.

Ils peuvent se constituer en union sous quelque forme que ce soit.

Art. 25. — Les dispositions des articles 3, 5, 6, 7, 8 sont applicables aux unions de syndicats qui doivent, d'autre part, faire connaître, dans les conditions prévues à l'article 5, le nom et le siège social des syndicats qui les composent. Leurs statuts doivent déterminer les règles selon lesquelles les syndicats adhérents à l'union sont représentés dans le conseil d'administration et dans les assemblées générales.

Art. 26. — Ces unions jouissent de tous les droits conférés aux syndicats professionnels par les chapitres II, III et IV du présent titre.

Art. 27. — Des locaux pourront être mis à la disposition des unions de syndicats pour l'exercice de leur activité, sur leur demande, après avis de la commission consultative du travail et délibérations de l'assemblée représentative.

CHAPITRE VI

Des associations professionnelles.

Art. 28. — Les associations professionnelles de caractère coutumier reconnues par arrêté du chef de territoire sont assimilées aux syndicats professionnels en ce qui regarde l'application des articles 13, 16, 17, 20 et 21. Elles peuvent :

1° Acheter pour le louer, prêter ou répartir entre leurs membres tout ce qui est nécessaire à l'exercice de leur profession, notamment en matières premières, outils, instruments, machines, engrais, semences, plantes animales et matières alimentaires pour le bétail ;
2° Prêter leur entremise gratuite pour la vente des produits provenant exclusivement du travail personnel ou des exploitations des membres de l'association ; faciliter celle vente par exposition, annonces, publications, groupements de commandes et d'expéditions, sans pouvoir l'opérer sous leur nom et sous leur responsabilité.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

CHAPITRE IV

Des caisses spéciales de secours mutuels et de retraites.

Art. 21. — Conforme.

Art. 22. — Conforme.

Art. 23. — Conforme.

CHAPITRE V

Des unions de syndicats.

Art. 24. — Conforme.

Art. 25. — Conforme.

Art. 26. — Conforme.

Art. 27. — Disjoint.

CHAPITRE VI

Des associations professionnelles.

Art. 28. — Disjoint.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

CHAPITRE IV

Des caisses spéciales de secours mutuels et de retraites.

Art. 21. — Conforme.

Art. 22. — Conforme.

Art. 23. — Conforme.

CHAPITRE V

Des unions de syndicats.

Art. 24. — Conforme.

Art. 25. — Conforme.

Art. 26. — Conforme.

Art. 27. — Disjoint.

CHAPITRE VI

Des associations professionnelles.

Art. 28. — Rétablir cet article dans le texte de l'Assemblée nationale.

Nous rappelons que dans l'article 1^{er} déjà voté, nous avons donné au Président de la République, exerçant les pouvoirs prévus par l'article 72 de la Constitution, le droit de fixer la réglementation du travail née de rapports coutumiers.

Il s'agit ici d'une question différente, celle de savoir quel sera le caractère juridique des associations professionnelles coutumières. Ces associations jouent un rôle important en France d'outre-mer. Cette importance pratique, affirme notre commission de la France d'outre-mer, est considérable.

Il est venu, en effet, à nos informations que des délégués ou des collectivités entières sont groupées en associations de salariés. Il est donc logique de prévoir leur existence dans un code du travail en les assimilant aux syndicats professionnels.

Il appartiendra aux chefs des territoires de ne reconnaître que les associations susceptibles par leur importance ou leur caractère d'être assimilées à des syndicats.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

TITRE III

Du contrat de travail.

CHAPITRE I^{er}*Du contrat de travail individuel.*

Section I. — Dispositions d'ensemble.

Art. 29. — Les contrats de travail sont passés librement.

Cependant, le chef de territoire, à titre exceptionnel et pour des raisons d'ordre économique ou social, et notamment dans l'intérêt de la santé ou de l'hygiène publique, a la faculté d'interdire ou de limiter certains embauchages dans des régions données, par arrêté pris après avis de la commission consultative du travail.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

TITRE III

Du contrat de travail.

CHAPITRE I^{er}*Du contrat de travail individuel.*

Section I. — Dispositions d'ensemble.

Art. 29. — Conforme.

Art. 29 bis (nouveau). — Les contrats de travail sont soumis aux règles du droit commun.

Leur existence est constatée dans les formes qu'il convient aux parties contractantes d'adopter. La preuve peut être rapportée par tous moyens.

Les contrats écrits sont exempts de tout droit de timbre et d'enregistrement.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

TITRE III

Du contrat de travail.

CHAPITRE I^{er}*Du contrat de travail individuel.*

Section I. — Dispositions d'ensemble.

Art. 29. — Conforme.

Art. 29 bis (nouveau). — Les contrats de travail sont soumis aux règles du droit commun.

Leur existence est constatée dans les formes qu'il convient aux parties contractantes d'adopter.

3^e alinéa : conforme.

Nous sommes d'accord avec le texte de la commission de la France d'outre-mer. Toutefois, on ne peut dire sans contradiction que les contrats sont soumis aux règles du droit commun et ajouter, immédiatement après, que la preuve de ces contrats doit être rapportée par tous moyens.

Les contrats doivent être soumis au droit commun, même en ce qui concerne la preuve de leur existence.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 30. — Quels que soient le lieu de la conclusion du contrat et de la résidence de l'une ou l'autre partie, tout contrat de travail conclu pour être exécuté dans l'un des territoires visés à l'article 1^{er} est soumis aux dispositions de la présente loi. Son existence est constatée, sous réserve des stipulations de l'article 32, dans les formes qu'il convient aux parties contractantes d'adopter. La preuve peut être rapportée par tous moyens.

Le contrat écrit est exempt de tous droits de timbre et d'enregistrement.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 30. — Quels que soient le lieu de la conclusion du contrat et de la résidence de l'une ou l'autre partie, tout contrat de travail conclu pour être exécuté dans l'un des territoires visés à l'article 1^{er} est soumis aux dispositions de la présente loi. (Le reste de l'article disjoint.)

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 30. — Conforme.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Section II. — De la conclusion ou de l'exécution du contrat.

Art. 31. — Le travailleur ne peut engager ses services qu'à temps ou pour un ouvrage déterminé.

Pour les travailleurs originaires du territoire, lorsque le contrat est conclu pour une durée déterminée, celle-ci ne peut excéder deux ans. Cette durée ne pourra, sauf dérogation accordée par le ministre de la France d'outre-mer, excéder trois ans pour les travailleurs non originaires du territoire.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Section II. — De la conclusion ou de l'exécution du contrat.

Art. 31. — Le salarié ne peut engager ses services qu'à temps ou pour un ouvrage déterminé.

Lorsque le contrat est conclu pour une durée déterminée, celle-ci sera fixée pour les salariés originaires du territoire par arrêté du chef du territoire pris après avis de la commission consultative du travail.

Pour les autres et dans la limite du groupe de territoires, cette durée sera fixée par arrêté du chef de groupe de territoires pris après avis de la commission consultative du travail. Hors de la limite du groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, ces durées sont fixées par arrêté du ministre de la France d'outre-mer, après avis du chef du territoire et du conseil supérieur du travail.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Section II. — De la conclusion ou de l'exécution du contrat.

Art. 31. — Le salarié ne peut engager ses services qu'à temps ou pour une entreprise déterminée.

Lorsque le contrat est conclu pour une durée déterminée, la durée maximum est fixée:

Pour les salariés originaires du territoire, par arrêté du chef du territoire pris après avis de la commission consultative du travail; Pour les autres salariés et dans la limite du groupe de territoires, par arrêté du chef de groupe de territoire pris après avis de la commission consultative du travail;

Hors de la limite du groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, par arrêté du ministre de la France d'outre-mer pris après avis du chef de groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle et du conseil supérieur du travail. Sauf dérogations accordées par le ministre de la France d'outre-mer, cette durée ne pourra excéder:

1° S'ils ne sont pas accompagnés de leur famille, un an pour les salariés originaires du territoire et deux ans pour les autres salariés;

2° S'ils sont accompagnés de leur famille, deux ans pour les salariés originaires du territoire et trois ans pour les autres salariés.

La convention de Genève n° 86 du 11 juillet 1917 concernant la durée maximum des contrats de travail des salariés indigènes, décide que le salarié ne peut engager ses services pendant plus de deux ou trois ans selon qu'il est originaire ou non du territoire, marié ou célibataire. La France est partie à cette convention qui n'est pas encore ratifiée. Il nous est apparu qu'il était impossible de ne pas tenir compte de ses dispositions. Il n'est cependant pas inutile de faire remarquer que l'article 31 s'appliquera à tous les salariés, qu'ils soient indigènes ou métropolitains.

Nous prévoyons il est vrai, ce qui n'est pas dans la convention, que le ministre compétent pourra accorder des dérogations. Il appartiendra à nos négociateurs de faire des réserves à ce sujet.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 32. — Tout contrat de travail stipulant une durée déterminée supérieure à trois mois ou l'emploi dans une entreprise située hors de la résidence habituelle des travailleurs doit être, après visite médicale de ceux-ci, constaté par écrit devant l'office de main-d'œuvre du lieu d'embauchage ou, à défaut, devant l'inspecteur ou son suppléant légal.

L'autorité compétente vise le contrat après notamment:

1° Avoir recueilli, s'il y a lieu, l'avis de l'inspection du travail du lieu de l'emploi sur les conditions du travail consenties ou s'être assurée de l'accord de l'office de la main-d'œuvre du lieu de l'emploi;

2° Avoir constaté l'identité du travailleur, son libre consentement et la conformité du contrat de travail aux dispositions applicables en matière de travail;

3° Avoir vérifié que le travailleur est libre de tout engagement antérieur;

4° Avoir donné aux parties lecture et éventuellement traduction du contrat.

La demande de visa incombe à l'employeur.

Si le visa prévu au présent article est refusé, le contrat est nul de plein droit.

Si l'omission du visa est due au fait de l'employeur, le travailleur aura droit de faire constater la nullité du contrat et pourra, s'il y a lieu, réclamer des dommages et intérêts.

Le rapatriement est, dans ces deux cas, supporté par l'employeur.

Le rôle dévolu par le présent article aux offices locaux de main-d'œuvre sera rempli, en ce qui concerne les travailleurs embauchés dans la France métropolitaine, par l'office de la main-d'œuvre prévu à l'article 168.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 32. — Tout contrat de travail stipulant une durée déterminée supérieure à trois mois ou l'emploi dans une entreprise située hors du territoire où réside habituellement le salarié, doit être, après visite médicale de celui-ci, constaté par écrit devant l'inspecteur du travail ou son suppléant légal.

L'autorité compétente est soumise à un délai de huit jours pour faire connaître son avis. Cet avis ne peut porter que sur la non-observation des dispositions législatives, réglementaires ou conventionnelles en vigueur. Il doit être notifié aux deux parties intéressées.

La non-observation des lois et règlements dans un contrat ouvre à la partie lésée le droit d'intenter devant la juridiction compétente une action en vue d'obtenir des dommages-intérêts pour le préjudice subi. Le rapatriement sera de droit à la charge de l'employeur pour le salarié non originaire du territoire.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 32. — Tout contrat de travail stipulant une durée déterminée supérieure à trois mois ou nécessitant l'installation des salariés hors de leur résidence habituelle doit être, après visite médicale de ceux-ci, constaté par écrit devant l'office de main-d'œuvre du lieu d'embauchage ou, à défaut, devant l'inspecteur du travail ou son suppléant légal.

L'autorité compétente vise le contrat, après notamment:

1° Avoir recueilli, s'il y a lieu, l'avis de l'inspection du travail du lieu de l'emploi sur les conditions du travail consenties et s'être assurée de l'accord de l'office de la main-d'œuvre du lieu de l'emploi;

2° Avoir constaté l'identité du salarié, son libre consentement et la conformité du contrat de travail aux dispositions applicables en matière de travail;

3° Avoir vérifié que le salarié est libre de tout engagement antérieur;

4° Avoir donné aux parties lecture et éventuellement, traduction du contrat.

La demande de visa incombe à l'employeur.

Si le visa prévu au présent article est refusé, le contrat est nul de plein droit.

Si l'omission du visa est due au fait de l'employeur, le salarié aura droit de faire constater la nullité du contrat et pourra, s'il y a lieu, réclamer des dommages et intérêts.

Le rapatriement est, dans ces deux cas, supporté par l'employeur.

Si l'autorité compétente pour accorder le visa n'a pas fait connaître sa décision dans les quinze jours de la demande, l'employeur est déchargé des obligations qui lui incombent en vertu du présent article.

Le rôle dévolu par le présent article aux offices locaux de main-d'œuvre sera rempli, en ce qui concerne les travailleurs embauchés, dans la France métropolitaine par l'office de la main-d'œuvre prévu à l'article 168.

Cet article a particulièrement retenu l'attention de votre commission de la justice. Il faut choisir entre deux systèmes: celui du visa (texte de l'Assemblée nationale) ou celui du simple avis (texte de la commission de la France d'outre-mer).

La commission de la France d'outre-mer a institué ce que nous appellerons un contrôle de la légalité du contrat. L'autorité compétente se bornerait à vérifier si le contrat est conforme à la loi, aux règlements ou aux conventions collectives en vigueur. Elle ne pourrait pas se prononcer sur l'opportunité de l'engagement lui-même. Si attachés que nous soyons à la liberté de contracter, nous avons adopté le système du visa parce qu'il nous a paru assurer une meilleure protection des salariés et parce qu'il permet aux autorités et plus particulièrement au ministre compétent d'avoir une politique de la main-d'œuvre dans nos différents territoires.

Il est de l'intérêt des deux parties de n'autoriser l'engagement d'un salarié qu'à bon escient et après avoir vérifié quels sont les besoins de tel ou tel territoire et s'il est opportun ou non de susciter une concurrence de la main-d'œuvre locale.

Pour répondre à l'objection de la commission de la France d'outre-mer qui redoutait que la formalité du visa ne retardât les départs urgents, nous avons spécifié que si le visa n'était pas accordé dans les quinze jours de la demande, l'employeur serait déchargé des obligations qui lui incombent en vertu du présent article.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 33. — Quand il y a engagement à l'essai, il doit être expressément stipulé au contrat. Il ne peut être conclu pour une durée supérieure au délai nécessaire pour mettre à l'épreuve le personnel engagé, compte tenu de la technique et des usages de la profession.

Dans tous les cas, l'engagement à l'essai ne peut porter, renouvellement compris, que sur une période maximum de six mois. Pour les travailleurs visés à l'article 90, paragraphe 1^{er}, la durée maximum de cette période est portée à un an.

Les délais de recrutement et de route ne sont pas compris dans la durée maximum de l'essai.

Le rapatriement est, dans tous les cas, supporté par l'employeur.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 33. — Conforme, sauf le dernier alinéa qui reçoit la rédaction suivante:

Le rapatriement est supporté par l'employeur sauf en cas de rupture injustifiée du contrat de la part du salarié.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 33. — Conforme, sauf le dernier alinéa qui reçoit la rédaction suivante:

Le rapatriement est supporté par l'employeur sauf en cas de rupture du contrat résultant de la faute grave du salarié, s'il est demandé dans les six mois de la cessation des services.

Il s'agit ici de l'engagement à l'essai. L'Assemblée nationale avait admis que le rapatriement serait, dans tous les cas, supporté par l'employeur. Cette disposition est certainement excessive et ne manquera pas d'entraîner des abus. Il ne serait que trop facile de contracter un engagement à l'essai quitte à le rompre dès l'arrivée en France d'outre-mer.

Que le rapatriement soit, en principe, à la charge de l'employeur, nous en sommes d'accord. La restriction finale imposée par la commission de la France d'outre-mer nous a paru justifiée. Nous nous sommes bornés à lui donner une forme plus juridique en parlant de la rupture du contrat résultant d'une faute grave du salarié.

Il nous a paru, en outre, que l'employeur ne pouvait rester indéfiniment sous le coup d'une demande de rapatriement. Pour en obtenir le bénéfice, la demande devra être faite dans les six mois de la cessation du service.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 34. — Les formes et les modalités d'établissement du contrat de travail et de l'engagement à l'essai sont fixées par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé, ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail et de l'Assemblée représentative.

Art. 35. — Le règlement intérieur est promulgué par le chef d'entreprise sous réserve de l'approbation dont il est fait mention à l'alinéa suivant. Son contenu est limité exclusivement aux règles relatives à l'organisation technique du travail, à la discipline et aux prescriptions concernant l'hygiène et la sécurité, nécessaires à la bonne marche de l'entreprise.

Toutes autres clauses qui viendraient à y figurer, notamment celles relatives à la rémunération, seront considérées comme nulles de plein droit.

Les modalités d'établissement, d'approbation, de dépôt et d'affichage du règlement intérieur, ainsi que le nombre de travailleurs de l'entreprise au-dessus duquel l'existence de ce règlement est obligatoire, sont fixés par arrêtés du chef de groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail et de l'Assemblée représentative et soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 34. — Disjoint.

Art. 35. — Le règlement intérieur est établi par le chef d'entreprise sous réserve de la communication dont il est fait mention au troisième paragraphe du présent article. Son contenu est limité exclusivement aux règles relatives à l'organisation technique du travail, à la discipline et aux prescriptions concernant l'hygiène et la sécurité, nécessaires à la bonne marche de l'entreprise.

Toutes autres clauses qui viendraient à y figurer, notamment celles relatives à la rémunération, seront considérées comme nulles de plein droit.

Avant de le mettre en vigueur, le chef d'entreprise doit communiquer le règlement intérieur à l'inspecteur du travail qui peut exiger le retrait ou la modification des dispositions contraires aux lois et règlements en vigueur.

Les modalités de communication de dépôt et d'affichage du règlement intérieur, ainsi que le nombre de salariés de l'entreprise au-dessus duquel l'existence de ce règlement est obligatoire, sont fixés par arrêtés du chef de groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail et soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Texte proposée par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 34. — Maintenir la disjonction de cet article.

Art. 35. — 1^{er} alinéa conforme.

Toutes les autres clauses qui viendraient à y figurer, notamment celles relatives à la rémunération, seront considérées comme nulles de plein droit, sous réserve des dispositions du dernier alinéa de l'article 97 ci-après.

Avant de le mettre en vigueur le chef d'entreprise doit communiquer le règlement intérieur à l'inspecteur du travail qui doit exiger le retrait ou la modification des dispositions contraires aux lois et règlements en vigueur.

4^e alinéa : conforme.

En ce qui concerne le troisième alinéa de l'article 35, il importe de spécifier que le retrait du règlement intérieur des clauses contraires aux lois et règlements en vigueur doit constituer une obligation et non une simple faculté pour l'inspecteur du travail. Ce membre de phrase que nous avons ajouté au second alinéa du même article trouve sa justification dans le fait que nous avons modifié l'article 97 de façon à laisser au règlement intérieur le soin de préciser dans quelles conditions les salariés absents le jour de la paye pourraient retirer leur salaire.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 36. — Il est interdit à l'employeur d'infliger des amendes.

Art. 37. — Le travailleur doit toute son activité professionnelle à l'entreprise, sauf dérogation stipulée au contrat.

Toutefois, il lui est loisible, sauf convention contraire, d'exercer, en dehors de son travail, toute activité à caractère professionnel non susceptible de concurrencer l'entreprise ou de nuire à la bonne exécution des services convenus.

Est nulle de plein droit toute clause d'un contrat portant interdiction pour le travailleur d'exercer une activité quelconque à l'expiration du contrat. En cas de rupture du contrat, cette clause est valable si la rupture est le fait du travailleur ou résulte d'une faute lourde de celui-ci. Toutefois, en ce cas, l'interdiction ne peut porter que sur une activité de nature à concurrencer l'employeur, elle ne peut dépasser deux ans et ne peut s'appliquer que dans un rayon de deux cents kilomètres autour du lieu du travail.

Cette clause n'est applicable qu'aux travailleurs visés à l'article 91, 3^e.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 36. — Conforme.

Art. 37. — 1^{er} et 2^e alinéas conformes.

Toute clause d'un contrat portant interdiction pour le salarié d'exercer une activité quelconque à l'expiration ou après la rupture dudit contrat est nulle de plein droit sauf si l'activité interdite est effectivement de nature à concurrencer l'employeur, si la durée de l'interdiction ne dépasse pas deux ans et si les lieux dans lesquels l'interdiction est prévue ne sont pas situés à plus de 200 kilomètres du lieu du travail, à condition qu'il s'agisse de travailleurs visés à l'article 91, troisième paragraphe.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 36. — Conforme.

Art. 37. — Supprimé.

Nous proposons la suppression de l'article 37.

Il n'y a aucune utilité à surcharger les textes de dispositions qui ne sont que l'expression du bon sens ou du droit commun et qui, par ailleurs, sont consacrées par une jurisprudence constante. Ainsi en est-il des deux premiers alinéas.

En ce qui concerne le troisième alinéa, il est bien évident que toute clause d'un contrat portant interdiction pour le salarié d'exercer une activité « quelconque » sera nulle : il n'est pas besoin de le dire. De plus, il est exigé, pour que la clause soit valable, que l'activité interdite soit effectivement de nature à concurrencer l'employeur (et encore faudrait-il s'entendre sur le mot « effectivement ») que la durée de l'interdiction ne dépasse pas deux ans et que les lieux interdits se trouvent dans un rayon de 200 kilomètres autour du lieu du travail.

Cette triple exigence n'a jamais figuré dans aucun texte métropolitain ni dans aucune décision de justice. Est-il possible, par ailleurs, de poser en pareille matière des règles fixes et des conditions impératives ? Ce qui peut convenir dans un territoire peut être excessif ou insuffisant dans un autre. Une jurisprudence s'est instituée dans la métropole qui n'autorise l'interdiction que dans la mesure où elle est limitée dans le temps et dans l'espace. Voilà le principe. Il appartiendra aux juges d'en faire l'application suivant les espèces, les climats, les distances, les conditions économiques et géographiques du territoire.

Enfin, et cette considération est apparue à elle seule déterminante à votre commission de la justice, il est inopportun de faire une distinction entre salariés suivant leur origine.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Section III. — De la résiliation du contrat.

Art. 38. — Les contrats de travail, à durée indéterminée, ne peuvent être rompus par l'employeur sans motif légitime.

Sur demande du travailleur congédié, le licenciement doit être confirmé par écrit dans les huit jours ; la lettre de confirmation indiquera le motif invoqué par l'employeur.

La charge de la preuve de la légitimité du renvoi incombe à l'employeur.

Le contrat de travail à durée indéterminée peut toujours cesser par la volonté du travailleur.

La résiliation des contrats de travail, à durée indéterminée, est subordonnée à un préavis donné par la partie qui prend l'initiative de la rupture. En l'absence de conventions collectives, un arrêté du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail, détermine les conditions de la durée du préavis, compte tenu, notamment de la durée des services et des catégories professionnelles.

Art. 39. — Pendant la durée du délai de préavis, l'employeur et le travailleur sont tenus au respect de toutes les obligations réciproques qui leur incombent.

En vue de la recherche d'un autre emploi, le travailleur bénéficiera, pendant la durée du préavis, d'un jour de liberté par semaine, pris, à son choix, globalement ou heure par heure, payé à plein salaire.

La partie à l'égard de laquelle ces obligations ne seraient pas respectées ne pourra se voir imposer aucun délai de préavis, sans préjudice des dommages-intérêts qu'elle jugerait bon de demander.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Section III. — De la résiliation du contrat.

Art. 38. — Le contrat de travail à durée indéterminée peut toujours cesser par la volonté de l'une des parties. Cette résiliation est subordonnée à un préavis donné par la partie qui prend l'initiative de la rupture.

La résiliation des contrats de travail, à durée indéterminée, est subordonnée à un préavis donné par la partie qui prend l'initiative de la rupture. En l'absence de convention collective, un arrêté du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail, détermine les conditions et la durée du préavis, compte tenu notamment, de la durée du contrat et des catégories professionnelles.

Art. 39. — 1^{er} alinéa conforme.

En vue de la recherche d'un autre emploi, le salarié bénéficiera pendant la durée du préavis, d'un jour de liberté par semaine, pris globalement ou heure par heure,

3^e alinéa : conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Section III. — De la résiliation du contrat.

Art. 38. — Conforme.

Art. 39. — Pendant la durée du délai de préavis, l'employeur et le salarié sont tenus au respect de toutes les obligations réciproques qui leur incombent.

En vue de la recherche d'un autre emploi, le salarié bénéficiera, pendant la durée du préavis, d'un jour de liberté par semaine pris globalement ou heure par heure, après entente avec l'employeur.

3^e alinéa: supprimé.

Si il est normal que le salarié, pendant la durée du préavis, puisse disposer du temps nécessaire pour chercher un autre emploi, soit globalement, soit heure par heure, encore est-ce à condition de ne pas désorganiser le travail de l'usine ou de l'atelier. Aussi ne paraît-il pas exorbitant de prescrire que le jour de liberté ne pourra être pris qu'après entente avec l'employeur.

Il nous a été impossible, malgré tous nos efforts, de percevoir quel était l'intérêt et même le sens du dernier alinéa.

Nous en proposons la suppression.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 40. — Toute rupture de contrat sans préavis ou sans que le délai de préavis ait été intégralement observé emporte obligation, pour la partie responsable, de verser à l'autre partie une indemnité dont le montant correspond à la rémunération et aux avantages de toute nature dont aurait bénéficié le travailleur durant le délai de préavis qui n'aura pas été effectivement respecté.

Cependant, la rupture de contrat peut intervenir sans préavis en cas de faute lourde, sous réserve de l'appréciation de la juridiction compétente, en ce qui concerne la gravité de la faute.

Art. 41. — Le contrat de travail à durée déterminée ne peut cesser avant terme par la volonté d'une seule des parties, que dans les cas prévus au contrat ou dans celui de faute lourde laissée à l'appréciation de la juridiction compétente.

La rupture injustifiée du contrat par l'une des parties ouvre droit aux dommages-intérêts pour l'autre partie.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 40. — 1^{er} alinéa: conforme.

Cependant, la rupture de contrat peut intervenir sans préavis en cas de faute grave, sous réserve de l'appréciation de la juridiction compétente, en ce qui concerne la gravité de la faute.

A titre indicatif, sont notamment considérés comme faute grave :

a) De la part du salarié :

Tout acte de vol, d'abus de confiance, de fraude ou de sabotage caractérisé ;

Toute infraction grave aux règles de l'hygiène et de sécurité ;

Les opérations commerciales effectuées pour son compte ou pour le compte d'autrui sans l'autorisation expresse de l'employeur, si ces opérations sont de nature à nuire gravement à la bonne marche de l'entreprise ;

Les voies de fait et actes immoraux à l'égard de l'employeur, de ses préposés ou des membres de sa famille ; les offenses graves à leur honneur ;

Le refus d'accomplir son travail, d'obéir à des ordres qui lui sont donnés par l'employeur ou ses préposés dans le cadre normal de son emploi ;

L'incitation des autres salariés à commettre les actes énumérés ci-dessus ;

b) De la part de l'employeur :

Toute réduction ou retenue opérée indûment sur la rémunération du salarié ;

Le retard réitéré dans le paiement de la rémunération ;

L'inexécution complète des obligations réglementaires ou contractuelles concernant les avantages en nature reconnus aux salariés ou l'insuffisance caractérisée dans l'exécution de ces obligations ;

Les voies de fait et actes immoraux à l'égard du salarié, les offenses graves à son honneur et à celui d'un membre de sa famille, la tolérance par l'employeur de tels actes de la part de ses préposés ou d'un membre de sa famille.

Art. 41. — Le contrat de travail à durée déterminée ne peut cesser avant terme par la volonté d'une seule des parties, que dans les cas prévus au contrat ou dans celui de faute grave. Dans ce dernier cas, la partie considérée comme ayant commis une faute grave pourra engager une action devant la juridiction compétente afin qu'elle apprécie la gravité de la faute.

Dernier alinéa: conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis.

Art. 40. — Toute rupture de contrat à durée indéterminée sans préavis ou sans que le délai de préavis ait été intégralement observé emporte obligation, pour la partie responsable, de verser à l'autre partie une indemnité dont le montant correspond à la rémunération et aux avantages de toute nature dont aurait bénéficié le salarié durant le délai de préavis qui n'aura pas été effectivement respecté.

Cependant, la rupture du contrat peut intervenir sans préavis au cas où l'une des parties peut justifier d'une faute grave à l'encontre de l'autre partie.

Supprimer la suite de l'article.

Art. 41. — Le contrat de travail à durée déterminée ne peut cesser avant terme par la volonté d'une seule des parties, que dans les cas prévus au contrat ou dans celui de faute lourde.

Dernier alinéa: supprimé.

Il est indispensable de préciser qu'il s'agit dans l'article 40 du contrat à durée indéterminée.

Deuxième alinéa: ce texte spécifie que la rupture du contrat peut intervenir sans préavis en cas de « faute grave » du salarié. C'est la formule employée par le code métropolitain.

Nous ne pensions pas qu'il failût aller jusqu'à parler « de faute lourde ». A la vérité, la distinction n'est pas facile à faire entre la faute grave et la faute lourde. Le code métropolitain emploie tantôt l'une, tantôt l'autre expression et un peu au hasard, ce qui s'explique par le fait que ces articles ont été introduits dans le code par des lois successives. Quant à la jurisprudence, elle s'est facilement ralliée aux textes dont elle avait à faire l'application, parlant tantôt de faute grave et tantôt de faute lourde. De savants auteurs ont tenté d'établir une hiérarchie des fautes (voir notamment Louis Josserand: la Reconnaissance de la faute lourde sous le signe de la profession. D. H. 1933, Chronique p. 29. — Laou: la Gamme des fautes. — D. H. 1940, Chronique p. 47. — Voir en particulier Caes. soc. 16 juin 1931. Bulletin n° 489, p. 349). Nous ne pensons pas que le législateur ait intérêt à se montrer plus subtil. Nous aurons tout dit et tout résumé en précisant que la faute lourde est une faute grave, mais d'une gravité exceptionnelle et qu'entre la faute grave et la faute exceptionnellement grave, il y a des degrés infinis que le juge seul, à propos de chaque espèce, doit rester maître d'apprécier.

Il nous a paru cependant utile de marquer dans le présent texte une différence entre la rupture du contrat à durée indéterminée (art. 40) et la rupture du contrat à durée déterminée (art. 41). Si la faute grave peut suffire, dans le premier cas, à justifier une rupture de contrat sans préavis, par contre, seule une faute lourde peut rompre le contrat à durée déterminée. Au dernier alinéa de l'article 40, nous avons supprimé l'énumération faite par la commission de la France d'outre-mer. Cette énumération, qui n'est pas limitative, risque d'induire en erreur plus que de guider ceux qui seront chargés d'appliquer le texte. Elle relève plus de la circulaire que de la loi.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 42. — Toute rupture abusive du contrat peut donner lieu à des dommages-intérêts. La juridiction compétente constate l'abus par une enquête sur les causes et les circonstances de la rupture du contrat.

Les licenciements effectués sans motifs légitimes, de même que les licenciements motivés par les opinions du travailleur, son activité syndicale, son appartenance et sa non-appartenance à un syndicat déterminé, en particulier, sont abusifs.

Le jugement devra mentionner expressément le motif allégué par la partie qui aura rompu le contrat.

Le montant des dommages-intérêts est fixé compte tenu, en général, de tous les éléments qui peuvent justifier l'existence et déterminer l'étendue du préjudice causé et notamment :

a) Lorsque la responsabilité incombe au travailleur, du préjudice subi par l'employeur en raison de l'inexécution du contrat ;

b) Lorsque la responsabilité incombe à l'employeur, des usages, de la nature des services engagés, de l'ancienneté des services, de l'âge du travailleur, et des droits acquis à quelque titre que ce soit.

Ces dommages-intérêts ne se confondent ni avec l'indemnité pour inobservation de préavis, ni avec l'indemnité de licenciement prévue par le contrat ou la convention collective.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 42. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 42. — Supprimé.

Nous supprimons cet article.

§ 1^{er}. — On ne voit pas pourquoi la juridiction compétente serait obligée d'ordonner une enquête si les faits sont patents. D'autre part, il est évident que toute rupture abusive du contrat peut donner lieu à des dommages-intérêts.

§ 2. — Une très longue et solide jurisprudence considère comme abusifs les licenciements motivés par les opinions des salariés, leur activité syndicale, etc.

§ 3. — Les jugements doivent être motivés. Ils devront nécessairement faire état du motif du licenciement. C'est une règle absolue de notre droit rigoureusement appliquée par la cour de cassation.

Le dernier paragraphe enfin est la reproduction d'une jurisprudence constante, qu'il est inutile de rappeler.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 42 bis (nouveau). — Lorsqu'un salarié, ayant rompu abusivement un contrat de travail engage à nouveau ses services, le nouvel employeur est solidairement responsable du dommage causé à l'employeur précédent dans les trois cas suivants :

1^o Quand il est démontré qu'il est intervenu dans le débauchage ;

2^o Quand il a embauché un salarié qu'il savait déjà lié par un contrat de travail ;

3^o Quand il a continué à occuper un salarié après avoir appris que ce salarié était encore lié à un autre employeur par un contrat de travail. Dans ce troisième cas, la responsabilité du nouvel employeur cesse d'exister si, au moment où il a été averti, le contrat de travail abusivement rompu par le salarié était venu à expiration, soit qu'il s'agit de contrats à durée déterminée par l'arrivée du terme, soit qu'il s'agit de contrats à durée indéterminée, soit par l'expiration du préavis ou si un délai de quinze jours s'était écoulé depuis la rupture dudit contrat.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 42 bis (nouveau). — 1^{er} alinéa : conforme.

§ 1^o : conforme.

§ 2^o : conforme.

Quand il a continué à occuper un salarié après avoir appris que ce salarié était encore lié à un autre employeur par un contrat de travail. Dans ce troisième cas, la responsabilité du nouvel employeur cesse d'exister si, au moment où il a été averti, le contrat de travail abusivement rompu par le salarié était venu à expiration soit, s'il s'agit de contrats à durée déterminée, par l'arrivée du terme, soit, s'il s'agit de contrats à durée indéterminée, par l'expiration du préavis ou si un délai de quinze jours s'était écoulé depuis la rupture dudit contrat.

Avec une très légère modification de forme, nous reprenons pour l'article 42 bis le texte de la commission de la France d'outre-mer qui n'est, du reste, que la reproduction de l'article 23 a) du livre 1^{er} du code du travail métropolitain.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 43. — Le privilège établi par l'article 2101 (§ 4) du code civil s'étend aux indemnités prévues pour inobservation du préavis et aux dommages-intérêts prévus aux articles 41 et 42.

Art. 44. — En cas de résiliation avant terme d'un contrat, soumis aux dispositions de l'article 32, l'employeur est tenu d'en aviser, dans les huit jours, l'autorité devant laquelle le contrat a été conclu.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 43. — Conforme.

Art. 44. — Disjoint.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 43. — Conforme.

Art. 44. — En cas de résiliation avant terme d'un contrat soumis aux dispositions de l'article 32, l'employeur est tenu d'en aviser dans les quinze jours, l'autorité devant laquelle le contrat a été conclu.

Le rétablissement de l'article 44 est la conséquence de la solution adoptée pour l'article 32. Nous avons préconisé le système du visa, notamment parce que c'était le moyen pour l'administration de conserver une vue d'ensemble sur l'emploi de la main-d'œuvre. Il est normal que l'administration soit tenue au courant des résiliations de contrats, c'est-à-dire de l'expiration des contrats, quelle qu'en soit la raison, avant le terme convenu.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 45. — S'il survient une modification dans la situation juridique de l'employeur, notamment par succession, vente, fusion, transformation de fonds, mise en société, tous les contrats de travail en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel entrepreneur et le personnel de l'entreprise. Leur résiliation ne peut intervenir que dans les formes et aux conditions prévues par la présente section.

La cessation de l'entreprise, sauf le cas de force majeure, ne dispense pas l'employeur de respecter les règles établies à ladite section. La faillite et la liquidation judiciaire ne sont pas considérées comme des cas de force majeure.

Les parties ne peuvent renoncer à l'avance au droit éventuel de demander des dommages-intérêts en vertu des dispositions ci-dessus.

Art. 46. — Le contrat de travail demeure maintenu sans modification lorsque le travailleur est appelé sous les drapeaux pour l'accomplissement d'une période d'instruction militaire.

Art. 46 bis. — Le contrat est suspendu :

a) En cas de fermeture de l'établissement par suite du départ de l'employeur sous les drapeaux ;

b) Pendant la durée du service militaire du travailleur ;

c) Pendant la durée de l'absence du travailleur en cas de maladie dûment constatée par un médecin agréé, durée limitée à six mois, sauf le cas où le travailleur n'aura pas été remplacé.

Dans chacun de ces cas, l'employeur est tenu de verser au travailleur, dans la limite normale de préavis, une indemnité égale au montant de sa rémunération pendant la durée de l'absence.

Des arrêtés du chef de groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, déterminent le quantum de participation du territoire au paiement de ces indemnités.

Art. 46 ter. — Les droits des salariés mobilisés sont garantis, en tout état de cause, par la législation en la matière.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 45. — 1^{er} alinéa : conforme.

La cessation de l'entreprise, sauf le cas de force majeure, ne dispense pas l'employeur de respecter le préavis. La fin de la phrase disjointe.

3^o alinéa : conforme.

Art. 46. — Le contrat est suspendu :

a) En cas de fermeture de l'établissement par suite du départ de l'employeur sous les drapeaux ou pour une période obligatoire d'instruction militaire ;

b) Pendant la durée du service militaire du salarié et pendant les périodes obligatoires d'instruction militaire auxquelles il est astreint ;

c) Pendant la durée de l'absence du salarié en cas de maladie dûment constatée par un médecin agréé, durée limitée à six mois, ce délai est prorogé jusqu'au remplacement du salarié.

Art. 46 bis. — Supprimé (voir art. 46).

Art. 46 ter. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 45. — Conforme.

Art. 46. — Conforme.

Art. 46 bis. — Supprimé.

Art. 46 ter. — Les droits des salariés mobilisés sont garantis, en tout état de cause, par les lois en vigueur.

Les mots « lois en vigueur » sont plus exacts et plus communément employés que « législation en la matière ».

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 47. — Les dispositions des articles 33 à 46 ne s'appliquent pas, sauf convention contraire, aux contrats d'engagement à l'essai qui peuvent être résiliés sans préavis et sans que l'une ou l'autre des parties puissent prétendre à indemnité.

Art. 48. — A l'expiration de son contrat, tout travailleur peut exiger de son employeur, sous peine de dommages-intérêts, un certificat indiquant exclusivement la date de son entrée, celle de sa sortie, la nature et les dates des emplois successivement occupés.

Ces certificats sont exempts de tous droits de timbre et d'enregistrement, même s'ils contiennent la formule « libre de tout engagement », ou toute autre formule ne constituant ni obligation ni quittance.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 47. — Conforme.

Art. 48. — Dans un délai maximum de trois mois suivant l'expiration de son contrat, tout travailleur peut exiger de son employeur, sous peine de dommages-intérêts, un certificat indiquant exclusivement la date de son entrée, celle de sa sortie, la nature et les dates des emplois successivement occupés.

Ce certificat est exempt de tous droits de timbre et d'enregistrement, même s'il contient la formule « libre de tout engagement », ou toute autre formule ne constituant ni obligation ni quittance.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 47. — Conforme.

Art. 48. — A l'expiration de son contrat, tout salarié peut exiger de son employeur, sous peine de dommages-intérêts, un certificat indiquant exclusivement la date de son entrée, celle de sa sortie, la nature et les dates des emplois successivement occupés.

2^o alinéa : conforme

On ne voit pas pourquoi, au bout de trois mois, le salarié sera déchu du droit d'obtenir un certificat de son employeur. L'article 24 du livre 1^{er} du code du travail métropolitain ne fixe aucun délai.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

CHAPITRE II

De l'apprentissage.

Section I. — De la nature et de la forme du contrat d'apprentissage.

Art. 49. — Le contrat d'apprentissage est celui par lequel un chef d'établissement industriel, commercial ou agricole, un artisan ou un façonnier, s'oblige à donner ou à faire donner une formation professionnelle méthodique et complète à une autre personne, et par lequel celle-ci s'oblige, en retour, à se conformer aux instructions qu'elle recevra et à exécuter les ouvrages qui lui seront confiés en vu de son apprentissage.

Le contrat doit être constaté par écrit, à peine de nullité, au plus tard dans la quinzaine de sa mise à exécution. Il est rédigé en langue française et si possible dans la langue de l'apprenti.

Le contrat est exempt de tous droits de timbre et d'enregistrement.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

CHAPITRE II

De l'apprentissage.

Section I. — De la nature et de la forme du contrat d'apprentissage.

Art. 49. — 1^{er} alinéa : conforme.

Le contrat doit être constaté par écrit, à peine de nullité, au plus tard dans la quinzaine de sa mise à exécution.

3^o alinéa : conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

CHAPITRE II

De l'apprentissage.

Section I. — De la nature et de la forme du contrat d'apprentissage.

Art. 49. — 1^{er} alinéa : conforme.

Le contrat doit être constaté par écrit, à peine de nullité.

3^o alinéa : conforme.

Le contrat de cet article doit être constaté par écrit à peine de nullité au plus tard dans la quinzaine de sa mise à exécution. Il suffirait donc de retarder la rédaction du contrat pour qu'il devienne nul. Nous proposons la suppression des mots : « au plus tard dans la quinzaine ».

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 50. — Le contrat d'apprentissage est établi en tenant compte des usages et coutumes de la profession.

Il contient en particulier:

1° Les nom, prénoms, âge, profession, domicile du maître ou la raison sociale;

2° Les nom, prénoms, âge, domicile de l'apprenti;

3° Les nom, prénoms, profession et domicile de ses père et mère, de son tuteur ou de la personne autorisée par les parents ou à leur défaut par le juge de paix;

4° La date et la durée du contrat;

5° Les conditions de rémunération, de nourriture et de logement de l'apprenti;

6° L'indication des cours professionnels que le chef d'établissement s'engage à faire suivre à l'apprenti, soit dans l'établissement, soit au dehors.

Art. 51. — Les autres conditions de fond et de forme et les effets de ce contrat, ainsi que les cas et les conséquences de sa résiliation et les mesures de contrôle de son exécution, sont réglés par arrêté du chef de territoire, pris sur proposition de l'inspection du travail, après avis de la commission consultative du travail.

Art. 52. — Des arrêtés du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail et avis de l'assemblée représentative, pourront déterminer les catégories d'entreprises dans lesquelles est imposé un pourcentage d'apprentis par rapport au nombre total des travailleurs.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 50. — Conforme.

Art. 51. — Conforme.

Art. 52. — Des arrêtés du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail et avis de l'assemblée représentative, pourront déterminer les catégories d'entreprises dans lesquelles est imposé un pourcentage d'apprentis par rapport au nombre total des travailleurs.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 50. — Conforme.

Art. 51. — Conforme.

Art. 52. — Les arrêtés du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail, pourront déterminer les catégories d'entreprises dans lesquelles est imposé un pourcentage d'apprentis, par rapport au nombre total des salariés.

Il est bien évident que les arrêtés des chefs de territoires doivent être conformes à la loi et que les prescriptions des articles 53 et 55 devront être respectées. D'autre part nous ne pensons pas qu'il faille pour cette simple question consulter l'assemblée représentative.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Section II. — Des conditions du contrat.

Art. 53. — Nul ne peut recevoir des apprentis s'il n'est âgé de 21 ans au moins.

Art. 54. — Aucun maître, s'il ne vit en famille ou en communauté, ne peut loger en son domicile personnel ou dans son atelier, comme apprentis, des jeunes filles mineures.

Art. 55. — Sont incapables de recevoir des apprentis les individus qui ont subi une condamnation pour crime, ceux qui ont été condamnés pour crimes ou délits contre les mœurs, et ceux qui ont été condamnés à plus de trois mois d'emprisonnement pour vols, escroqueries, abus de confiance ou délits analogues.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Section II. — Des conditions du contrat.

Art. 53. — Conforme.

Art. 54. — Conforme.

Art. 55. — Ne peuvent recevoir des apprentis les individus qui ont subi une condamnation pour crime, ceux qui ont été condamnés pour crimes ou délits contre les mœurs, et ceux qui ont été condamnés à plus de trois mois d'emprisonnement pour vols, escroqueries, abus de confiance ou délits analogues.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Section II. — Des conditions du contrat.

Art. 53. — Conforme.

Art. 54. — Conforme.

Art. 55. — Ne peuvent recevoir des apprentis, les individus qui ont été condamnés, soit pour crime, soit pour délit contre les mœurs, soit pour quelque délit que ce soit à une peine d'au moins trois mois de prison sans sursis.

Nous vous proposons une nouvelle rédaction plus simple et plus claire et qui, du reste, se réfère au critérium que nous avons admis à l'article 6.

Ne pourront recevoir des apprentis les individus condamnés pour crimes ou pour délits contre les mœurs. Mais le texte de l'Assemblée nationale ajoute « le vol, l'escroquerie, l'abus de confiance et les délits analogues. »

Un délit est un délit: il a sa définition et son caractère juridique. On ne connaît pas de délits par « analogie ». Il nous a paru plus net de ne faire aucune énumération de toutes les condamnations à une peine d'au moins trois mois de prison sans sursis, quelle que soit la nature de l'infraction.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Section III. — Des devoirs des maîtres et des apprentis.

Art. 56. — Le maître doit prévenir sans retard les parents de l'apprenti ou leurs représentants en cas de maladie, d'absence ou de tout fait de nature à motiver leur intervention.

Il n'emploiera l'apprenti, dans la mesure de ses forces, qu'aux travaux et services qui se rattachent à l'exercice de sa profession.

Art. 57. — Le maître doit traiter l'apprenti en père de famille et lui assurer les meilleures conditions de logement et de nourriture.

Si l'apprenti ne sait pas lire, écrire et compter, ou s'il n'a pas encore terminé sa première éducation religieuse, le maître est tenu de lui accorder le temps et la liberté nécessaire pour son instruction. Ce temps sera dévolu à l'apprenti selon un accord réalisé entre les parties, mais ne pourra excéder une durée calculée sur la base de deux heures par jour de travail.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Section III. — Des devoirs des maîtres et des apprentis.

Art. 56. — Conforme.

Art. 57. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Section III. — Des devoirs des maîtres et des apprentis.

Art. 56. — Conforme.

Art. 57. — Le maître doit traiter l'apprenti en bon père de famille et lui assurer les meilleures conditions de logement et de nourriture, (Le reste sans changement.)

Nous rétablissons l'expression « bon père de famille », qui a un sens précis de longue tradition dans notre langage juridique.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 58. — Le maître doit enseigner à l'apprenti, progressivement et complètement, l'art, le métier ou la profession spéciale qui fait l'objet du contrat.

Il lui délivrera, à la fin de l'apprentissage, un congé d'acquit ou certificat constatant l'exécution du contrat.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 58. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 58. — 1^{er} alinéa: conforme.

Il lui délivrera, à la fin de l'apprentissage, un congé d'acquit ou certificat constatant l'exécution du contrat.

L'orthographe « acquit » est certainement celle qui figure à l'article 10 du livre 1^{er} du code du travail. C'est le résultat d'une erreur de plume. Nous ne sommes pas en matière de contribution. L'acquit, dit Littré, est l'instruction acquise, la connaissance acquise. « L'éléphant, ajoute-t-il à titre d'exemple, a plus d'acquit que les autres animaux ».

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 59. — L'apprenti doit à son maître, dans le cadre de l'apprentissage, obéissance et respect. Il doit l'aider par son travail dans la mesure de ses aptitudes et de ses forces.

L'apprenti dont le temps d'apprentissage est terminé passe un examen devant l'organisme désigné après avis de la commission consultative du travail. Le certificat d'aptitude professionnelle sera délivré à l'apprenti qui aura subi l'examen avec succès.

L'apprenti est tenu de remplacer, à la fin de l'apprentissage, le temps qu'il n'a pu employer par suite de maladie ou d'absence ayant duré plus de quinze jours.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 59. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 59. — Conforme.

CHAPITRE III

Du tâcheronnat.

Art. 60. — Le tâcheron est un sous-entrepreneur qui a passé avec un entrepreneur principal un contrat, écrit ou verbal, qui porte essentiellement sur la main-d'œuvre des travaux à accomplir.

CHAPITRE III

Du tâcheronnat.

Art. 60. — Conforme.

CHAPITRE III

Du travail à la tâche.

Art. 60. — Le tâcheron est un sous-entrepreneur recrutant lui-même la main-d'œuvre nécessaire, qui passe avec un entrepreneur un contrat pour l'exécution d'un certain travail ou la fourniture de certains services moyennant un prix forfaitaire.

Le chapitre 3 est intitulé « du tâcheronnat ». Ce mot est inconnu dans notre législation. L'article 60 de la commission de la France d'outre-mer en donne la définition: « Le tâcheron est un sous-entrepreneur qui a passé avec un entrepreneur un contrat écrit ou verbal qui porte essentiellement sur la main-d'œuvre des travaux à accomplir. »

Le tâcheron, au sens de l'article 60, est donc un sous-entrepreneur qui spéculé sur la main-d'œuvre. C'est ce que notre code du travail appelle marchandage et c'est ce qu'il interdit d'une façon absolue. « L'exploitation des ouvriers — dit l'article 30 b) du livre 1^{er} du code du travail — par des sous-entrepreneurs, ou marchandage, est interdite. »

On comprend mal pour quelles raisons on admettrait outre-mer ce qui est interdit dans la métropole et risquerait d'y entraîner des inconvénients accrus.

On peut se demander, du reste, si ce n'est pas plutôt le cas du sous-entrepreneur travaillant à la tâche qu'ont voulu définir et régler les auteurs du code. C'est, en tout cas, à cette idée que s'est arrêtée votre commission de la justice. Dans une nouvelle rédaction, l'article 60 en donne la définition. Les articles suivants qui garantissent l'ouvrier en cas d'insolvabilité du tâcheron et qui obligent, d'une part le tâcheron à indiquer sa qualité et l'entrepreneur à tenir à jour la liste des tâcherons avec qui il a contracté, sont directement inspirés des articles 30 b) et 30 c) du livre 1^{er}, titre II, du code du travail métropolitain.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 61. — Quand les travaux sont exécutés dans les ateliers, magasins ou chantiers de l'entrepreneur principal, ce dernier est, en cas d'insolvabilité du tâcheron, substitué à celui-ci en ce qui concerne ses obligations à l'égard des travailleurs.

Quand les travaux sont exécutés dans un lieu autre que les ateliers, magasins ou chantiers de l'entrepreneur principal, ce dernier est, en cas d'insolvabilité du tâcheron, responsable du paiement des salaires dus aux travailleurs.

Le travailleur lésé aura, dans ces cas, une action directe contre l'entrepreneur principal.

Art. 62. — Le tâcheron est tenu d'indiquer sa qualité de tâcheron, le nom et l'adresse de l'entrepreneur principal, par voie d'affiche apposée de façon permanente dans chacun des ateliers, magasins ou chantiers utilisés.

Des arrêtés locaux pris après avis de la commission consultative du travail fixeront les modalités d'application du présent article.

Art. 63. — L'entrepreneur principal doit tenir à jour la liste des tâcherons avec lesquels il a passé contrat.

CHAPITRE IV

De la convention et des accords collectifs de travail.

Section I. — De la nature et de la validité de la convention.

Art. 64. — La convention collective de travail est un accord relatif aux conditions de travail conclu entre, d'une part, les représentants d'un ou plusieurs syndicats ou groupements professionnels de travailleurs, et, d'autre part, une ou plusieurs organisations syndicales d'employeurs ou tout autre groupement d'employeurs ou un ou plusieurs employeurs pris individuellement.

La convention peut mentionner des dispositions plus favorables aux travailleurs que celles des lois et règlements en vigueur. Elle ne peut déroger aux dispositions d'ordre public définies par ces lois et règlements.

Les conventions collectives déterminent leur champ d'application. Celui-ci peut être fédéral, territorial, régional ou local.

Art. 65. — Les représentants des organisations syndicales ou de tout autre groupement professionnel visés à l'alinéa précédent peuvent contracter au nom de l'organisation qu'ils représentent, en vertu:

Soit des stipulations statutaires de cette organisation;
Soit d'une délibération spéciale de cette organisation;
Soit de mandats spéciaux et écrits qui leur ont été donnés individuellement par tous les adhérents de cette organisation.

A défaut, pour être valable, la convention collective doit être ratifiée par une délibération spéciale de ce groupement.

Les groupements déterminent eux-mêmes leur mode de délibération.

Art. 66. — La convention collective est applicable pendant une durée déterminée ou pour une durée indéterminée. Quand la convention est conclue pour une durée déterminée, sa durée ne peut être supérieure à cinq ans.

A défaut de stipulation contraire, la convention à durée déterminée qui arrive à expiration continue à produire ses effets comme une convention à durée indéterminée.

La convention collective à durée indéterminée peut cesser par la volonté d'une des parties.

La convention collective doit prévoir dans quelles formes et à quelle époque elle pourra être dénoncée, renouvelée ou révisée. La convention collective doit prévoir, notamment, la durée du préavis qui doit précéder la dénonciation.

Tout syndicat professionnel ou tout employeur qui n'est pas partie à la convention collective peut y adhérer ultérieurement.

Art. 67. — La convention collective doit être écrite en langue française à peine de nullité. Le chef du groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle détermine par arrêtés, pris après avis de la commission consultative du travail et de l'assemblée représentative, les conditions dans lesquelles sont déposées, publiées, diffusées et traduites les conventions collectives, ainsi que les conditions dans lesquelles s'effectuent les adhésions prévues au dernier paragraphe de l'article précédent. Ces arrêtés seront soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Les conventions collectives sont applicables, sauf stipulation contraire, à partir du jour qui suit leur dépôt dans les conditions et aux lieux qui seront indiqués par les arrêtés susvisés. Si la décision du ministre de la France d'outre-mer n'est pas intervenue à l'expiration du délai de trois mois à compter de la date des arrêtés susvisés, ces textes seront considérés comme approuvés et le chef de territoire ou le chef de fédération les publiera sans délai au journal officiel local.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 61. — Conforme.
Art. 62. — Conforme.
Art. 63. — Conforme.

CHAPITRE IV

De la convention et des accords collectifs de travail.

Section I. — De la nature et de la validité de la convention.

Art. 64. — Conforme.
Art. 65. — Conforme.
Art. 66. — Conforme.
Art. 67. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 61. — Conforme.
Art. 62. — Conforme.
Art. 63. — Conforme.

CHAPITRE IV

De la convention et des accords collectifs de travail.

Section I. — De la nature et de la validité de la convention.

Art. 64. — Conforme.

Art. 65. — 1^{er}, 3^e et 4^e alinéas: conformes.

Soit de mandats spéciaux et écrits qui leur sont donnés individuellement par tous les adhérents de cette organisation.
(Le reste sans changement)

Art. 66. — Conforme.

Art. 67. — La convention collective doit être écrite en langue française à peine de nullité. Le chef du groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle détermine par arrêtés, pris après avis de la commission consultative du travail, les conditions dans lesquelles sont déposées, publiées et traduites les conventions collectives, ainsi que les conditions dans lesquelles s'effectuent les adhésions prévues au dernier paragraphe de l'article précédent. Ces arrêtés seront soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

2^e alinéa: conforme.

Nous avons cru devoir supprimer l'avis de l'assemblée représentative. Il nous a paru préférable sur ce terrain, de s'en tenir à l'avis de la commission consultative du travail.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 68. — Sont soumises aux obligations de la convention collective toutes personnes qui l'ont signée personnellement ou qui sont membres des organisations signataires. La convention lie également les organisations qui lui donnent leur adhésion ainsi que tous ceux qui, à un moment quelconque, deviennent membres de ces organisations.

Lorsque l'employeur est lié par les clauses de la convention collective du travail, ces clauses s'appliquent aux contrats de travail conclus avec lui.

Dans tout établissement compris dans le champ d'application d'une convention collective, les dispositions de cette convention s'imposent, sauf dispositions plus favorables, aux rapports nés des contrats individuels ou d'équipe.

Section II. — Des conventions collectives susceptibles d'être étendues et de la procédure d'extension.

Art. 69. — A la demande de l'une des organisations syndicales d'employeurs ou de travailleurs intéressées, considérées comme les plus représentatives, ou de sa propre initiative, le chef du territoire ou du groupe de territoires provoque la réunion d'une commission mixte en vue de la conclusion d'une convention collective de travail ayant pour objet de régler les rapports entre employeurs et travailleurs d'une branche d'activité déterminée sur le plan fédéral, territorial, régional ou local.

Un arrêté du chef du territoire ou du groupe de territoires détermine la composition de cette commission mixte qui comprendra en nombre égal, d'une part, des représentants des organisations syndicales les plus représentatives des travailleurs, d'autre part, des représentants des organisations syndicales les plus représentatives d'employeurs ou, à défaut de celles-ci, des employeurs.

Des conventions annexes pourront être conclues pour chacune des principales catégories professionnelles; elles contiendront les conditions particulières du travail à ces catégories et seront discutées par les représentants des organisations syndicales les plus représentatives des catégories intéressées.

Le caractère représentatif d'un syndicat ou d'un groupement professionnel est déterminé par le chef du territoire ou du groupe de territoires qui réunira tous éléments d'appréciation et prendra l'avis de l'inspection du travail.

Les éléments d'appréciation comprendront notamment: les effectifs; l'indépendance; les cotisations; l'expérience du syndicat, l'étendue et la nature de son activité.

La décision du chef de territoire est susceptible, le cas échéant, de recours dans un délai de quinze jours devant le chef du groupe de territoires. Les décisions prises en tous les cas par le chef du groupe de territoires, ou par le chef d'un territoire non groupé ou sous tutelle peuvent être déférées dans les mêmes délais, devant le ministre de la France d'outre-mer.

Le dossier fourni par le chef du territoire ou du groupe de territoires devra comprendre tous éléments d'appréciation recueillis et l'avis de l'inspecteur du travail.

Les dispositions qui précèdent ne pourront être interprétées comme autorisant l'administration à prendre connaissance des registres d'inscription des adhérents et des livres de trésorerie du syndicat.

Si une commission mixte n'arrive pas à se mettre d'accord sur une ou plusieurs des dispositions à introduire dans la convention, l'inspection du travail doit, à la demande de l'une des parties, intervenir pour faciliter la réalisation de cet accord.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisi au fond:

Art. 68. — Conforme.

Section II. — Des conventions collectives susceptibles d'être étendues et de la procédure d'extension.

Art. 69. — 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e et 7^e alinéas: conformes.

8^e alinéa: disjoint.

9^e alinéa: conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisi pour avis:

Art. 68. — Conforme.

Section II. — Des conventions collectives susceptibles d'être étendues et de la procédure d'extension.

Art. 69. — A la demande de l'une des organisations syndicales à caractère fédéral ou territorial d'employeurs ou de salariés intéressées, considérées comme les plus représentatives ou de sa propre initiative, le chef du territoire ou du groupe de territoires peut provoquer la réunion d'une commission mixte en vue de la conclusion d'une convention collective de travail ayant pour objet de régler les rapports entre employeurs et salariés d'une branche d'activité déterminée sur le plan fédéral, territorial, régional ou local.

Un arrêté du chef de territoire ou du groupe de territoires déterminera la composition de cette commission mixte qui comprendra en nombre égal des représentants des organisations syndicales d'employeurs et de salariés les plus représentatives de la fédération, du territoire, de la région ou du lieu considéré. A défaut d'organisations patronales, des employeurs pourront être désignés.

3^e alinéa: conforme.

Le caractère représentatif d'un syndicat ou d'un groupement professionnel est déterminé par le chef du territoire ou du groupe de territoires qui réunira tous éléments d'appréciation et prendra l'avis de l'inspection du travail.

Les éléments d'appréciation comprendront notamment: les effectifs; l'indépendance; les cotisations; l'expérience et l'ancienneté du syndicat, l'étendue et la nature de son activité.

La décision du chef de territoire est susceptible, le cas échéant, de recours dans un délai de quinze jours devant le chef du groupe de territoires. Les décisions prises par le chef du groupe de territoires, ou par le chef d'un territoire non groupé ou sous tutelle, peuvent être déférées, dans les mêmes délais, devant le ministre de la France d'outre-mer.

7^e alinéa: conforme.

8^e alinéa: disjoint.

9^e alinéa: conforme.

Alinéa premier. — Nous en arrivons, avec l'article 69, à la question de l'extension des conventions collectives. Il semble que cet article, dans la rédaction de l'Assemblée nationale, soit la reproduction de l'ancien article 31 *in fine* du livre 1^{er} du code du travail métropolitain. Mais cet article a été abrogé et remplacé par un nouvel article 31 *f* (loi du 11 février 1950 sur les conventions collectives).

D'après cet article, seule une organisation syndicale à caractère national peut demander l'extension de la convention sur l'ensemble du territoire. Cela se comprend, car cette demande va provoquer la réunion d'une commission mixte d'employeurs et d'employés. Il est bien évident que pour une extension de cet ordre, il faudra que se trouvent, côte à côte, des représentants des organisations les plus représentatives sur le plan le plus élevé.

Nous avons modifié le premier alinéa en ce sens que l'extension ne pourra être demandée que par une organisation égale ou supérieure aux territoires sur lesquels l'extension est envisagée. Une organisation locale ne pourra demander l'extension sur le territoire d'une fédération. Par contre, une organisation régionale pourra demander l'extension sur le territoire composant la région.

Prenant toujours pour guide l'article 31 *f*, nous avons énoncé que le chef de territoire pourrait et non pas devrait provoquer la réunion de la commission mixte.

Alinéas 2, 3, 4, 5. — Le caractère représentatif du syndicat ou du groupement professionnel a été déterminé par le chef du territoire ou du groupe de territoires. On sait l'importance qu'a cette décision, puisque c'est elle qui va provoquer le choix des parties à mettre en cause.

La loi fixe les éléments d'appréciation qui devront guider la décision du chef de territoire ou du chef de groupe. Ce sont, notamment, les effectifs, l'indépendance, les cotisations, l'expérience du syndicat, l'étendue de l'activité.

Votre commission a ajouté à ces éléments « l'ancienneté ».

On nous a objecté qu'outre-mer, les syndicats n'existaient que depuis peu de temps. Mais nous ne légiférons pas seulement pour le moment présent, mais aussi pour l'avenir. Un jour viendra où l'ancienneté pourra être un élément d'appréciation important.

A l'alinéa 6, les mots: « les décisions prises dans tous les cas », par le chef de groupe, pourront être déférées devant le ministre de la France d'outre-mer, nous ont paru ambigus. Cela veut-il dire que toutes décisions prises par ce fonctionnaire et relatives à l'application du code, pourront faire l'objet d'un recours hiérarchique au ministre. Ce serait énoncer une règle générale dépassant de beaucoup l'objet même de l'article en cause. Au surplus, c'est le droit commun administratif et cela va de soi.

Nous croyons qu'il faut plutôt comprendre l'énoncé d'un recours particulier relatif à la décision prise par le chef de groupe à propos du caractère représentatif. S'il est bien ainsi, les mots « dans tous les cas » doivent être supprimés.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 70. — Les conventions collectives visées par la présente section comprennent obligatoirement les dispositions concernant:

1^o Le libre exercice du droit syndical et la liberté d'opinion des travailleurs;

2^o Les salaires applicables par catégories professionnelles et éventuellement par régions;

3^o Les modalités d'exécution et les taux des heures supplémentaires du travail de nuit et des jours non ouvrables;

4^o La durée de la période d'essai et celle du préavis;

5^o Les délégués du personnel;

6^o Les dispositions concernant la procédure de résiliation, modification et dénonciation de tout ou partie de la convention collective;

7^o Les modalités d'application du principe: « à travail égal, salaire égal » pour les femmes et les jeunes;

8^o Les congés payés.

Elles peuvent également contenir, sans que cette énumération soit limitative:

1^o Les primes d'ancienneté et d'assiduité;

2^o L'indemnité pour frais professionnels et assimilés;

3^o Les indemnités de déplacement;

4^o Quand il y a lieu, l'indemnité prévue à l'article 90;

5^o Les primes de panier pour les travailleurs devant prendre leur repas sur le lieu du travail;

6^o Les conditions générales de la rémunération au rendement chaque fois qu'un tel mode de rémunération sera reconnu possible;

7^o La majoration pour travaux pénibles, dangereux, insalubres;

8^o Les conditions d'embauchage et de licenciement des travailleurs, sans que les dispositions prévues puissent porter atteinte au libre choix du syndicat par le travailleur;

9^o Quand il y a lieu, l'organisation et le fonctionnement de l'apprentissage et de la formation professionnelle dans le cadre de la branche d'activité considérée;

10^o Les conditions particulières de travail des femmes et des jeunes dans certaines entreprises se trouvant dans le champ d'application de la convention;

11^o Quand il y a lieu, les modalités de constitution d'un cautionnement visé au chapitre V du présent titre;

12^o L'emploi à temps réduit de certaines catégories de personnel et leurs conditions de rémunération;

13^o L'organisation et le financement des services sociaux et médico-sociaux;

14^o Les conditions particulières du travail: travaux par roulement; travaux durant le repos hebdomadaire et durant les jours fériés;

15^o Les procédures conventionnelles d'arbitrage suivant lesquelles seront ou pourront être réglés les conflits collectifs de travail susceptibles de survenir entre les employeurs et les travailleurs liés par la convention.

Des décrets du Président de la République, pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer, pourront, pour chaque territoire, après avis du chef de territoire, rendre obligatoires les dispositions facultatives reconnues utiles.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisi au fond:

Art. 70. — 1^{er} alinéa, 1^{er} au 6^e paragraphes: conformes.

7^e paragraphe: disjoint.

8^e paragraphe: conforme.

9^e alinéa, 1^{er} au 9^e paragraphes: conformes.

10^e Les conditions particulières de travail des femmes et des jeunes dans certaines entreprises se trouvant dans le champ d'application de la convention en vertu du principe « à travail égal, salaire égal ».

11^e et 12^e paragraphes: conformes.

13^e et 14^e paragraphes: disjoints.

15^e paragraphe: conforme.

3^e alinéa: disjoint.

Les parties auront la faculté de s'en remettre aux dispositions réglementaires pour les clauses déjà traitées par les lois et règlements.

Texte proposé par votre commission de la justice saisi pour avis.

Art. 70. — 1^{er} alinéa, 1^{er} au 6^e paragraphes: conformes.

Rétablir pour le paragraphe 7^o le texte de l'Assemblée nationale ainsi conçu:

« 7^o Les modalités d'application du principe « à travail égal, salaire égal » pour les femmes et les jeunes ».

8^o paragraphe: conforme.

Introduire un paragraphe 9° ainsi rédigé :

« Les conditions particulières du travail des femmes et des jeunes dans les entreprises visées par la convention ».

2° alinéa, 1° au 9° paragraphes : conformes.

Supprimer au paragraphe 10° les mots : « en vertu du principe, à travail égal, salaire égal ».

11° et 12° paragraphes : conformes.

Rétablir les paragraphes 13° et 14° ainsi conçus :

« 13° L'organisation et la gestion des services sociaux et médico-sociaux ;

« 14° Les conditions particulières du travail : travaux par roulement, travaux durant le repos hebdomadaire et durant les jours fériés ».

15° paragraphe : conforme.

3° alinéa : disjoint.

4° alinéa : disjoint.

Cet article détermine les dispositions que les conventions collectives doivent comprendre.

Parmi les premières obligations, nous avons rétabli le 7° : les modalités d'application du principe « à travail égal, salaire égal », pour les femmes et les jeunes et parmi les secondes facultatives ; le 13° « c'est-à-dire l'organisation et la gestion des services médicaux et sociaux — le financement est l'affaire de l'employeur, il ne regarde que lui » — et le 14° : les conditions particulières du travail « travail par roulement, travail durant le repos hebdomadaire et durant les jours fériés ».

Le dernier alinéa est supprimé. Il est bien évident que les parties peuvent toujours introduire dans un contrat les clauses qui leur conviennent à condition qu'elles respectent la législation et la réglementation en vigueur.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 71. — Dans le cas où une convention collective concernant une branche d'activité déterminée a été conclue sur le plan fédéral, territorial ou régional, les conventions collectives adaptent cette convention ou certaines de ses dispositions aux conditions particulières de travail existant dans le plan inférieur : territorial, régional ou local.

Elles peuvent prévoir les dispositions nouvelles et des clauses plus favorables aux travailleurs.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 71. — 1° alinéa : conforme.

2° alinéa : disjoint.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 71. — 1° alinéa : conforme.

Elles peuvent également prévoir des dispositions nouvelles et des clauses plus favorables aux salariés.

Nous proposons de rétablir le deuxième alinéa qui reprend mot pour mot l'article 31 2), du livre 1° du code du travail métropolitain.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 72. — A la demande de l'une des organisations syndicales les plus représentatives ou à l'initiative du chef de territoire ou du groupe de territoires, les dispositions des conventions collectives répondant aux conditions déterminées par la présente section peuvent être rendues obligatoires pour tous les employeurs et travailleurs compris dans le champ d'application professionnel et territorial de la convention, par arrêté du chef de territoire ou du groupe de territoires, pris après avis conforme de la commission consultative du travail.

Cette extension des effets et des sanctions de la convention collective se fera pour la durée et aux conditions prévues par ladite convention.

Toutefois, le chef de territoire ou du groupe de territoires peut exclure de l'extension, après avis motivé de la commission consultative du travail, les dispositions qui seraient en contradiction avec les textes législatifs ou réglementaires en vigueur et les clauses qui, pouvant être distraites de la convention sans en modifier l'économie, ne répondraient pas à la situation de la branche d'activité dans le champ d'application territorial considéré.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 72. — A la demande de l'une des organisations syndicales les plus représentatives ou à l'initiative du chef de territoire ou du groupe de territoires, les dispositions des conventions collectives répondant aux conditions déterminées à l'article 70 peuvent être rendues obligatoires pour tous les employeurs et salariés compris dans le champ d'application professionnel et territorial de la convention, par arrêté du chef de territoire ou du groupe de territoires, pris après avis motivé de la commission consultative du travail.

Peuvent être également étendues par la même procédure les conventions collectives conclues dans les conditions prévues à l'article 69 et qui ont pour objet, soit de déterminer les salaires pour une profession et une région données, soit de déterminer sur un plan professionnel ou interprofessionnel et pour une région donnée, un point important des rapports de travail tel que l'apprentissage, la formation professionnelle ou les voyages.

2° alinéa : conforme.

Toutefois, le chef de territoire ou du groupe de territoires peut exclure de l'extension, après avis motivé de la commission consultative du travail, les dispositions qui seraient en contradiction avec les textes législatifs ou réglementaires en vigueur et les clauses qui, pouvant être distraites de la convention sans en modifier l'économie, ne répondraient pas à la situation de la branche d'activité dans le champ d'application considéré.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 72. — Conforme.

2° alinéa : disjoint.

3° alinéa : conforme.

Toutefois, le chef de territoire ou du groupe de territoires doit exclure de l'extension, après avis motivé de la commission consultative du travail, les dispositions qui seraient en contradiction avec les textes législatifs ou réglementaires en vigueur. Il peut, dans les mêmes conditions, sans modifier l'économie de la convention, exclure de celle-ci les clauses qui ne répondraient pas à la situation de la branche d'activité dans le champ d'application considéré.

Deux observations à propos de cet article.

L'alinéa 2 prévoit que pourront être étendues les conventions collectives ayant pour objet de déterminer soit des salaires, soit « un point important » des rapports de travail, tel que apprentissage, formation professionnelle, etc.

Cette disposition est en contradiction absolue avec l'article 70 et avec la définition même de la convention collective. La convention collective est de par sa nature un règlement général du travail. Sans insister sur ce qu'a de vague « un point important tel que », on ne peut concevoir une convention collective n'ayant pour objet que les salaires, que l'apprentissage, etc.

La convention collective, nous le rappelons, comprend nécessairement un certain nombre de dispositions énumérées par l'article 70.

On conçoit mal, en ce qui concerne le dernier alinéa, que soit laissée au chef de territoire la simple faculté d'exclure de la convention les dispositions en contradiction avec les textes législatifs ou réglementaires en vigueur. Ce doit être une obligation.

Toutefois, comme la question de savoir si certaines clauses sont ou non en contradiction avec la loi ou les règlements, peut être délicate à apprécier, il n'est pas inutile, qu'avant de prendre une décision, il sollicite l'avis de la commission consultative du travail.

C'est également après avoir pris cet avis qu'il pourrait au cas où telle ou telle clause ne répondrait pas à la situation considérée, l'exclure de la convention.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 73. — L'arrêté prévu à l'article précédent cessera d'avoir effet lorsque la convention collective aura cessé d'être en vigueur entre les parties par suite de sa dénonciation ou de son non-renouvellement.

Le chef de territoire ou du groupe de territoires pourra, après avis motivé de la commission consultative du travail, à la demande de l'une des parties signataires ou de sa propre initiative, rapporter l'arrêté en vue de mettre fin à l'extension de la convention collective, ou de certaines de ses dispositions, lorsqu'il apparaîtra que la convention, ou les dispositions considérées, ne répondent plus à la situation de la branche d'activité dans le champ territorial considéré.

Art. 74. — Un arrêté du chef de territoire ou du groupe de territoires, pris après avis de la commission consultative du travail peut, à défaut ou en attendant l'établissement d'une convention collective, réglementer les conditions du travail pour une profession déterminée en s'inspirant des conventions collectives qui pourraient exister dans l'Union française.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 73. — Conforme.

Art. 74. — Lorsqu'il aura été impossible, notamment en raison de l'insuffisance de la représentation syndicale, de conclure une convention collective pour une profession et un territoire déterminés, un arrêté du chef de territoire pourra réglementer pour une profession et une région déterminées un ou plusieurs des points importants des rapports de travail tels qu'ils sont prévus aux titres III, IV et V du présent code.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 73. — 1° alinéa : conforme.

2° alinéa : conforme à l'exception du mot « territorial » (*in fine*) qui doit être remplacé par le suivant « d'application ».

Art. 74. — Un arrêté du chef de territoire ou du groupe de territoires, pris après avis de la commission consultative du travail peut, à défaut ou en attendant l'établissement d'une convention collective, réglementer les conditions du travail pour une profession déterminée. Cet arrêté sera soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, les mots : « point important » sont trop vagues et peuvent prêter à contestation. Nous pensons qu'il faut laisser au chef de territoire une très grande latitude ; mais étant donné les pouvoirs considérables qui lui sont conférés (ceux de réglementer les conditions du travail pour une profession déterminée), sa décision devra être soumise à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 75. — L'arrêté prévu à l'article 72 et au deuxième alinéa de l'article 73 devra être précédé d'un avis relatif à l'extension ou au retrait envisagé, invitant les organisations professionnelles et toutes personnes intéressées à faire connaître leurs observations et avis dans un délai de quinze jours.

Un arrêté du chef de territoire ou du groupe de territoires détermine les modalités que doivent revêtir les mesures précédentes en s'inspirant des dispositions prévues à l'article 67.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 75. — L'arrêté prévu à l'article 72 et au deuxième alinéa de l'article 73 devra être précédé d'un avis relatif à l'extension ou au retrait envisagé, invitant les organisations professionnelles et toutes

personnes intéressées à faire connaître leurs observations et avis dans un délai de trente jours.

2^e alinéa: conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 75. — Tout arrêté d'extension ou de retrait d'extension devra être précédé d'une consultation des organisations professionnelles et de toutes personnes intéressées qui devront faire connaître leurs observations dans un délai de trente jours.

Un arrêté du chef du territoire ou du groupe de territoires déterminera les modalités de cette consultation.

Aucune modification de fond mais de rédaction.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Section III. — Des accords collectifs d'établissements.

Art. 76. — Des accords concernant un ou plusieurs établissements déterminés peuvent être conclus entre d'une part, un employeur ou un groupement d'employeurs et, d'autre part, des représentants des syndicats les plus représentatifs du personnel de l'établissement ou des établissements intéressés.

Les accords d'établissements ont pour objet d'adapter aux conditions particulières de l'établissement ou des établissements considérés les dispositions des conventions collectives fédérales, territoriales, régionales ou locales, et notamment les conditions d'attribution et le mode de calcul de la rémunération au rendement, et des primes à la production individuelle et collective et des primes à la productivité.

Ils peuvent prévoir des dispositions nouvelles et des clauses plus favorables aux travailleurs.

A défaut de conventions collectives fédérales, territoriales, régionales ou locales, les accords d'établissements ne peuvent porter que sur la fixation des salaires et des accessoires de salaires.

Les dispositions des articles 66, 67, 68 s'appliquent aux accords prévus au présent article.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Section III. — Des accords collectifs d'établissements.

Art. 76. — 1^{er}, 2^e alinéa: conformes.

3^e alinéa: disjoint.

4^e et 5^e alinéa: conformes.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Section III. — Des accords collectifs d'établissements.

Art. 76. — 1^{er}, 2^e alinéa: conformes.

Rétablir dans le 3^e alinéa le texte de l'Assemblée nationale.

4^e et 5^e alinéa: conformes.

Nous avons rétabli le troisième alinéa du texte de l'Assemblée nationale pour les raisons déjà exposées sous l'article 71.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Section IV. — Des conventions collectives dans les services, entreprises et établissements publics.

Art. 77. — Lorsque le personnel des services, entreprises et établissements publics n'est pas soumis à un statut législatif ou réglementaire particulier, des conventions collectives peuvent être conclues conformément aux dispositions du présent chapitre.

Art. 78. — Lorsqu'une convention collective fait l'objet d'un arrêté portant extension, pris en application de l'article 72, elle est, en l'absence de dispositions contraires, applicable aux services, entreprises et établissements publics visés par la présente section qui, en raison de leur nature et de leur activité, se trouvent placés dans son champ d'application.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Section IV. — Des conventions collectives dans les services, entreprises et établissements publics.

Art. 77. — Lorsqu'une convention collective fait l'objet d'un arrêté d'extension, le chef de territoire pourra décider de l'appliquer en tout ou pour certaines de ses parties au personnel des services publics d'une activité analogue à celle des salariés visés par la convention, lorsque ce personnel ne bénéficie pas d'un statut légal ou réglementaire spécial.

Art. 78. — L'article 78 disparaît.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Section IV. — Des conventions collectives dans les services, entreprises et établissements publics.

Art. 77. — Lorsque le personnel des services, entreprises et établissements publics n'est pas soumis à un statut législatif ou réglementaire particulier, des conventions collectives peuvent être conclues conformément aux dispositions du présent chapitre, sous réserve de l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Art. 78. — Lorsqu'une convention collective fait l'objet d'un arrêté portant extension pris en application de l'article 72, elle est, en l'absence de dispositions contraires et sous réserve de l'approbation du ministre de la France d'outre-mer, applicable aux services, entreprises et établissements publics visés par la présente section qui, en raison de leur nature et de leur activité, se trouvent placés dans son champ d'application.

Le texte de la commission de la France d'outre-mer ne prévoit, en ce qui concerne le personnel des services publics, l'application d'une convention collective qu'au moment de son extension.

Il n'y aurait, pour ce personnel, aucune possibilité de conclure directement une convention collective, ce qui ne saurait se concevoir. Le maintien du texte de la commission de la France d'outre-mer présenterait un autre inconvénient: que peut-être l'activité « analogue » à celle d'autres salariés ?

Nous avons repris pour ces deux articles le texte de l'Assemblée nationale. Toutefois, comme il s'agit d'une question importante et qui peut réagir sur l'ensemble du territoire et même sur son budget, nous avons estimé opportun de décider que ces conventions devront être soumises à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Section V. — De l'exécution de la convention.

Art. 79. — Les groupements de travailleurs ou d'employeurs liés par une convention collective ou un accord prévu à l'article 76 ci-dessus sont tenus de ne rien faire qui soit de nature à compromettre la loyale exécution. Ils ne sont garants de cette exécution que dans la mesure déterminée par la convention.

Art. 80. — Les groupements capables d'ester en justice, liés par une convention collective de travail ou l'accord prévu à l'article 76 ci-dessus peuvent en leur nom propre intenter une action en dommages-intérêts à tous autres groupements, à leurs propres membres ou à toutes personnes liées par la convention ou l'accord qui en violeraient les engagements contractés.

Art. 81. — Les personnes liées par une convention collective ou l'accord prévu à l'article 76 ci-dessus peuvent intenter une action en dommages-intérêts aux autres personnes ou aux groupements liés par la convention qui violeraient à leur égard des engagements contractés.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Section V. — De l'exécution de la convention.

Art. 79. — Conforme.

Art. 80. — Conforme.

Art. 81. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Section V. — De l'exécution de la convention.

Art. 79. — Conforme.

Art. 80. — Conforme, sauf la suppression du mot « en », *in fine*.

Art. 81. — Les personnes liées par une convention collective ou l'accord prévu à l'article 76 ci-dessus peuvent intenter une action en dommages-intérêts aux autres personnes ou aux groupements liés par la convention ou l'accord qui violeraient à leur égard des engagements contractés.

Art. 82. — Les groupements capables d'ester en justice qui sont liés par la convention collective ou l'accord prévu à l'article 76 ci-dessus peuvent exercer toutes les actions qui naissent de cette convention ou de cet accord en faveur de leurs membres, sans avoir à justifier d'un mandat de l'intéressé, pourvu que celui-ci ait été averti et n'ait pas déclaré s'y opposer. L'intéressé peut toujours intervenir à l'instance engagée par le groupement.

Lorsqu'une action née de la convention collective ou de l'accord est intentée soit par une personne, soit par un groupement, tout groupement capable d'ester en justice, dont les membres sont liés par la convention ou l'accord, peut toujours intervenir à l'instance engagée à raison de l'intérêt collectif que la solution du litige peut présenter pour ses membres.

CHAPITRE V

Du cautionnement.

Art. 83. — Tout chef d'entreprise qui se fait remettre par un travailleur un cautionnement en numéraire ou en titres doit en délivrer récépissé et le mentionner en détail sur le registre d'employeur prévu à l'article 164.

Art. 84. — Tout cautionnement doit être mis en dépôt dans le délai d'un mois à dater de sa réception par l'employeur. Mention du cautionnement et de son dépôt est faite sur le registre de l'employeur et justifiée par un certificat de dépôt à la disposition de l'inspection du travail et des affaires sociales.

Le chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle fixe par arrêté les modalités de ce dépôt ainsi que la liste des caisses publiques et des banques habilitées à le recevoir. Les caisses d'épargne doivent accepter ce dépôt et délivrer un livret spécial distinct de celui que le travailleur pourrait posséder déjà ou acquérir ultérieurement.

Art. 82. — Conforme.

CHAPITRE V

Du cautionnement.

Art. 83. — Conforme.

Art. 84. — Conforme.

Art. 82. — Conforme.

CHAPITRE V

Du cautionnement.

Art. 83. — Conforme.

Art. 84. — Conforme, si ce n'est la suppression au premier alinéa *in fine* des mots: « et des affaires sociales ».

Nous avons adopté les articles 80, 81, 82, 83 et 84 sous réserve de quelques modifications rédactionnelles.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 85. — Le retrait de tout ou partie du dépôt ne peut être effectué que sous le double consentement de l'employeur et du salarié, ou sous celui de l'un d'eux habilité à cet effet par une décision de la juridiction compétente. Le consentement est manifesté par la signature de l'intéressé.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 85. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis.

Art. 85. — Supprimer la deuxième phrase ainsi conçue:

« Le consentement est manifesté par la signature de l'intéressé. »
 Votre commission de la justice vous propose de supprimer la dernière phrase. Il n'y a pas de raison pour qu'en cette matière les modes de manifestation du consentement ne soient pas ceux du droit commun.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 86. — L'affectation du livret ou du dépôt au cautionnement de l'intéressé entraîne privilège sur les sommes déposées au profit de l'employeur et à l'égard des tiers qui formeraient des saisies-arrêts aux mains de ce dernier. Toute saisie-arrêt formée entre les mains de l'administration de la caisse publique ou de la banque est nulle de plein droit.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 86. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis.

Art. 86. — Conforme.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

TITRE IV

Du salaire.

CHAPITRE I^{er}

De la détermination du salaire.

Art. 87. — A conditions égales de travail, de qualification professionnelle et de rendement, le salaire est égal pour tous les travailleurs quels que soient leur origine, leur sexe et leur statut dans les conditions prévues au présent titre.

Art. 88. — Dans le cas où le travailleur permanent, qui n'est pas originaire du lieu d'emploi et n'y a pas sa résidence habituelle, ne peut par ses propres moyens se procurer un logement suffisant pour lui et sa famille l'employeur est tenu de le lui assurer dans les conditions prévues au présent titre.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

TITRE IV

Du salaire.

CHAPITRE I^{er}

De la détermination du salaire.

Art. 87. — Conforme.

Art. 88. — En dehors des centres urbains, dans le cas où le salarié permanent qui n'est pas originaire du lieu d'emploi et n'y a pas sa résidence habituelle, ne peut, par ses propres moyens, se procurer un logement suffisant pour lui et sa famille, l'employeur est tenu de le lui assurer dans les conditions prévues au présent titre. La famille comprend le conjoint du salarié et ses enfants mineurs vivant habituellement sous son toit.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis.

TITRE IV

Du salaire.

CHAPITRE I^{er}

De la détermination du salaire.

Art. 87. — Conforme.

Art. 88. — Dans le cas où le salarié qui n'est pas originaire du lieu d'emploi et n'y a pas sa résidence habituelle, ne peut, par ses propres moyens, se procurer un logement suffisant pour lui, son conjoint et ses enfants mineurs vivant habituellement avec lui, l'employeur est tenu de le lui assurer dans les conditions prévues à l'article 91.

Il nous a paru qu'il était difficile de faire une distinction entre les salariés urbains et les salariés ruraux, alors que surtout, c'est en ville que sévit plus cruellement la crise du logement.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 89. — Dans le cas où le travailleur ne peut, par ses propres moyens, obtenir, pour lui et sa famille, un ravitaillement

régulier en denrées alimentaires de première nécessité, l'employeur est tenu de le lui assurer dans les conditions prévues au présent titre.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 89. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis.

Art. 89. — Dans le cas où le salarié ne peut, par ses propres moyens, obtenir pour lui, son conjoint et ses enfants mineurs vivant habituellement avec lui, un ravitaillement régulier en denrées alimentaires de première nécessité, l'employeur est tenu de le lui assurer dans les conditions prévues à l'article 91.

Au lieu du mot « famille », nous croyons plus opportun de reprendre les termes de l'article précédent.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 90. — Lorsque les conditions climatiques de la région du lieu d'emploi diffèrent de celles caractérisant la résidence habituelle d'un travailleur, et lorsqu'il résultera pour ce dernier des sujétions particulières du fait de son éloignement du lieu de sa résidence habituelle au lieu de l'emploi, le travailleur recevra une indemnité destinée à le dédommager des dépenses et risques supplémentaires auxquels l'expose sa venue et son séjour au lieu d'emploi.

Une indemnité sera allouée au salarié s'il est astreint par des obligations professionnelles à un déplacement du lieu d'emploi de sa résidence habituelle.

Les indemnités applicables sont fixées par convention collective ou, à défaut, par le contrat individuel.

Des arrêtés du chef de territoire ou groupe de territoires devront prévoir le taux minimum de cette indemnité.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 90. — 1^{er} alinéa: conforme.

Une indemnité sera allouée au salarié s'il est astreint à un déplacement du lieu d'engagement au lieu de l'emploi.

Les indemnités applicables sont fixées par convention collective ou par le contrat individuel. A défaut de convention collective, des arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle pris après avis de la commission consultative du travail, fixent les taux minima de ces indemnités suivant les zones géographiques. Hors de la limite du groupe des territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, ces taux sont fixés par arrêté du ministre de la France d'outre-mer, après avis du chef de territoire et du conseil supérieur du travail.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 90. — Lorsque les conditions climatiques de la région du lieu d'emploi diffèrent de celles caractérisant la résidence habituelle d'un salarié, et lorsqu'il résultera pour ce dernier des sujétions particulières du fait de son éloignement de sa résidence habituelle au lieu de l'emploi, le salarié recevra une indemnité d'éloignement.

Une indemnité sera allouée s'il est astreint à un déplacement du lieu de son habitation au lieu de l'emploi.

Les indemnités applicables sont fixées par convention collective ou par le contrat individuel. A défaut de convention collective, des arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle pris après avis de la commission consultative du travail, fixent les taux minima de ces indemnités. Hors de la limite du groupe des territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, ces taux sont fixés par arrêté du ministre de la France d'outre-mer, après avis du chef de territoire et du conseil supérieur du travail.

Cet article prévoit l'octroi de deux indemnités différentes:

1^o Une indemnité d'éloignement tenant compte des conditions climatiques du lieu du travail, conditions qui ne sont pas celles de la résidence habituelle du salarié.

Il ne faut donc pas parler « de la venue » du salarié (nous aurons du reste à revoir la question lorsqu'il s'agira de voyage et de déplacement) mais seulement d'éloignement;

2^o Une indemnité de déplacement si le salarié n'habite pas le lieu du travail. Nous avons adopté sur ce dernier point une rédaction plus claire et plus précise.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 91. — 1^o Des arrêtés du chef de territoire pris après avis de la commission consultative du travail, fixent:

Les zones de salaires et les salaires minima interprofessionnels garantis;

Les cas dans lesquels le logement doit être fourni, sa valeur maxima de remboursement, et les conditions auxquelles il doit répondre, notamment au regard de l'hygiène et pour assurer la protection des femmes et jeunes filles ne vivant pas en famille;

Les régions et les catégories de travailleurs pour lesquelles est obligatoire la fourniture d'une ration journalière de vivres, la valeur maxima de remboursement de celle-ci, le détail en nature et en poids des denrées alimentaires de première nécessité la composant, les conditions de sa fourniture, notamment par la mise en culture de terrains réservés à cet effet;

Les cas dans lesquels doivent être concédées d'autres fournitures que celles visées aux articles 88 et 89, les modalités de leur attribution et les taux maxima de remboursement;

Eventuellement, les modalités d'attribution d'avantages en nature, notamment de terrains de culture.

A défaut de conventions collectives ou dans leur silence:

Les salaires minima correspondants par catégorie professionnelle;

Les taux minima des heures supplémentaires et du travail de nuit ou des jours non ouvrables;

Eventuellement les primes d'ancienneté et d'assiduité;
2° Des arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail, fixent, conformément aux dispositions de l'article précédent, les taux minima des indemnités prévues au même article;
3° Hors de la limite du groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, ces taux sont fixés par arrêté du ministre de la France d'outre-mer, après avis du chef du territoire et du conseil supérieur du travail.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 91. Conforme, sauf 2° et 3° paragraphes: disjoints.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 91. — 1° Des arrêtés du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail, fixent, en fonction des usages et coutumes:

Les zones de salaires et les salaires minima interprofessionnels garantis;

Les catégories de salariés auxquels le logement doit être fourni, par application de l'article 88, sa valeur de remboursement et les conditions auxquelles il doit répondre, notamment, au regard de l'hygiène et pour assurer la protection des femmes et jeunes filles ne vivant pas en famille;

Les régions et les catégories de salariés pour lesquelles est obligatoire, par application de l'article 89, la fourniture d'une ration journalière de vivres...

(Le reste sans changement), sauf 2° et 3° paragraphes: disjoints.

Cet article est important, puisqu'il donne au chef du territoire pouvoir de fixer, par arrêté, les zones de salaires et de déterminer les catégories de salariés à qui le logement et la fourniture d'une ration journalière de vivres devront être concédés.

Il nous a paru indispensable d'affirmer que ces arrêtés devront être pris en « fonction des usages et des coutumes ».

Nous avons cru, d'autre part, qu'il était préférable de parler, dans tous les alinéas, des catégories de salariés.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 92. —

Art. 93. — La rémunération d'un travail à la tâche ou aux pièces doit être calculée de telle sorte qu'elle procure au travailleur de capacité moyenne et travaillant normalement un salaire au moins égal à celui du salarié rémunéré au temps, effectuant un travail analogue.

Aucun salaire n'est dû en cas d'absence, en dehors des cas prévus par la réglementation et sauf accord entre les parties intéressées.

Art. 94. — Les taux minima de salaires ainsi que les conditions de rémunération du travail à la tâche ou aux pièces, sont affichés aux bureaux des employeurs et sur les lieux de paye du personnel.

Art. 95. — Lorsque la rémunération des services est constituée, en totalité ou en partie, par des commissions ou des primes, indemnités et prestations diverses, dans la mesure où celles-ci ne constituent pas un remboursement de frais, il en est tenu compte pour le calcul de la rémunération pendant la durée du congé payé, des indemnités de préavis, des dommages-intérêts.

Le montant à prendre en considération à ce titre est la moyenne mensuelle des éléments visés au paragraphe précédent.

Toutefois, la période sur laquelle s'effectue ce calcul n'excédera pas les douze mois de service ayant précédé la cessation du travail.

CHAPITRE II

Du paiement du salaire.

Section I. — Du mode de paiement du salaire.

Art. 96. — Le salaire doit être payé en monnaie ayant cours légal, nonobstant toute stipulation contraire.

Le paiement de tout ou partie du salaire en alcool ou en boissons alcoolisées est formellement interdit.

Le paiement de tout ou partie du salaire en nature est également interdit, sous réserve, des dispositions du chapitre premier du présent titre.

La paye est faite, sauf cas de force majeure, sur le lieu du travail ou au Bureau de l'employeur lorsqu'il est voisin du lieu de travail. En aucun cas elle ne peut être faite dans un débit de boissons ou dans un magasin de vente, sauf pour les travailleurs qui y sont normalement occupés, ni le jour où le travailleur a droit au repos.

Les travailleurs absents le jour de la paye peuvent retirer leur salaire à tout moment.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 92. —

Art. 93. — Conforme.

Art. 94. — Conforme.

Art. 95. — Lorsque la rémunération des services est constituée, en totalité ou en partie, par des commissions ou des primes et prestations diverses, ou des indemnités représentatives de ces prestations dans la mesure où celles-ci ne constituent pas un remboursement de frais, il en est tenu compte pour le calcul de la rémunération pendant la durée du congé payé, des indemnités de préavis, des dommages-intérêts.

2° et 3° alinéas: conformes.

CHAPITRE II

Du paiement du salaire.

Section I. — Du mode de paiement du salaire.

Art. 96. — Conforme, sauf dernier alinéa: disjoint.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 92. —

Art. 93. — Conforme.

Art. 94. — Conforme.

Art. 95. — Conforme.

CHAPITRE II

Du paiement du salaire.

Section I. — Du mode de paiement du salaire.

Art. 96. — Conforme, sauf dernier alinéa: disjoint.

Au lieu de supprimer le dernier alinéa de l'article 96, nous le renvoyons, sous une forme différente, à l'article 97.

Il paraît excessif d'exiger d'un employeur ou d'une entreprise qu'il ait à toute heure du jour et de la nuit caisse ouverte. Le cas d'absence du salarié le jour de la paye devra être régi par le règlement intérieur de chaque entreprise.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 97. — A l'exception des professions pour lesquelles des usages établis prévoient une périodicité de paiement différente et qui seront déterminées par arrêté du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail, le salaire doit être payé à intervalles réguliers ne pouvant excéder quinze jours pour les travailleurs engagés à la journée ou à la semaine et un mois pour les travailleurs engagés à la quinzaine ou au mois.

Les paiements mensuels doivent être effectués au plus tard huit jours après la fin du mois de travail qui donne droit au salaire.

Pour tout travail aux pièces ou au rendement dont l'exécution doit durer plus d'une quinzaine, les dates de paiement peuvent être fixées de gré à gré, mais le travailleur doit recevoir des acomptes chaque quinzaine et être intégralement payé dans la quinzaine qui suit la livraison de l'ouvrage.

Les commissions acquises au cours d'un trimestre doivent être payées dans les trois mois suivant la fin de ce trimestre.

Les participations aux bénéfices réalisés durant un exercice doivent être payées dans l'année suivante, au plus tôt après trois mois et au plus tard avant neuf mois.

En cas de résiliation ou de rupture de contrat, le salaire et les indemnités doivent être payés dès la cessation de service. Toutefois, en cas de litige, l'employeur peut obtenir du président du conseil d'arbitrage l'immobilisation provisoire entre ses mains de tout ou partie de la fraction saisissable des sommes dues.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond.

Art. 97. — 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e et 5^e alinéas: conformes.

En cas de résiliation ou de rupture de contrat, le salaire et les indemnités doivent être payés dès la cessation de service. Toutefois, en cas de litige, l'employeur peut obtenir du président du tribunal du travail l'immobilisation provisoire entre ses mains de tout ou partie de la fraction saisissable des sommes dues.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis.

Art. 97. — Conforme, après le 6^e alinéa, ajouter l'alinéa suivant: « Les salariés absents le jour de la paye peuvent retirer leur salaire dans les conditions qui sont déterminées par le règlement intérieur de l'entreprise. »

Conforme sous réserve de l'observation faite à l'article précédent.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 98. — Le paiement du salaire doit être constaté par une pièce dressée ou certifiée par l'employeur ou son représentant et emargée par chaque intéressé ou par deux témoins s'il est illettré. Ces pièces sont conservées par l'employeur dans les mêmes conditions que les pièces comptables et doivent être présentées à toute réquisition de l'inspection du travail.

Les employeurs seront tenus de délivrer au travailleur au moment du paiement un bulletin individuel de paye, dont la contenance sera fixée par arrêté du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail.

Ne sera pas opposable au salarié la mention « pour solde de tout compte » ou toute mention équivalente souscrite par lui, soit au cours de l'exécution, soit après la résiliation de son contrat de travail et par laquelle le salarié renonce à tout ou partie des droits qu'il tient de son contrat de travail.

L'acceptation sans protestation ni réserve, par le travailleur, d'un bulletin de paye ne peut valoir renonciation de sa part au paiement de tout ou partie du salaire, des indemnités et des accessoires du salaire qui lui sont dus en vertu des dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles. Elle ne peut valoir non plus compte arrêté et réglé au sens des articles 2274 du code civil et 541 du code de procédure civile.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer, saisie au fond:

Art. 98. — Premier alinéa: conforme.

Toutefois, l'inspection du travail peut désigner les employeurs qui seront tenus de délivrer au salarié au moment du paiement

un bulletin individuel de paye, dont la contenance sera fixée par arrêté du chef du territoire, pris après avis de la commission consultative du travail.

La mention « pour solde de tout compte » ou toute mention analogue figurant sur le bulletin de paye ou sur toute pièce signée par le salarié à l'occasion du paiement du salaire n'interdit pas à l'intéressé de dénoncer dans le délai d'un mois le reçu signé.

Texte proposé par votre commission de la justice, saisie pour avis :

Art. 98. — Le paiement du salaire est constaté par son inscription sur un livre de paye conservé par l'employeur. Cette mention est émarginée par chaque intéressé ou par deux témoins si le salarié devant signer est illettré. Ce livre doit être présenté à toute réquisition de l'inspection du travail.

Sous réserve des dérogations accordées par arrêté du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail, les employeurs sont tenus de délivrer au salarié, au moment du paiement, un bulletin individuel de paye.

L'accord constaté par le reçu pour solde de tout compte souscrit par un salarié lors de la résiliation de son contrat de travail ne met obstacle à une action ultérieure du salarié fondée sur ce contrat que si le salarié n'a pas dénoncé ledit accord par lettre recommandée adressée à l'employeur dans un délai de quinze jours à compter de la signature.

Le troisième alinéa de cet article appelle les observations suivantes :

Une loi toute récente, du 6 octobre 1946, a introduit dans le code du travail une disposition (art. 84 a du livre 1^{er}) qui règle la question du solde de tout compte. Nous vous proposons d'en reprendre le texte.

L'Assemblée nationale a cru devoir envisager non seulement la mention « pour solde de tout compte », souscrite après la résiliation du contrat, mais aussi celle qui a été souscrite au cours du contrat.

En ce qui concerne cette dernière, nous rappelons que depuis longtemps une jurisprudence fermement établie a posé en principe qu'on ne peut renoncer par avance à un droit.

Le quatrième alinéa du texte de l'Assemblée nationale a été disjoint par la commission saisie au fond. Nous ne pouvons qu'approuver sa décision.

Il est bien évident, en effet, que l'acceptation par un salarié, sans protestation ni réserve, d'un bulletin de paye ne peut valoir renonciation de sa part au paiement du salaire qui lui est dû.

La règle posée par cet alinéa serait, au surplus, extrêmement dangereuse.

Lorsque le salarié a reçu son bulletin de paye, c'est normalement à lui de faire la preuve que la somme qu'il a perçue ne correspond pas à l'indication du bulletin.

Le texte de l'Assemblée nationale renverserait le fardeau de la preuve: le salarié pourrait, semble-t-il, mettre son employeur en demeure de prouver qu'il a bien remis la somme correspondant au bulletin de paye.

Enfin, il n'est pas douteux, et la chose n'a pas besoin d'être dite, que l'acceptation du bulletin ne peut valoir compte arrêté et réglé au sens des articles 2274 du code de procédure et 541 du code de procédure civile.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Section III. — Des privilèges et garanties de la créance de salaire.

Art. 99. — Les sommes dues aux entrepreneurs de tous les travaux ayant le caractère de travaux publics ne peuvent être frappées de saisies-arrêts, ni d'opposition au préjudice soit des ouvriers auxquels les salaires sont dus, soit des fournisseurs qui sont créanciers à raison de fournitures de matériaux et d'autres objets servant à la construction des ouvrages.

Les sommes dues aux ouvriers pour salaire sont payées de préférence à celles dues aux fournisseurs.

Art. 100. — La créance de salaire des gens de service, des ouvriers, des commis et des façonniers est privilégiée sur les meubles et immeubles du débiteur, dans les conditions prévues :

1^o Pour les gens de service, par l'article 2101, 4^o, du code civil ;
2^o Pour les ouvriers, commis et façonniers, par l'article 549 du code de commerce.

Peuvent, en outre, faire valoir une action directe ou des privilèges spéciaux :

1^o Les maçons, charpentiers et autres ouvriers employés pour édifier, reconstruire ou réparer les bâtiments, canaux ou autres ouvrages quelconques, dans les conditions prévues par l'article 1798 du code civil ;

2^o Les ouvriers qui ont travaillé soit à la récolte, soit à la fabrication ou à la réparation des ustensiles agricoles, soit à la conservation de la chose dans les conditions prévues par l'article 2102, 1^o et 3^o du code civil ;

3^o Les matelots et gens d'équipage dans les conditions prévues par les articles 191 et suivants, 271 et 272 du code de commerce ;

4^o Les ouvriers employés à la construction, à la réparation, à l'armement et à l'équipage du navire dans les conditions prévues par l'article 191 du code de commerce.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer, saisie au fond :

Section II. — Des privilèges et garanties de la créance de salaire.

Art. 99. — Conforme.

Art. 100. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice, saisie pour avis :

Section II. — Des privilèges et garanties de la créance de salaire.

Art. 99. — Conforme.

Art. 100. — Conforme, sauf troisième paragraphe du deuxième alinéa :

3^o Les inscrits maritimes, dans les conditions prévues par l'article 191 et suivants du code de commerce et l'article 92 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime.

Quatrième paragraphe : conforme.

Conforme sous réserve d'une rectification de pure référence.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 101. — Les dispositions des articles 2101 du code civil, 491 et 549 du code de commerce, ne s'appliquent pas à la fraction insaisissable des sommes restant dues sur les salaires effectivement gagnés par les ouvriers pendant les quinze derniers jours de travail, ou par les employés pour les trente derniers jours, sur les commissions dues aux voyageurs et représentants de commerce pour les quatre-vingt-dix derniers jours de travail et sur les salaires dus aux marins de commerce pour la dernière période de paiement.

A cette fraction insaisissable représentant la différence entre les salaires et commissions dus et la portion saisissable de ces salaires et commissions, telle qu'elle est déterminée par les décrets prévus à l'article 105, s'applique la procédure exceptionnelle suivante :

Les fractions des salaires et commissions ainsi désignées pour faire l'objet d'une mesure d'exception devront être payées, notwithstanding l'existence de toute autre créance, dans les dix jours qui suivent le jugement déclaratif de faillite ou de liquidation judiciaire, et sur simple ordonnance du juge commissaire, à la seule condition que le syndic ou le liquidateur ait en main les fonds nécessaires.

Au cas où cette condition ne serait pas remplie, lesdites fractions de salaires et commissions devront être acquittées sur les premières rentrées de fonds, notwithstanding l'existence et le rang de toute autre créance privilégiée.

Au cas où lesdites fractions de salaires et commissions seraient payées grâce à une avance faite par le syndic, le liquidateur ou toute autre personne, le prêteur serait, par cela même, subrogé dans les droits des salariés et devrait être remboursé dès la rentrée des fonds nécessaires, sans qu'aucun autre créancier puisse y faire opposition.

Pour établir le montant des salaires, en vue de l'application des dispositions du présent article, il doit être tenu compte non seulement des salaires et appointements proprement dits, mais de tous les accessoires desdits salaires et appointements et, éventuellement, de l'indemnité de préavis, de l'indemnité de congé payé et de l'indemnité pour rupture abusive de contrat de travail.

Art. 102. — L'ouvrier détenteur de l'objet par lui ouvré peut exercer le droit de rétention dans les conditions prévues par les articles 570 et suivants du code civil.

Les objets mobiliers confiés à un ouvrier pour être travaillés, façonnés, réparés ou nettoyés et qui n'auront pas été retirés dans le délai de deux ans pourront être vendus par la loi du 31 décembre 1903, modifiée par celle du 7 mars 1905.

Section III. — De la prescription de l'action en paiement du salaire.
Art. 103. — La prescription de l'action en paiement du salaire est réglée par les articles 2271, 2272, 2274 et 2275 du code civil et 433 du code de commerce.

CHAPITRE III

Des retenues sur salaires.

Art. 104. — En dehors des prélèvements obligatoires, des remboursements de cessions consenties dans le cadre des dispositions réglementaires prévues à l'article 91, et des consignations qui peuvent être prévues par les conventions collectives et les contrats, il ne peut être fait de retenue sur les appointements ou salaires que par saisie-arrêt ou cession volontaire, souscrite devant le magistrat du lieu de la résidence ou à défaut l'inspecteur du travail, pour le remboursement d'avances d'argent consenties par l'employeur au travailleur. Toutefois, lorsque le magistrat ou l'inspecteur du travail habiteront à plus de 25 kilomètres, il pourra y avoir consentement réciproque et écrit devant le chef de l'unité administrative la plus proche.

Les acomptes sur un travail en cours ne sont pas considérés comme avances.

Art. 105. — Des décrets pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer, après avis du chef du territoire et de la commission consultative du travail du ministre de la France d'outre-mer, fixent les portions de salaires soumises à prélèvements progressifs et les taux y afférents. La retenue visée à l'article précédent ne peut, pour chaque paye, excéder les taux fixés par les décrets.

Il doit être tenu compte, pour le calcul de la retenue, non seulement du salaire proprement dit, mais de tous les accessoires du salaire, à l'exception toutefois des indemnités déclarées insaisissables par la réglementation en vigueur, des sommes allouées à titre de remboursement de frais exposés par le travailleur et des allocations ou indemnités pour charges de famille.

Art. 106. — Les dispositions d'une convention ou d'un contrat autorisant tous autres prélèvements sont nulles de plein droit.

Les sommes retenues au travailleur en contravention des dispositions ci-dessus portent intérêts à son profit au taux légal depuis la date où elles auraient dû être payées et peuvent être réclamées par lui jusqu'à prescription, le cours en étant suspendu pendant la durée du contrat.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer, saisie au fond.

Art. 101. — Conforme.

Art. 102. — Conforme.

Section III. — De la prescription de l'action en paiement du salaire.

Art. 103. — Conforme.

CHAPITRE III

Des retenues sur salaires.

Art. 104. — Conforme.

Art. 105. — Conforme.

Art. 106. — Conforme; après le deuxième alinéa, ajouter l'alinéa suivant:

Les mêmes dispositions sont applicables aux sommes dues par le salarié à l'employeur au titre des contraventions au contrat de travail.

Texte proposé par votre commission de la justice, saisie pour avis:

Art. 101. — Conforme.

Art. 102. — Conforme.

Section III. — De la prescription de l'action en paiement du salaire.

Art. 103. — Conforme.

CHAPITRE III

Des retenues sur salaires.

Art. 104. — Conforme.

Art. 105. — Conforme.

Art. 106. — Conforme.

Troisième alinéa: supprimé.

Nous proposons la suppression du dernier alinéa qui ne s'explique guère. On ne saisit pas très bien ce que peuvent être des « contraventions au contrat de travail »; s'il s'agit de dommages-intérêts dus par l'ouvrier en raison d'une faute commise par lui à l'occasion de son travail, ces sommes pourront porter intérêt selon les règles du droit commun.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

CHAPITRE IV

Des économats.

Art. 107. — Est considéré comme écomomat toute organisation où l'employeur pratique, directement ou indirectement, la vente ou la cession de marchandises aux travailleurs de l'entreprise pour leurs besoins personnels et normaux.

Les économats sont admis sous la triple conditions:

a) Que les salariés ne soient pas obligés de s'y fournir;

b) Que la vente des marchandises y soit faite exclusivement au comptant et sans bénéfice;

c) Que la comptabilité du ou des économats de l'entreprise soit entièrement autonome et soumise au contrôle d'une commission de surveillance élue par les travailleurs.

Le prix des marchandises mises en vente doit être affiché lisiblement.

Tout commerce installé à l'intérieur de l'entreprise est soumis aux dispositions qui précèdent, à l'exception des coopératives ouvrières.

La vente des alcools et spiritueux est interdite dans les économats ainsi que sur le lieu d'emploi du travailleur.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

CHAPITRE IV

Des économats.

Art. 107. — conforme, sauf:

b) Que la vente des marchandises y soit faite exclusivement au comptant et que les résultats globaux annuels de l'écomomat ne fassent pas ressortir de bénéfices;

c) Que la comptabilité du ou des économats de l'entreprise soit entièrement autonome et soumise au contrôle de l'inspection du travail.

1^{er} alinéa: conforme.

2^e alinéa: disjoint.

3^e alinéa: conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

CHAPITRE IV

Des économats.

Art. 107. — Est considéré comme écomomat toute organisation où l'employeur pratique, directement ou indirectement, la vente ou la cession de marchandises aux travailleurs de l'entreprise pour leurs besoins personnels et normaux.

Ces économats sont admis sous la double condition:

a) Que les salariés ne soient pas obligés de s'y fournir;

b) Que la comptabilité du ou des économats de l'entreprise soit entièrement autonome et soumise au contrôle d'une commission de surveillance dont les membres sont désignés par l'inspecteur du travail par moitié sur proposition de l'employeur et par moitié sur proposition des salariés.

Les économats ne peuvent continuer leurs opérations que si la vente des marchandises y est faite exclusivement au comptant et

à la condition que leurs résultats globaux annuels ne fassent pas ressortir de bénéfices.

Le prix des marchandises mises en vente doit être affiché lisiblement.

La vente des alcools et spiritueux est interdite dans les économats ainsi que sur le lieu d'emploi du salarié.

Nous adoptons la rédaction de la commission de la France d'outre-mer avec une double rectification. Il convient d'envisager l'admission de l'écomomat et son fonctionnement.

L'admission est subordonnée à deux conditions:

a) Que les salariés ne soient pas obligés de s'y fournir;

b) Que la comptabilité soit soumise au contrôle d'une commission de surveillance. Nous proposons que cette commission soit désignée par l'inspecteur du travail, moitié sur proposition de l'employeur et moitié sur proposition des salariés.

Il ne faut pas oublier, en effet, que cet écomomat est financé et fonctionne sous la responsabilité de l'employeur.

En ce qui concerne le fonctionnement, les économats ne pourront continuer leurs opérations que s'il y a vente faite exclusivement au comptant et que si les opérations ne font pas ressortir de bénéfices.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 108. — L'ouverture d'un écomomat dans les conditions prévues à l'article 107 est subordonnée à l'autorisation du chef de territoire, délivrée après avis de l'inspecteur du travail.

Elle peut être prescrite, dans toute entreprise, par le chef de territoire, sur proposition de l'inspecteur du travail.

Le fonctionnement est contrôlé par l'inspecteur du travail qui, en cas d'abus constaté, peut prescrire la fermeture provisoire pour une durée maxima d'un mois.

Le chef de territoire peut ordonner la fermeture définitive du ou des économats de l'entreprise sur rapport de l'inspecteur du travail.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 108. — L'ouverture d'un écomomat dans les conditions prévues à l'article précédent doit être déclarée à l'inspecteur du travail. Le fonctionnement est contrôlé par l'inspecteur du travail qui, en cas d'abus constaté, peut prescrire la fermeture provisoire pour une durée maximum d'un mois.

Le chef de territoire peut ordonner la fermeture définitive du ou des économats de l'entreprise sur rapport de l'inspecteur du travail.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 108. — Conforme.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

TITRE V

Conditions du travail.

CHAPITRE I^{er}

De la durée du travail.

Art. 109. — Dans tous les établissements publics ou privés, même d'enseignement ou de bienfaisance, la durée légale du travail des employés ou ouvriers de l'un ou l'autre sexe, de tout âge, travaillant à temps, à tâche ou aux pièces, ne peut excéder quarante heures par semaine.

Dans toutes les entreprises agricoles, les heures de travail sont basées sur 2.400 heures pour l'année.

Les heures effectuées au delà d'une durée légale de travail de quarante heures par semaine donneront lieu à majoration de salaire fixée ainsi qu'il suit:

1^o Au delà d'une durée légale de travail de quarante heures par semaine, et jusqu'à quarante-huit heures inclusivement, celle-ci ne pourra être inférieure à 25 p. 100 du salaire horaire;

2^o Au delà d'une durée de travail de quarante-huit heures, elle ne pourra être inférieure à 50 p. 100 du salaire.

Des dérogations peuvent toutefois être décidées par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis des commissions consultatives du travail et de l'Assemblée représentative et soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Des arrêtés du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail, déterminent par branche d'activité et par catégorie professionnelle, s'il y a lieu, les modalités d'application de la durée du travail et des dérogations ainsi que la durée maxima des heures supplémentaires qui peuvent être effectuées en cas de travaux urgents ou exceptionnels et de travaux saisonniers.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

TITRE V

Conditions du travail.

CHAPITRE I^{er}

De la durée du travail.

Art. 109. — Quelles que soient la forme, la nature et l'activité de l'entreprise, la durée du travail est fixée par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris

après avis de la commission consultative du travail et du chef de la santé publique et soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Des dérogations permanentes peuvent être accordées dans les mêmes conditions.

Des arrêtés du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail, déterminent par branche d'activité et par catégorie professionnelle, s'il y a lieu, les modalités d'application de la durée du travail et des dérogations permanentes, ainsi que la durée maximum des heures supplémentaires qui peuvent être effectuées en cas de travaux urgents ou exceptionnels et de travaux saisonniers.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

TITRE V

Conditions du travail.

CHAPITRE 1^{er}

De la durée du travail.

Art. 109. — Quelles que soient la forme, la nature et l'activité de l'entreprise, la durée du travail est fixée dans chaque territoire ou groupe de territoires, dans la limite de 2.400 heures pour l'année par le ministre de la France d'outre-mer qui fixera également la réglementation des heures supplémentaires et les modalités de leur rémunération.

Des dérogations peuvent toutefois être décidées par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail et soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Des arrêtés du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail, déterminent par branche d'activité et par catégorie professionnelle, s'il y a lieu, les modalités d'application de la durée du travail et des dérogations ainsi que la durée maximum des heures supplémentaires qui peuvent être effectuées en cas de travaux urgents ou exceptionnels et de travaux saisonniers.

La question de la durée du travail est certainement un des points les plus importants du présent code. Après de multiples consultations, il nous est apparu qu'en raison de la diversité des climats et des conditions du travail, il est impossible de fixer une règle uniforme. La semaine de 40 heures pourrait être trop courte dans certains cas, mais trop longue dans d'autres. Nous avons pensé qu'il fallait instaurer un système extrêmement souple tout en fixant, pour la durée du travail, un plafond pour l'année.

Sous cette réserve, nous reprenons le texte de l'Assemblée nationale concernant la définition des heures supplémentaires et celui permettant au chef de territoire d'adopter des dérogations qui s'imposent, dérogations qui devront d'ailleurs être soumises à l'approbation du ministre, sauf lorsqu'il s'agit de travaux urgents et exceptionnels.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

CHAPITRE II

De travail de nuit.

Art. 110. — La durée de la période pendant laquelle le travail est considéré comme travail de nuit est fixée dans chaque territoire par arrêté du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail, qui précise, suivant les saisons, les heures de commencement et de fin de la période de nuit.

Art. 111. — Le repos des femmes et des enfants doit avoir une durée de onze heures consécutives au minimum.

Le travail de nuit des femmes et des enfants dans l'industrie demeure régi par les dispositions des conventions internationales de Washington, étendues aux territoires relevant du ministre de la France d'outre-mer, et des décrets du 28 décembre 1937.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

CHAPITRE II

De travail de nuit.

Art. 110. — Les heures pendant lesquelles le travail est considéré comme travail de nuit sont fixées dans chaque territoire par arrêté du chef de territoire pris après avis de la commission consultative du travail. Les heures de commencement et de fin du travail de nuit peuvent varier suivant les saisons.

Art. 111. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

CHAPITRE II

De travail de nuit.

Art. 110. — Conforme.

Art. 111. — Conforme.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

CHAPITRE III

De travail des femmes et des enfants.

Art. 112. — Des arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail, fixent la nature des travaux interdits aux femmes et aux femmes enceintes.

Art. 113. — Toute femme enceinte dont l'état a été constaté médicalement ou dont la grossesse est apparente peut quitter le travail sans préavis et sans avoir de ce fait à payer une indemnité de rupture de contrat.

A l'occasion de son accouchement, et sans que cette interruption de service puisse être considérée comme une cause de rupture de contrat, toute femme a le droit de suspendre son travail pendant douze semaines consécutives dont six semaines postérieures à la délivrance; cette suspension peut être prolongée de trois semaines en cas de maladie dûment constatée et résultant de la grossesse ou des couches. Pendant cette période, l'employeur ne peut lui donner congé.

Elle a droit, pendant cette période, à la charge de l'employeur, jusqu'à la mise en place d'un régime de sécurité sociale, aux soins gratuits et à la moitié du salaire qu'elle percevait au moment de la suspension du travail; elle conserve le droit aux prestations en nature.

Toute convention contraire est nulle de plein droit.

Art. 114. — Pendant une période de quinze mois à compter de la naissance de l'enfant, la mère a droit à des repos pour allaitement. La durée totale de ces repos ne peut dépasser une heure par journée de travail.

La mère peut, pendant cette période, quitter son travail, sans préavis, et sans avoir de ce fait à payer une indemnité de rupture.

Art. 115. — Les enfants ne peuvent être employés dans aucune entreprise, même comme apprentis, avant l'âge de 14 ans, sauf dérogation édictée par arrêté du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail, compte tenu des circonstances locales et des tâches qui peuvent leur être demandées.

Un arrêté du chef de territoire fixe la nature des travaux et les catégories d'entreprises interdits aux jeunes gens et l'âge limite auquel s'applique l'interdiction.

Art. 116. — L'inspecteur du travail peut requérir l'examen des femmes et des enfants par un médecin agréé en vue de vérifier si le travail dont ils sont chargés n'excède pas leurs forces. Cette réquisition est de droit à la demande des intéressés.

La femme ou l'enfant ne peut être maintenu dans un emploi ainsi reconnu au-dessus de ses forces et doit être affecté à un emploi convenable. Si cela n'est pas possible, le contrat doit être résolu avec paiement de l'indemnité de préavis.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond.

CHAPITRE III

De travail des femmes et des enfants.

Art. 112. — Conforme.

Art. 113. — Conforme.

Art. 114. — Conforme.

Art. 115. — Conforme.

Art. 116. — L'inspecteur du travail ou l'assistante sociale peut requérir l'examen des femmes et des enfants par un médecin agréé en vue de vérifier si le travail dont ils sont chargés n'excède pas leurs forces. Cette réquisition est de droit à la demande des intéressés.

2^e alinéa : conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis.

CHAPITRE III

De travail des femmes et des enfants.

Art. 112. — Conforme.

Art. 113. — Conforme.

Art. 114. — Conforme.

Art. 115. — Conforme.

Art. 116. — Conforme.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

CHAPITRE IV

De repos hebdomadaire.

Art. 117. — Le repos hebdomadaire est obligatoire. Il est au minimum de vingt-quatre heures consécutives par semaine. Il a lieu en principe le dimanche.

Un arrêté du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail et avis de l'assemblée représentative, détermine les modalités d'application du paragraphe précédent, notamment les professions pour lesquelles et les conditions dans lesquelles le repos pourra exceptionnellement et pour des motifs nettement établis, être donné par roulement ou collectivement d'autres jours que le dimanche, suspendu par compensation de fêtes rituelles ou locales ou réparti sur une période autre que la semaine.

CHAPITRE V

Des congés et des transports.

Section I. — Des congés.

Art. 118. — Sauf dispositions plus favorables des conventions collectives, le travailleur acquiert droit au congé payé à la charge de l'employeur :

1° A raison d'un minimum de cinq jours de congé par mois de service effectif, dans les cas visés à l'article 91, 3° ;

2° A raison d'un minimum d'un jour et demi ouvrable de congé par mois de service effectif dans les cas visés à l'article 91, 2°, sauf en ce qui concerne les jeunes gens âgés de moins de 18 ans, qui auront droit à deux jours ouvrables ;

3° A raison d'un minimum d'un jour ouvrable de congé par mois de service effectif dans les autres cas, sauf en ce qui concerne les jeunes gens âgés de plus de 18 ans et moins de 21 ans qui auront droit à un jour et demi ouvrable et ceux âgés de moins de 18 ans qui auront droit à deux jours ouvrables.

La durée du congé, ainsi fixée, est augmentée en considération de l'ancienneté des travailleurs dans l'entreprise, suivant les règlements en vigueur ou les dispositions des conventions collectives.

Les mères de famille ont droit à un jour de congé supplémentaire par an pour chaque enfant de moins de 11 ans, enregistré à l'état civil.

Pour le calcul de la durée du congé acquis, ne seront pas déduites les absences pour accident du travail ou maladie professionnelle, les périodes de repos des femmes en couches prévues à l'article 113, ni dans une limite de six mois les absences pour maladie dûment constatées par un médecin agréé.

Seront également décomptés, sur les bases indiquées ci-dessus, les services effectués sans congé correspondant pour le compte du même employeur, quel que soit le lieu de l'emploi.

Dans une limite de dix jours, ne peuvent être déduites de la durée du congé acquis les permissions exceptionnelles qui auraient été accordées au travailleur à l'occasion d'événements familiaux touchant directement son propre foyer. Par contre, les congés spéciaux accordés en sus des jours fériés pourront être déduits s'ils n'ont fait l'objet d'une compensation ou récupération des journées ainsi accordées.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond.

CHAPITRE IV

Du repos hebdomadaire.

Art. 117. — Premier alinéa : conforme.

Un arrêté du chef du territoire, pris après avis de la commission consultative du travail et avis de l'assemblée représentative, détermine les modalités d'application du paragraphe précédent, notamment les professions pour lesquelles et les conditions dans lesquelles le repos pourra exceptionnellement et pour des motifs nettement établis, être donné par roulement ou collectivement d'autres jours que le dimanche, soit être suspendu par compensation des fêtes rituelles ou locales, soit réparti sur une période plus longue que la semaine.

CHAPITRE V

Des congés et des transports.

Section I. — Des congés.

Art. 118. — Premier alinéa : conforme.

1° A raison d'un minimum de cinq jours de congé par mois de service effectif dans les cas visés au dernier paragraphe de l'article 90.

2° A raison d'un minimum d'un jour et demi ouvrable de congé par mois de service effectif dans les cas visés à l'avant-dernier paragraphe de l'article 90, sauf en ce qui concerne les jeunes gens âgés de moins de 18 ans, qui auront droit à deux jours ouvrables. (La suite sans changement.)

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis.

CHAPITRE IV

Du repos hebdomadaire.

Art. 117. — Premier alinéa : conforme.

Un arrêté du chef du territoire, pris après avis de la commission consultative du travail détermine les modalités d'application du paragraphe précédent, notamment les professions pour lesquelles et les conditions dans lesquelles le repos pourra exceptionnellement et pour des motifs nettement établis, soit être donné par roulement ou collectivement d'autres jours que le dimanche, soit être suspendu par compensation des fêtes rituelles ou locales, soit réparti sur une période plus longue que la semaine.

CHAPITRE V

Des congés et des transports.

Section I. — Des congés.

Art. 118. — Sauf dispositions plus favorables des conventions collectives, ou des contrats individuels, le salarié acquiert droit au congé payé à la charge de l'employeur :

1° A raison d'un minimum de cinq jours de congé par mois de service effectif pour les salariés recrutés hors de la limite du groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle ;

2° A raison d'un minimum d'un jour et demi ouvrable de congé par mois de service effectif pour les salariés n'ayant pas leur habitation au lieu du travail, sauf en ce qui concerne les jeunes gens âgés de moins de 18 ans, qui auront droit à deux jours ouvrables, (La suite sans changement.)

Nous pensons que ce texte doit viser les dispositions plus favorables non seulement des conventions collectives, mais des contrats individuels.

Pour les paragraphes 1^{er} et 2^e, nous nous bornons à une rédaction plus claire.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 119. — Le droit de jouissance au congé est acquis après une durée de service effectif :

a) Egale à un an pour le travailleur qui ne bénéficie pas de l'indemnité prévue à l'article 90 ;

b) Déterminée par arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail, dans les cas visés à l'article 91, 2° ;

c) Déterminée par arrêtés du ministre de la France d'outre-mer, après avis de la commission consultative prévue à l'article 156, dans les cas visés à l'article 91, 3°.

En cas de rupture ou d'expiration du contrat avant que le travailleur ait acquis droit au congé, une indemnité calculée sur les bases des droits acquis d'après l'article 118 doit être accordée en place de congé.

En dehors de ces cas est nulle et de nul effet toute convention prévoyant l'octroi d'une indemnité compensatrice au lieu et place de congé.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 119. — 1^{er} alinéa et 1^{er} paragraphe : conformes.

b) Déterminée par arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail, dans les cas visés à l'avant-dernier paragraphe de l'article 90.

c) Déterminée par arrêtés du ministre de la France d'outre-mer, après avis du conseil supérieur du travail dans les cas visés au dernier paragraphe de l'article 90.

En cas de rupture ou d'expiration du contrat avant que le travailleur ait acquis droit au congé, une indemnité calculée d'après les dispositions de l'article 118, doit être accordée en place de congé. L'indemnité n'est pas due si la réalisation du contrat de travail étant le fait de l'employeur, a été provoquée par une faute lourde.

Dernier alinéa : conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 119. — Le droit de jouissance au congé est acquis après une durée de service effectif :

a) Egale à un an dans le cas général ;

b) Déterminée par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail, pour les salariés n'ayant pas leur habitation au lieu du travail ;

c) Déterminée par arrêté du ministre de la France d'outre-mer, après avis du conseil supérieur du travail pour les salariés recrutés hors de la limite du groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle.

Lorsque le contrat de travail est résilié avant que le salarié ait pu bénéficier de la totalité du congé auquel il avait droit, il doit recevoir, pour la fraction de congé dont il n'a pas bénéficié, une indemnité compensatrice déterminée d'après les dispositions de l'article 118. L'indemnité compensatrice n'est pas due si la résiliation du contrat de travail a été provoquée, par une faute des parties, suivant les distinctions prévues par les articles 40 et 41 ci-dessus, et sans qu'il y ait lieu de distinguer suivant que cette résiliation résulte du fait du salarié ou du fait de l'employeur.

En dehors de ces cas, est nulle et de nul effet toute convention prévoyant l'octroi d'une indemnité compensatrice au lieu et place du congé.

La commission propose une rédaction plus claire.

En ce qui concerne l'indemnité compensatrice, nous précisons qu'elle n'est pas due si la résiliation du contrat de travail a été provoquée par la faute des parties suivant la distinction prévue par les articles 40 et 41 ci-dessus.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 120. — Le travailleur est libre de prendre son congé dans le pays de son choix.

Art. 121. — L'employeur doit verser au travailleur, pendant toute la durée du congé, une allocation qui sera au moins égale aux salaires et indemnités dont le travailleur bénéficiait au moment du départ en congé, à l'exclusion des primes de rendement et de l'indemnité prévue à l'article 90.

Pour les travailleurs bénéficiant de cette dernière indemnité, la durée du congé est augmentée des délais de route.

A défaut de convention contraire, les délais de route ne peuvent être supérieurs au temps nécessaire au travailleur pour se rendre en congé au lieu de sa résidence habituelle et en revenir, le cas échéant.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 120. — Conforme.

Art. 121. — 1^{er} et 2^e alinéas : conformes.

A défaut de convention contraire, les délais de route ne peuvent être supérieurs au temps nécessaire au travailleur pour se rendre

en congé au lieu de sa résidence habituelle et en revenir, le cas échéant, par le moyen de transport le plus rapide mis à sa disposition.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 120. — Conforme.

Art. 121. — L'employeur doit verser au salarié, pendant toute la durée du congé, une allocation qui sera au moins égale au salaire et indemnités dont le salarié bénéficiait au moment du départ en congé, à l'exclusion des primes de rendement et des indemnités prévues à l'article 90.

Pour les salariés bénéficiant de l'indemnité prévue à l'alinéa 1^{er} de l'article 90, la durée du congé est augmentée des délais de route. (Le reste sans changement.)

Nous avons vu que l'article 90 prévoit deux indemnités différentes: une indemnité d'éloignement et une indemnité de déplacement.

Il faut, dans le premier alinéa de cet article 121, viser les deux indemnités et, dans le second, la seule indemnité d'éloignement.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Section II. — Voyages et transports.

Art. 122. — Sont à la charge de l'employeur les frais de voyage du travailleur et de sa famille (femme, enfants mineurs à charge) et les frais de transport de leurs bagages:

1^o Du lieu de la résidence habituelle au lieu d'emploi;
2^o Du lieu d'emploi au lieu de la résidence habituelle;
En cas d'expiration du contrat à durée déterminée;
En cas de résiliation du contrat à durée déterminée, à condition que cette résiliation intervienne après les délais prévus selon les modalités de l'article 119;

En cas de rupture du contrat, ou de l'engagement à l'essai, du fait de l'employeur ou à la suite d'une faute lourde de celui-ci;
En cas de rupture du contrat due à un cas de force majeure;
3^o Du lieu d'emploi au lieu de la résidence habituelle et vice versa:

En cas de congé soit normal, soit pris par application du deuxième paragraphe de l'article 119. Dans cette dernière éventualité, le retour sur le lieu d'emploi n'est dû que si le contrat n'est pas venu à expiration avant la date de fin de congé et si le travailleur à cette date est en état de reprendre son service.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Section II. — Voyages et transports.

Art. 122. — Sous réserve des dispositions prévues à l'article 127, sont à la charge de l'employeur les frais de voyage du salarié et de sa famille (femme, enfants mineurs à charge) et les frais de transport de leurs bagages:

1^o Du lieu de la résidence habituelle au lieu d'emploi;
2^o Du lieu d'emploi au lieu de la résidence habituelle;
En cas d'expiration du contrat à durée déterminée;
En cas de résiliation du contrat lorsque le salarié a acquis droit au congé dans les conditions prévues à l'article 119;

En cas de rupture du contrat ou de l'engagement à l'essai du fait de l'employeur ou à la suite d'une faute lourde de celui-ci;
En cas de rupture du contrat due à un cas de force majeure;

3^o Du lieu d'emploi au lieu de la résidence habituelle et vice versa, en cas de congé normal. Le retour sur le lieu d'emploi n'est dû que si le contrat n'est pas venu à expiration avant la date de fin de congé et si le salarié à cette date est en état de reprendre son service.

Toutefois, le contrat de travail ou la convention collective pourront prévoir une durée minimum de séjour en deçà de laquelle le transport des familles ne sera pas à la charge de l'employeur. Cette durée n'excédera pas douze mois.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Section II. — Voyages et transports.

Art. 122. — Sous réserve des dispositions prévues à l'article 127, sont à la charge de l'employeur, les frais de voyage du salarié, de son conjoint et de ses enfants mineurs, vivant habituellement avec lui ainsi que les frais de transport de leurs bagages.

(La suite sans changement.)
Celle rédaction est conforme aux articles 88 et 89; nous avons évité d'employer le mot « famille » et précisé quels sont les parents du salarié qui bénéficieront des frais de voyage.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 123. — Lorsqu'un contrat est résilié pour des causes autres que celles visées à l'article 122 ou par la faute lourde du travailleur, le montant des frais de transport, aller et retour, incombant à l'entreprise, est proportionnel au temps de service du travailleur.

Art. 124. — La classe de passage et le poids des bagages sont déterminés par la situation occupée par le travailleur dans l'entreprise, suivant la stipulation de la convention collective ou, à défaut, suivant les règles adoptées par l'employeur à l'égard de son personnel ou suivant les usages locaux.

Il sera tenu compte, dans tous les cas, des charges de famille pour le calcul du poids des bagages.

Art. 125. — Sauf stipulation contraire, les voyages et transports sont effectués par une voie et des transports normaux au choix de l'employeur.

Le travailleur qui use d'une voie ou de moyens de transports plus coûteux que ceux régulièrement choisis ou agréés par l'employeur n'est défrayé par l'entreprise qu'à concurrence des frais occasionnés par la voie ou les moyens régulièrement choisis.

S'il use d'une voie ou de transports plus économiques, il ne peut prétendre qu'au remboursement des frais engagés.

Les délais de transport ne rentrent pas dans la durée maxima du contrat telle qu'elle est prévue à l'article 31 de la présente loi.

Art. 126. — Le travailleur qui use d'une voie ou de moyens de transports moins rapides que ceux régulièrement choisis par l'employeur ne peut prétendre de ce fait à des délais de route plus longs que ceux prévus pour la voie et les moyens normaux.

S'il use d'une voie ou de moyens plus rapides, il continue à bénéficier, en plus de la durée du congé proprement dit, des délais qui auraient été nécessaires avec l'usage de la voie et les moyens choisis par l'employeur.

Art. 127. — Le travailleur qui a cessé son service peut faire valoir, auprès de son ancien employeur, ses droits en matière de congé, de voyage et de transport dans un délai maximum de deux ans à compter du jour de la cessation du travail chez ledit employeur.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 123. — Conforme.

Art. 124. — Conforme.

Art. 125. — Les délais de transport s'ajoutent à la durée maxima du contrat telle qu'elle est prévue à l'article 31 de la présente loi.

Art. 126. — Conforme.

Art. 127. — Le travailleur qui a cessé son service peut faire valoir, auprès de son ancien employeur, ses droits en matière de congé, de voyage et de transport dans un délai maximum de trois mois à compter du jour de la cessation du travail chez ledit employeur. Toutefois, les frais de voyage ne seront remboursés qu'en cas de déplacement effectif du salarié.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 123. — Conforme.

Art. 124. — Conforme.

Art. 125. — Conforme.

Art. 126. — Conforme.

Art. 127. — Le salarié qui a cessé son service peut faire valoir, auprès de son ancien employeur, ses droits en matière de congé, de voyage et de transport dans un délai maximum de six mois à compter du jour de la cessation du travail chez ledit employeur. Toutefois, les frais de voyage ne seront payés par l'employeur qu'en cas de déplacement effectif du salarié.

La commission de la justice a estimé que le délai de trois mois donné au salarié après la cessation de ses services pour faire valoir ses droits en matière de congé était un peu court. Elle vous propose de le porter à six mois.

A la dernière phrase, le mot « remboursé » n'est pas exact puisque le salarié ne fait pas l'avance des frais de voyage. Nous remplaçons ce mot par les suivants: « payés par l'employeur ».

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 128. — Les dispositions de la présente section ne peuvent être un obstacle à l'application de la réglementation sur les conditions d'admission et de séjour des nationaux français et étrangers.

Le travailleur a le droit d'exiger le versement en espèces du montant des frais de rapatriement à la charge de l'employeur dans les limites du cautionnement qu'il justifie avoir versé.

Art. 129. — Des arrêtés des chefs de territoires et des chefs de groupes de territoires pris après avis de la commission consultative du travail et soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer fixeront les mesures transitoires pour l'attribution du congé et les frais de déplacement aux travailleurs en service à la date d'application de la présente loi.

TITRE VI

Hygiène et sécurité. — Service médical.

CHAPITRE I^{er}

Hygiène et sécurité.

Art. 130. — Dans chaque groupe de territoires et dans chaque territoire est institué près l'inspection du travail un comité technique consultatif pour l'étude des questions intéressant l'hygiène et la sécurité des travailleurs.

Un arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, règle la composition et le fonctionnement de ce comité, dans lequel toutes les parties intéressées devront être représentées.

Art. 131. — Les conditions d'hygiène et de sécurité sur le lieu de travail sont réglées par arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle pris après avis du comité consultatif. Ces arrêtés tiennent compte des conditions locales, et tendent à assurer aux travailleurs une hygiène et une sécurité égale à celles dont bénéficie le travailleur dans la métropole; ils précisent celles de leurs prescriptions pour lesquelles la procédure de mise en demeure est obligatoirement appliquée, et les délais minima à impartir.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 128. — Conforme.

Art. 129. — Des arrêtés des chefs de territoires et des chefs de groupes de territoires pris après avis de la commission consultative du travail et soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer fixeront en tenant compte des conventions collectives actuellement en vigueur, les mesures transitoires pour l'attribution du congé et les frais de déplacement aux travailleurs en service à la date d'application de la présente loi.

TITRE VI

Hygiène et sécurité. — Service médical.

CHAPITRE I

Hygiène et sécurité.

Art. 130. — Conforme.

Art. 131. — Les conditions d'hygiène et de sécurité sur le lieu de travail sont réglées par arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle pris après avis du comité technique consultatif. Ces arrêtés tiennent compte des conditions locales, et doivent assurer l'hygiène et la sécurité nécessaires à la bonne santé des salariés; ils précisent celles de leurs prescriptions pour lesquelles la procédure de mise en demeure est obligatoirement appliquée, et les délais minima à impartir. Toute mise en demeure restée sans effet de l'employeur au salarié ou du salarié à l'employeur de se conformer à ces prescriptions, constituera une faute lourde à la charge de la partie défaillante.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 128. — Conforme.

Art. 129. — Conforme.

TITRE VI

Hygiène et sécurité. — Service médical.

CHAPITRE I

Hygiène et sécurité.

Art. 130. — Conforme.

Art. 131. — Les conditions d'hygiène et de sécurité sur le lieu du travail sont réglées par arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle pris après avis du comité technique consultatif. Ces arrêtés tiennent compte des conditions locales et tendent à assurer aux salariés une hygiène et une sécurité équivalentes à celles dont bénéficie le salarié dans la métropole; ils précisent les délais minima dans lesquels les prescriptions ci-dessus visées doivent être appliquées après mise en demeure de l'inspecteur du travail.

Nous proposons une rédaction plus claire et la suppression du dernier paragraphe. On conçoit mal ces mises en demeure réciproques. La mise en demeure ne doit pas être, comme dans la métropole, l'œuvre de l'inspecteur du travail (art. 68 du livre II) à qui il appartiendra, sous le contrôle du juge, d'apprécier la faute, ses conséquences et sa gravité.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 132. — Lorsqu'il existe des conditions de travail dangereuses pour la sécurité ou la santé des travailleurs, et non visées par la présente loi ou les arrêtés prévus à l'article précédent, l'employeur est mis en demeure par l'inspecteur du travail de remédier aux inconvénients constatés. Les délais d'exécution des mises en demeure sont fixés après avis du comité technique consultatif.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 132. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice pour avis:

Art. 132. — Disjoint (voir art. 133 bis).

Nous avons pensé qu'il était d'une meilleure rédaction de faire passer l'article 133 avant l'article 132, qui va devenir un article 133 bis (nouveau).

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 133. — La mise en demeure doit être faite par écrit soit sur le registre d'employeur, soit par lettre recommandée avec accusé de réception. Elle est datée et signée, elle précise les infractions ou dangers constatés et fixe les délais dans lesquels ils devront avoir disparu, et qui ne pourront être inférieurs à quatre jours francs, sauf en cas d'extrême urgence.

Art. 134. — L'employeur est tenu d'aviser l'inspecteur du travail dans un délai de quarante-huit heures de tout accident du travail survenu ou de toute maladie professionnelle constatée dans l'entreprise. Cet avis, dont le modèle est déterminé par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis du comité technique consultatif, précise le lieu, la cause, les circonstances, les suites probables de l'accident, les nom, prénoms, âge, sexe et catégorie professionnelle de la victime, les nom, prénoms et adresse des témoins, la dénomination et l'adresse de l'entreprise.

La déclaration peut être faite par le travailleur ou ses représentants jusqu'à l'expiration de la deuxième année qui suit l'accident ou la constatation de la maladie.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

A. 133. — Conforme.

Art. 133 bis (nouveau). — Lorsqu'il existe des conditions de travail dangereuses pour la sécurité ou la santé des salariés, et non visées par les arrêtés prévus à l'article 131, l'employeur est mis en demeure par l'inspecteur du travail d'y remédier dans les formes et conditions prévues à l'article précédent.

Toutefois, dans ce cas, les délais d'exécution impartis par la mise en demeure sont fixés après avis du comité technique consultatif.

Art. 134. — 1^{er} alinéa: Conforme.

La déclaration peut être faite par le travailleur ou ses représentants jusqu'à l'expiration de l'année qui suit le jour de l'accident ou la constatation de la maladie.

Texte proposé par votre commission de la justice pour avis:

Art. 133. — Conforme.

Art. 133 bis. — Cet article vise le cas où il existe des conditions de travail dangereuses pour la sécurité des salariés et non prévues par les arrêtés du chef de territoire.

L'employeur peut être mis en demeure d'y remédier. La différence des conditions dangereuses prévues par arrêté, les délais d'exécution impartis par la mise en demeure sont fixés après avis du comité technique consultatif. Il est à présumer, en effet, qu'il s'agira en l'espèce de conditions exceptionnelles.

Art. 134. — 1^{er} alinéa: conforme.

La déclaration peut être faite par le salarié ou ses représentants jusqu'à l'expiration de l'année qui suit la date de l'accident. En ce qui concerne les maladies professionnelles, la date de la première constatation médicale de la maladie est assimilée à la date de l'accident.

Il est nécessaire de fixer le point de départ du délai dans lequel l'employeur sera tenu d'aviser l'inspecteur du travail en cas de maladie professionnelle. Nous nous sommes référés à la loi du 30 octobre 1946 sur les accidents du travail (art. 70).

Texte voté par l'Assemblée nationale:

CHAPITRE II

Service médical.

Art. 135. — Toute entreprise ou établissement doit assurer un service médical ou sanitaire à ses travailleurs.

Des arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis du comité technique consultatif, déterminent les modalités d'exécution de cette obligation. Ils déterminent les conditions dans lesquelles seront effectuées les visites médicales périodiques et classent, compte tenu des conditions locales et du nombre des travailleurs et des membres de leurs familles bénéficiant de l'article 88, les entreprises dans les catégories suivantes:

a) Entreprises devant s'assurer au minimum le service permanent d'un médecin titulaire du diplôme de docteur en médecine et d'un ou plusieurs infirmiers;

b) Entreprises devant s'assurer au minimum le service permanent d'un médecin non titulaire du diplôme d'Etat de docteur en médecine et d'un ou plusieurs infirmiers;

c) Entreprises devant s'assurer au minimum le concours périodique d'un médecin titulaire du diplôme de docteur en médecine ou les services permanents d'un médecin non titulaire de ce diplôme, avec, dans l'un ou l'autre cas, les services réguliers d'un ou plusieurs infirmiers;

d) Entreprises devant s'assurer au minimum le concours permanent d'un ou plusieurs infirmiers;

e) Entreprises dispensées de rémunérer le concours permanent d'un personnel spécialisé.

Toute entreprise groupant au moins mille travailleurs même située dans un centre urbain devra être classée dans la première catégorie.

Toute entreprise groupant au moins cent travailleurs devra s'assurer le concours permanent d'au moins un infirmier.

Art. 136. — Ne comptent pour l'application des prescriptions de l'article précédent que les médecins ou infirmiers ayant fait l'objet d'une décision d'agrément de la part du chef de territoire.

Cette décision, prise après avis de l'inspection du travail et du service de santé, peut être annulée dans les mêmes formes.

Pourront être agréés au titre de la deuxième catégorie prévue à l'article précédent, en cas d'insuffisance du nombre des docteurs en médecine, les médecins, même étrangers, titulaires de diplômes délivrés par les écoles ou universités françaises ou étrangères.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond.

CHAPITRE II

Service médical.

Art. 135. — Conforme.

Art. 136. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis.

CHAPITRE II

Service médical.

Art. 135. — Conforme.

a) Entreprises devant s'assurer au minimum le service permanent d'un médecin citoyen de l'Union française, titulaire du diplôme de docteur en médecine, délivré par une université française et d'un ou plusieurs infirmiers » (La suite sans changement.)

Art. 136. — 1^{er} et 2^e alinéas: conformes.

En cas d'insuffisance de titulaires de diplômes d'Etat de docteur en médecine, les médecins, même étrangers, titulaires de diplômes délivrés par les écoles ou universités françaises ou étrangères, pourront être agréés au titre de la deuxième catégorie prévue à l'article précédent.

Ces articles sont conformes sous réserve de quelques précisions en ce qui concerne la nationalité des médecins désignés ainsi que les diplômes qu'ils devront posséder.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 137. — Les entreprises groupant moins de mille travailleurs et se trouvant à proximité d'un centre médical ou d'un dispensaire officiel peuvent utiliser ses services pour les soins à donner aux travailleurs suivant modalités à fixer par arrêté du chef du territoire, après avis du comité technique consultatif.

Le service médical et l'organisation des dispensaires ou infirmeries communs à un groupe d'entreprise peuvent être installés suivant les modalités à fixer par arrêté du chef du territoire, après avis de l'inspection du travail et du comité technique consultatif. Chacune des entreprises participant au fonctionnement des organisations précitées reste tenue d'avoir une infirmerie, avec salle d'isolement pour les cas urgents, dans laquelle le nombre de lits, le matériel et l'approvisionnement sont fixés par décision du chef du territoire, après avis du comité technique consultatif.

Texte proposée par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 137. — 1^{er} alinéa: conforme.

Un arrêté du chef de territoire pris après avis de l'inspection du travail et du comité technique consultatif déterminera les conditions dans lesquelles des entreprises pourront se grouper pour organiser leur service médical ou sanitaire, un dispensaire ou une infirmerie. Chacune des entreprises participant au fonctionnement des organisations précitées reste tenue d'avoir une infirmerie avec salle d'isolement pour les cas urgents, dans laquelle le nombre de lits, le matériel et l'approvisionnement sont fixés par décision du chef du territoire, après avis du comité technique consultatif.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis.

Art. 137. — 1^{er} alinéa: conforme.

Le service médical et l'organisation des dispensaires ou infirmeries communs à un groupe d'entreprises peuvent être installés suivant les modalités à fixer par arrêté du chef de territoire, après avis de l'inspection du travail et du comité technique consultatif. Chacune des entreprises participant au fonctionnement des organisations précitées reste tenue d'avoir une infirmerie avec salle d'isolement pour les cas urgents, dans laquelle le nombre de lits, le matériel et l'approvisionnement sont fixés par décision du chef du territoire, après avis du comité technique consultatif.

Premier paragraphe: conforme.

Pour ce qui est du deuxième paragraphe, nos préférences vont au texte de l'Assemblée nationale. On peut en effet se demander, en lisant le texte de la commission de la France d'outre-mer, si des entreprises, pour se grouper, n'auront pas besoin d'une autorisation du chef de territoire. La question est tout autre. Des entreprises peuvent librement décider d'avoir des services communs. L'administration n'intervient que pour déterminer les modalités de fonctionnement de ces services.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 138. — Dans chaque exploitation dont l'effectif moyen dépasse cent personnes, une visite des travailleurs se déclarant malades est passée chaque matin après l'appel. Les femmes et les enfants des travailleurs de l'exploitation, s'ils le demandent, peuvent se présenter à cette visite pour y être examinés et, le cas échéant, recevoir les soins et les traitements nécessaires.

Les résultats de cette visite sont consignés sur un registre spécial dont le modèle est fixé par arrêté du chef du territoire, après avis du comité technique consultatif.

Art. 139. — En cas de maladie d'un travailleur, d'une femme ou d'un enfant logé avec lui aux frais de l'entreprise, l'employeur est tenu de leur fournir gratuitement les soins et médicaments dans la limite des moyens définis au présent chapitre.

L'employeur est également tenu d'assurer gratuitement l'alimentation de tout travailleur malade soigné sur place.

Art. 140. — L'employeur doit faire évacuer sur la formation médicale la plus proche les blessés et les malades transportables, non susceptibles d'être traités par les moyens dont il dispose.

Si l'employeur ne dispose pas immédiatement de moyens appropriés, il en rend compte d'urgence au chef de la circonscription administrative la plus proche, qui fait procéder à l'évacuation par les moyens à sa disposition, tous les frais occasionnés de ce chef à l'administration devant être remboursés par l'employeur au tarif officiel des transports médicaux.

Art. 141. — Un arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis du comité technique, puis après avis du comité technique consultatif détermine les conditions dans lesquelles les employeurs sont obligatoirement tenus d'installer et d'approvisionner en médicaments et accessoires:

Une infirmerie pour un effectif moyen supérieur à 400 travailleurs;

Une salle de pansements pour un effectif de 20 à 400 travailleurs;

Une boîte de secours pour un effectif inférieur à 20 travailleurs.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 138. — Conforme.

Art. 139. — Conforme.

Art. 140. — Conforme.

Art. 141. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 138. — Conformé.

Art. 139. — Conforme.

Art. 140. — Conforme.

Art. 141. — Conforme.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

TITRE VII

Des organismes et moyens d'exécution.

CHAPITRE I^{er}

Des organismes administratifs.

Art. 142. — L'inspecteur du travail outre-mer est chargé de toutes les questions intéressant la condition des travailleurs, les rapports professionnels, l'emploi des travailleurs: mouvements de main-d'œuvre, orientation et formation professionnelle, placement.

L'inspection du travail:

Elabore les règlements de sa compétence;

Veille à l'application des dispositions édictées en matière de travail et de protection des travailleurs;

Eclaire de ses conseils et de ses recommandations les employeurs et les travailleurs;

Coordonne et contrôle les services et organismes concourant à l'application de la législation sociale;

Procède à toutes études et enquêtes ayant trait aux différents problèmes sociaux intéressant les territoires d'outre-mer, à l'exclusion de ceux qui relèvent des services techniques avec lesquels l'inspection du travail peut toutefois être appelée à collaborer.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

TITRE VII

Des organismes et moyens d'exécution.

CHAPITRE I^{er}

Des organismes administratifs.

Art. 142. — L'inspection du travail outre-mer est chargée d'exécuter les dispositions du présent code.

(Le reste sans changement.)

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

TITRE VII

Des organismes et moyens d'exécution.

CHAPITRE I^{er}

Des organismes administratifs.

Art. 142. — L'inspection du travail outre-mer est chargée de veiller à l'application des dispositions du présent code.

L'inspection du travail:

Elabore les règlements de sa compétence;

Veille à l'application des dispositions édictées en matière de travail et de protection des salariés;

Eclaire de ses conseils et de ses recommandations les employeurs et les salariés.

(Le reste sans changement.)

L'inspection du travail « n'exécute » pas les dispositions du code; elle veille à son application.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 143. — Les inspecteurs du travail ont l'initiative de leurs tournées et de leurs enquêtes dans le cadre de la législation du travail en vigueur.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 143. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis.

Art. 143. — Supprimé.

Nous avons pensé qu'il était inutile de reproduire cette affirmation. Tout le monde doit être d'accord sur la manière dont les inspecteurs du travail auront à faire leur service.

Texte voté par l'Assemblée nationale.

Art. 144. — L'inspection du travail de la France d'outre-mer comporte:

1^o Auprès du ministre: une inspection générale. L'inspecteur général, chef de service, assure l'exécution des directives ministérielles. Il coordonne, dirige et contrôle l'activité des inspecteurs et en rend compte au ministre. Il a toute initiative dans les propositions intéressant le personnel du corps: décisions individuelles ou décision de principe intéressant le statut du corps des inspecteurs du travail;

2^o Outre-mer: des inspections générales, des inspections territoriales. Les inspections du travail outre-mer relèvent de l'inspection générale du ministre de la France d'outre-mer avec laquelle elles correspondent directement, sous le couvert du chef du territoire ou du groupe de territoire, qui transmet obligatoirement et sans délai.

Un arrêté du ministre de la France d'outre-mer détermine le ressort de chaque inspection générale et de chaque inspection territoriale outre-mer.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 144. — 1^{er} alinéa: conforme.

1^o Auprès du ministre: une inspection générale. L'inspecteur général, chef de service, assure l'exécution des directives ministérielles. Il coordonne, dirige et contrôle l'activité des inspecteurs et en rend compte au ministre.

2° Outre-mer: des inspections générales, des inspections territoriales. Les inspections du travail outre-mer relèvent de l'inspection générale du ministre de la France d'outre-mer avec laquelle elles correspondent directement, sous le couvert du chef du territoire ou du groupe de territoires, qui transmet obligatoirement et sans délai et avec son avis.

Dernier alinéa: conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 144. — L'inspection du travail de la France d'outre-mer comporte:

1° Auprès du ministre, une inspection générale;
2° Outre-mer, des inspections générales et des inspections territoriales.

L'organisation de l'inspection du travail, ses règles de fonctionnement, ses rapports avec les autres services ainsi que le ressort de chaque inspection sont déterminés par décret en forme de règlement d'administration publique pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer.

Cet article semble mêler les dispositions qui relèvent de la loi et, d'autres, de la circulaire. Il appartient au ministre, sous le contrôle du Parlement, d'organiser ses services et de fixer les rapports qu'ils doivent avoir entre eux.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 145. — L'organisation et le fonctionnement des services de l'inspection du travail sont fixés par arrêté du ministre de la France d'outre-mer, après consultation des chefs de territoire.

L'inspection du travail dispose en permanence des moyens en personnel et en matériel qui sont nécessaires à son fonctionnement.

La solde et les indemnités des inspecteurs, les frais de fonctionnement des services, ainsi que les dépenses résultant des missions spéciales, des indemnités et des prestations prévues au décret du 17 août 1944, sont supportés par les budgets locaux intéressés à titre de dépenses obligatoires.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 145. — 1^{er} alinéa: conforme.

La solde et les indemnités des inspecteurs ainsi que les prestations prévues au décret du 17 août 1944 sont à la charge du budget de l'Etat.

Les frais résultant dans les territoires d'outre-mer du fonctionnement des services et des missions spéciales sont supportés par les budgets locaux.

L'inspection du travail dispose en permanence des moyens en personnel et en matériel qui sont nécessaires à son fonctionnement.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 145. — 1^{er} alinéa: supprimé.

2^e, 3^e et 4^e alinéa: conformes.

Conforme, sauf le premier alinéa qui devient inutile si l'on admet le texte de l'article 144 tel qu'il vient d'être rédigé ci-dessus.

Il est évident qu'il appartiendra au ministre de s'entourer de tous les éléments d'appréciation, et qu'il devra recueillir auprès du chef du territoire des renseignements utiles. Il paraît singulier d'imposer au ministre certaines consultations et pas d'autres.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 146. — Le statut des inspecteurs du travail est fixé par décret en forme de règlement d'administration publique pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer et du secrétaire d'Etat à la fonction publique. Les inspecteurs généraux du travail de la France d'outre-mer ont, dans la hiérarchie administrative, rang de gouverneur; les inspecteurs du travail de la France d'outre-mer ont rang d'administrateur. Les inspecteurs généraux et inspecteurs sont nommés par décret pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 146. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 146. — Le statut des inspecteurs du travail est fixé par décret en forme de règlement d'administration publique pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer et du secrétaire d'Etat à la fonction publique.

Il appartient au pouvoir exécutif et non pas à la loi de fixer le statut des fonctionnaires. Agir autrement serait entrer dans des votes dangereuses et susceptibles de conduire rapidement à la plus grande confusion.

Au reste, les dispositions critiquées sont contraires au statut général, suivant lequel le statut d'un corps de fonctionnaires ne doit pas être établi par référence à celui d'un autre corps, mais par un décret contenant toutes les dispositions caractérisant le corps dont il s'agit.

Il n'y a pas davantage lieu de prévoir, dans le texte, le mode de nomination des inspecteurs du travail qui devrait être inscrit dans le futur statut du corps.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 147. — Les inspecteurs généraux et inspecteurs du travail sont affectés par arrêté du ministre de la France d'outre-mer, soit auprès du ministre, soit outre-mer, soit à une mission spéciale pour travaux et enquêtes ressortissant de leur compétence.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 147. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 147. — Supprimé.

Nous proposons de supprimer cet article qui devient inutile.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 148. — Les inspecteurs du travail prêtent serment de bien et fidèlement remplir leur charge et de ne pas révéler, même après avoir quitté leur service, les secrets de fabrication et, en général, les procédés d'exploitation dont ils pourraient prendre connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

Ce serment est prêté par écrit devant la cour d'appel ou le tribunal supérieur d'appel du ressort.

Toute violation de ce serment est punie conformément à l'article 378 du code pénal.

Ils doivent tenir pour confidentielle toute plainte leur signalant un défaut dans l'installation ou une infraction aux dispositions légales et réglementaires.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 148. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 148. — Les inspecteurs du travail prêtent serment de bien et fidèlement remplir leur charge et de ne pas révéler, même après avoir quitté leur service, les secrets de fabrication et, en général, les procédés d'exploitation dont ils pourraient prendre connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

Ce serment est prêté devant la cour d'appel ou le tribunal supérieur d'appel du ressort. Toutefois, en cas d'empêchement, il peut être prêté par écrit.

Les inspecteurs du travail sont tenus au secret professionnel conformément aux dispositions de l'article 378 du code pénal.

La règle doit être le serment oral. Le serment écrit ne doit être admis qu'en cas d'empêchement. L'alinéa 3 est le résultat d'une confusion. L'article 378 du code pénal est relatif au secret professionnel. Les mots « secret professionnel » sont du reste les termes exacts et doivent se substituer à l'expression « plainte confidentielle ». On se demande du reste pourquoi les inspecteurs ne seraient tenus au secret seulement que pour les matières qui viendraient à leur connaissance à la suite d'une plainte, ayant uniquement trait à un défaut d'installation ou à une infraction aux dispositions légales ou réglementaires.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 149. — Les inspecteurs du travail peuvent constater, par procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions aux dispositions de la législation et de la réglementation du travail. Ils sont habilités à saisir directement les autorités judiciaires compétentes.

Tout procès-verbal devra être notifié immédiatement par la remise d'une copie certifiée conforme à la partie intéressée ou à son représentant, et ce, à peine de nullité absolue des poursuites à intervenir.

Un exemplaire du procès-verbal est déposé au parquet, un second envoyé au chef du territoire, un troisième classé aux archives de l'inspection territoriale.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 149. — 1^{er} alinéa: conforme.

Après le 1^{er} alinéa, ajouter le texte ci-dessous:

Les procès-verbaux ne pourront être clos sans que la partie au contrat de travail incriminée ait été appelée par l'inspecteur à fournir ses explications. Les inspecteurs du travail sont habilités à saisir directement les autorités judiciaires compétentes.

2^e et 3^e alinéas: conformes.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 149. — Les inspecteurs du travail constatent par procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions aux dispositions de la législation et de la réglementation du travail. Les procès-verbaux ne pourront être clos sans que la partie au contrat de travail incriminée ait été appelée par l'inspecteur à fournir ses explications, lesquelles devront être consignées au procès-verbal.

Tout procès-verbal devra être déposé au parquet; en cas de poursuites et à peine de nullité absolue de celles-ci, le procès-verbal devra être notifié à la partie intéressée ou à son représentant, par la remise d'une copie certifiée conforme.

Un exemplaire du procès-verbal sera également remis au chef du territoire.

Le deuxième paragraphe de cet article semble donner aux inspecteurs du travail un droit de citation directe. Ce serait là une disposition exorbitante que les inspecteurs n'ont du reste pas dans la métropole. En réalité, l'inspecteur doit, après avoir entendu la partie incriminée, clore son procès-verbal et le déposer au parquet à qui appartient la décision.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 150. — Les inspecteurs du travail ont le pouvoir de:

a) Pénétrer librement et sans avertissement préalable, à toute heure du jour, dans les établissements assujettis au contrôle de l'inspection où ils peuvent avoir un motif raisonnable de supposer que sont occupées les personnes jouissant de la protection légale, et de les inspecter;

b) Pénétrer de nuit dans tous les locaux qu'ils peuvent avoir un motif raisonnable de supposer être assujettis au contrôle de l'inspection;

c) Requérir, si besoin est, les avis et les consultations de médecins et techniciens, notamment en ce qui concerne les prescriptions

d'hygiène et de sécurité. Les médecins et techniciens sont tenus au secret professionnel dans les mêmes conditions et sous les mêmes sanctions que les inspecteurs du travail;

4) Se faire accompagner, dans leurs visites, d'interprètes officiels assermentés et des délégués du personnel de l'entreprise visitée, ainsi que des médecins et techniciens visés au paragraphe c) ci-dessus;

e) Procéder à tous les examens, contrôles ou enquêtes jugés nécessaires pour s'assurer que les dispositions applicables sont effectivement observées et notamment:

1° Interroger, avec ou sans témoins, l'employeur ou le personnel de l'entreprise, contrôler leur identité, demander des renseignements à toute autre personne dont le témoignage peut sembler nécessaire;

2° Requérir la production de tout registre ou document dont la tenue est prescrite par la présente loi et par les textes pris pour son application;

3° Prélever et emporter aux fins d'analyse des échantillons des matières et substances utilisées ou manipulées à charge d'en aviser l'employeur ou son représentant.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 150. — Les inspecteurs du travail ont le pouvoir de:

a) Pénétrer librement et sans avertissement préalable, à toute heure du jour, dans les établissements assujettis au contrôle de l'inspection où ils peuvent avoir un motif raisonnable de supposer que sont occupées les personnes jouissant de la protection légale, et de les inspecter. Ils devront prévenir du début de leur inspection le chef d'entreprise ou le chef d'établissement ou son suppléant: celui pourra les accompagner au cours de leur visite;

b) Pénétrer de jour dans tous les locaux qu'ils peuvent avoir un motif raisonnable de supposer être assujettis au contrôle de l'inspection;

(Le reste sans changement), sauf:

5° Prélever et emporter aux fins d'analyse, en présence du chef d'entreprise ou du chef d'établissement ou de son suppléant et contre reçu, des échantillons des matières et substances utilisées ou manipulées à charge d'en aviser l'employeur ou son représentant.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 150. — 1^{er} alinéa et 1^{er} paragraphe: conformes.

b) Pénétrer de nuit dans les locaux où il est constant qu'il est effectué un travail de nuit collectif.

(Le reste sans changement.)

Sur un seul point, notre texte diffère de celui présenté par la commission de la France d'outre-mer.

On ne peut évidemment donner à l'inspecteur le droit de pénétrer de nuit dans des locaux que s'il est constant que dans ces locaux s'effectue un travail de nuit collectif.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 151. — Les inspecteurs du travail peuvent être assistés dans leur mission de contrôle et d'inspection et dans le fonctionnement des services par des contrôleurs du travail.

Le statut des contrôleurs du travail est fixé par décret en forme de règlement d'administration publique, pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer et du secrétaire d'Etat à la fonction publique. Les contrôleurs sont nommés par arrêté du ministre de la France d'outre-mer.

Les contrôleurs sont habilités à constater les infractions par des rapports au vu desquels procès-verbal peut être dressé par l'inspecteur du travail.

Les contrôleurs prêtent, devant le tribunal du premier degré du ressort, le serment visé à l'article 148.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 151. — Les inspecteurs du travail peuvent être assistés par des contrôleurs du travail dans le fonctionnement des services et au cours de leurs inspections.

2^e alinéa: conforme.

Lorsqu'ils accompagnent un inspecteur du travail au cours de contrôles, les contrôleurs du travail sont habilités à constater des infractions par des rapports écrits au vu desquels l'inspecteur pourra décider soit de dresser procès-verbal, soit de procéder à une vérification complémentaire.

Les contrôleurs prêtent, devant le tribunal du premier degré du ressort, le serment visé à l'article 148.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 151. — Il est institué des contrôleurs du travail outre-mer. Les cadres en sont fixés par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Ils sont nommés par arrêtés du ministre de la France d'outre-mer.

Ils prêtent, devant le tribunal du premier degré du ressort, le serment visé à l'article 148.

Cet article vise la création d'un corps de contrôleurs du travail. S'agissant d'un cadre local, il appartient au chef de territoire d'en fixer les cadres, par arrêté soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer. Les contrôleurs sont nommés par arrêté du ministre.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 151 bis (nouveau). — Les contrôleurs du travail assistent les inspecteurs du travail dans le fonctionnement des services. Ils sont habilités à constater les infractions par des rapports écrits, au vu desquels l'inspecteur pourra décider de dresser procès-verbal dans les formes prévues à l'article 149.

Toutefois, les inspecteurs du travail peuvent déléguer leurs pouvoirs aux contrôleurs du travail pour une mission déterminée de contrôle ou de vérification.

Cet article détermine le rôle qu'auront à jouer les contrôleurs. Il se pose ici une importante question: celle de savoir si, comme l'avait prévu l'Assemblée nationale, le contrôleur du travail peut se substituer à l'inspecteur, notamment en dressant comme lui des procès-verbaux.

Nous avons pensé qu'il fallait maintenir la hiérarchie des fonctions. Le contrôleur assiste l'inspecteur. L'inspecteur peut déléguer ses pouvoirs au contrôleur, mais il ne peut le faire que pour une mission déterminée et temporaire de contrôle et de vérification; jamais le contrôleur ne pourra se substituer à l'inspecteur du travail.

Le contrôleur pourra faire des rapports, dresser des constats, au vu desquels il appartiendra à l'inspecteur, s'il l'estime justifié, de dresser un procès-verbal, après avoir entendu les parties en cause.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 152. — Des médecins inspecteurs du travail peuvent être placés auprès des inspecteurs du travail.

Leurs attributions et les conditions de nomination et de rémunération des médecins inspecteurs du travail sont déterminées par décret pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 152. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 152. — 1^{er} alinéa: conforme.

« Les attributions et les conditions de nomination et de rémunération des médecins inspecteurs du travail sont déterminées par arrêté du ministre de la France d'outre-mer. »

Des arrêtés du ministre suffiront, semble-t-il, sans qu'il y ait besoin de décret, pour déterminer les attributions, les conditions de nomination et de rémunération des médecins inspecteurs du travail.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 153. — Dans les mines, minières et carrières, ainsi que dans les établissements et chantiers où les travaux sont soumis au contrôle d'un service technique, les fonctionnaires chargés de ce contrôle veillent à ce que les installations relevant de leur contrôle technique soient aménagées en vue de garantir la sécurité des travailleurs. Ils assurent l'application des règlements spéciaux qui peuvent être pris dans ce domaine et disposent pour cela des pouvoirs des inspecteurs du travail. Ils portent à la connaissance de l'inspecteur du travail les mesures qu'ils ont prescrites, et le cas échéant, les mises en demeure qui sont signifiées.

L'inspecteur du travail peut à tout moment demander et effectuer avec les fonctionnaires visés au paragraphe précédent la visite des mines, minières, carrières, établissements et chantiers soumis à un contrôle technique.

Dans les parties d'établissements ou établissements militaires employant de la main-d'œuvre civile dans lesquels l'intérêt de la défense nationale s'oppose à l'introduction d'agents étrangers au service, le contrôle de l'exécution des dispositions applicables en matière de travail est assuré par les fonctionnaires ou officiers désignés à cet effet sur proposition de l'autorité militaire compétente et soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

La nomenclature de ces parties d'établissements ou établissements est dressée par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle sur proposition de l'autorité militaire compétente et soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 153. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 153. — 1^{er} et 2^e alinéas: conformes.

Dans les parties d'établissements ou établissements militaires employant de la main-d'œuvre civile, dans lesquels l'intérêt de la défense nationale s'oppose à l'introduction d'agents étrangers au service, le contrôle de l'exécution des dispositions applicables en matière de travail est assuré, par les fonctionnaires ou officiers désignés à cet effet. Cette désignation est faite sur proposition de l'autorité militaire compétente; elle est soumise à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

4^e alinéa: conforme.

Il s'agit ici d'une simple modification d'ordre rédactionnel.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 154. — Le chef de la circonscription administrative est, dans le ressort de celle-ci, le suppléant légal de l'inspecteur du travail lorsque ce dernier est absent ou empêché.

En cas d'absence de l'inspecteur du travail et de celle du contrôleur prévu à l'article 151, le chef de la circonscription administrative est leur suppléant légal. Il est habilité dans les limites définies à l'article 151.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 154. — En cas d'absence ou d'empêchement de l'inspecteur du travail, le chef de la circonscription exercera les fonctions définies au présent chapitre. Il sera assisté du contrôleur du travail dans les conditions prévues à l'article 151.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 154. — En cas d'absence ou d'empêchement de l'inspecteur du travail, le chef de la circonscription exercera les fonctions définies au présent chapitre. Il sera assisté du contrôleur du travail dans les conditions prévues à l'article 151 bis.

En raison de l'incorporation d'un article 151 bis nouveau, c'est à cet article qu'il faut renvoyer.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 155. — Les dispositions des articles 148, 149 et 150 du présent chapitre ne dérogent pas aux règles du droit commun quant à la constatation et à la poursuite des infractions par les officiers de police judiciaire.

Art. 155 bis. — Un conseil supérieur du travail est institué auprès du ministre de la France d'outre-mer.

Il a pour mission:

1° D'étudier les problèmes concernant le travail, l'emploi des travailleurs, l'orientation, la formation professionnelle, les mouvements de main-d'œuvre, les migrations, l'amélioration de la condition matérielle et morale des travailleurs, la sécurité sociale;

2° D'émettre des avis et de formuler des propositions et résolutions sur la réglementation à intervenir en ces matières.

Le conseil supérieur du travail de la France d'outre-mer est présidé par le ministre de la France d'outre-mer ou son représentant. Il comprend:

Deux membres de l'Assemblée nationale, un membre du Conseil de la République et un conseiller de l'Union française;

Quatre représentants des travailleurs et quatre représentants des employeurs, nommés par arrêté du ministre de la France d'outre-mer, sur proposition des organisations professionnelles les plus représentatives;

Le président de la section sociale du conseil d'Etat;

Des experts et des techniciens désignés par arrêté du ministre de la France d'outre-mer, qui ont voix consultative.

Le secrétariat permanent du conseil supérieur du travail est assuré par un fonctionnaire de l'inspection générale du travail de la France d'outre-mer.

Un arrêté du ministre de la France d'outre-mer assure les conditions d'organisation et de fonctionnement du conseil supérieur du travail.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 155. — Conforme.

Art. 155 bis. — Conforme.

Il a pour mission:

1° De protéger les droits des employeurs et des salariés;

2° D'étudier les problèmes concernant le travail, l'emploi des travailleurs, l'orientation, la formation professionnelle, le placement, les mouvements de main-d'œuvre, les migrations, l'amélioration de la condition matérielle et morale des travailleurs, la sécurité sociale;

3° D'émettre des avis et de formuler des propositions et résolutions sur la réglementation à intervenir en ces matières.

(Le reste sans changement.)

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 155. — Conforme.

Art. 155 bis. — Revenir, pour cet article, au texte de l'Assemblée nationale.

Il faut revenir pour cet article, au texte de l'Assemblée nationale.

Le conseil supérieur n'a pas un rôle de protection, mais « d'étude » et de « conseil ».

Texte voté par l'Assemblée nationale:

CHAPITRE II

Des organismes consultatifs.

Art. 156. — Une commission consultative du travail est instituée auprès des inspecteurs généraux et des inspecteurs territoriaux du travail outre-mer qui en assurent la présidence. Elle est composée en nombre égal d'employeurs et de travailleurs respectivement désignés par les organisations d'employeurs et de travailleurs ou par le chef de territoire à défaut d'organisation pouvant être regardée comme représentative en application de l'article 69 ci-dessus.

A la demande du président ou de la majorité de la commission, peuvent être convoqués, à titre consultatif, des fonctionnaires qualifiés ou des personnalités compétentes en matière économique, médicale, sociale et ethnographique.

Un arrêté du chef de groupe de territoire, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de l'assemblée locale, fixe les conditions de désignation et le nombre de représentants des employeurs et des travailleurs, la durée de leur mandat, qui ne peut excéder trois ans, le montant des indemnités qui leur sont allouées, et détermine les modalités de fonctionnement de la commission.

Art. 157. — Outre les cas pour lesquels leur avis est obligatoirement requis en vertu de la présente loi, les commissions consultatives du travail peuvent être consultées sur toutes les questions relatives au travail et à la main-d'œuvre.

Elles peuvent, à la demande du chef de territoire ou du groupe de territoires:

1° Examiner toute difficulté née à l'occasion de la négociation des conventions collectives;

2° Se prononcer sur toutes les questions relatives à la conclusion et à l'application des conventions collectives et notamment sur leurs incidences économiques.

Lorsque la commission consultative du travail est saisie d'une des questions portant aux deux points qui précèdent, elle s'adjointra obligatoirement:

Le directeur des affaires économiques; un magistrat; un inspecteur du travail.

Elle peut s'adjointre également à titre consultatif des fonctionnaires ou personnalités compétentes tel qu'il est prévu au paragraphe 2 de l'article précédent.

Elles sont chargées d'étudier les éléments pouvant servir de base à la détermination du salaire minimum: étude du minimum vital, étude des conditions économiques générales.

Ces travaux feront l'objet chaque année d'un rapport qui sera adressé, ainsi que les arrêtés fixant les salaires minima, au ministre de la France d'outre-mer qui en donnera communication au bureau international du travail.

Elles peuvent demander aux administrations compétentes, par l'intermédiaire de leur président, tous documents ou informations utiles à l'accomplissement de leur mission.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

CHAPITRE II

Des organismes consultatifs.

Art. 156. — Conforme.

Art. 157. — 1^{er}, 2^e alinéas; 1^{er}, 2^e paragraphes: conformes.

Lorsque la commission consultative du travail est saisie d'une des questions portant sur les deux points qui précèdent, elle s'adjointra obligatoirement:

Le directeur des affaires économiques; un magistrat; un inspecteur du travail.

5^e et 6^e alinéas: conformes.

Ces travaux feront l'objet chaque année d'un rapport qui sera adressé, ainsi que les arrêtés fixant les salaires minima, au ministre de la France d'outre-mer.

Dernier alinéa: conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis.

CHAPITRE II

Des organismes consultatifs.

Art. 156. — Conforme.

Art. 157. — Conforme.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

CHAPITRE III

Les délégués du personnel.

Art. 158. — Les délégués du personnel sont élus; la durée de leur mandat est d'un an; ils peuvent être réélus.

Un arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis des commissions consultatives du travail intéressées fixe:

Le nombre de travailleurs à partir duquel et les catégories d'établissements dans lesquels l'institution de délégués du personnel est obligatoire;

Le nombre des délégués et leur répartition sur le plan professionnel;

Les modalités de l'élection qui doit avoir lieu au scrutin secret et sur des listes établies par les organisations syndicales les plus représentatives au sein de chaque établissement pour chaque catégorie de personnel; si le nombre des votants est inférieur à la moitié des inscrits il sera procédé à un second tour de scrutin pour lequel les électeurs pourront voter pour des candidats autres que ceux proposés par les organisations syndicales. L'élection a lieu à la représentation proportionnelle, les restes étant attribués à la plus forte moyenne;

Les conditions exigées pour être électeur ou éligible;

La durée, considérée et rémunérée comme temps de travail; dont disposent les délégués pour l'accomplissement de leurs fonctions;

Les moyens mis à la disposition des délégués;

Les conditions dans lesquelles ils seront reçus par l'employeur ou son représentant;

Les conditions de révocation du délégué par le collège de travailleurs qui l'a élu.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

CHAPITRE III

Les délégués du personnel.

Art. 158. — 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e alinéas: conformes.

Les modalités de l'élection qui doit avoir lieu au scrutin secret, Les autres alinéas: conformes.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis.

CHAPITRE III

Les délégués du personnel.

Art. 158. — 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e alinéas: conformes.

Les modalités de l'élection qui doit avoir lieu au scrutin secret et sur des listes établies par les organisations syndicales les plus représentatives au sein de chaque établissement pour chaque catégorie de personnel; si le nombre des votants est inférieur à la moitié des inscrits il sera procédé à un second tour de scrutin pour lequel les électeurs pourront voter pour des candidats autres que ceux proposés par les organisations syndicales. L'élection a lieu à la représentation proportionnelle, les restes étant attribués à la plus forte moyenne;

Les autres alinéas: conformes.

Laisser au chef du territoire toute liberté pour déterminer les modalités de l'élection des délégués du personnel, pourrait aboutir à des diversités choquantes entre les différents territoires.

Il nous a paru préférable d'en revenir au texte de l'Assemblée nationale qui posait en principe que les élections devaient avoir lieu au scrutin secret sur des listes établies par les organisations syndicales les plus représentatives et à la représentation proportionnelle.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 159. — Chaque délégué a un suppléant élu dans les mêmes conditions, qui le remplace en cas d'absence motivée, de décès, démission, révocation, changement de catégorie professionnelle, résiliation de contrat de travail, perte des conditions requises pour l'éligibilité.

Art. 160. — Tout licenciement d'un délégué du personnel envisagé par l'employeur ou son représentant devra être soumis à la décision de l'inspection du travail.

Toutefois, en cas de faute lourde, l'employeur peut prononcer immédiatement la mise à pied provisoire de l'intéressé en attendant la décision définitive.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 159. — Conforme.

Art. 160. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 159. — Conforme.

Art. 160. — 1^{er} alinéa: conforme.

Toutefois, lorsqu'un délégué du personnel commet une faute grave dans l'exercice de ses fonctions ou s'il est condamné à une peine d'emprisonnement d'au moins trois mois sans sursis, l'employeur peut prononcer immédiatement sa mise à pied provisoire en attendant la décision définitive.

Cet article prévoit qu'en cas de faute lourde d'un délégué du personnel, l'employeur peut prononcer immédiatement la mise à pied provisoire de l'intéressé, en attendant la décision définitive. Nous vous demandons ici de revenir à la notion de faute grave; c'est le terme employé par l'article 22 de l'ordonnance du 22 février 1945 sur les comités d'entreprises. La notion de « faute grave » nous paraît justifiée par trois raisons: la première est qu'il ne s'agit que d'une incure provisoire. La seconde est, qu'étant donné la responsabilité et le rôle du délégué, on est en droit de se montrer particulièrement strict. Il serait singulier que puisse se maintenir dans ses fonctions un délégué qui accumulerait les fautes graves, en ne commettant pas de faute lourde. Il ne faut pas oublier enfin qu'il appartiendra toujours au juge de contrôler la gravité de la faute. Votre commission de la justice a pensé, en outre, que la mise à pied provisoire du délégué pourrait être prononcée au cas où celui-ci viendrait à encourir une peine d'emprisonnement d'au moins trois mois sans sursis.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 161. — Les délégués du personnel ont pour mission:

De présenter aux employeurs toutes les réclamations individuelles ou collectives qui n'auraient pas été directement satisfaites concernant les conditions de travail et la protection des travailleurs, l'application des conventions collectives, des classifications professionnelles et des taux de salaires;

De saisir l'inspection du travail de toute plainte ou réclamation concernant l'application des prescriptions légales et réglementaires dont elle est chargée d'assurer le contrôle;

De veiller à l'application des prescriptions relatives à l'hygiène et à la sécurité des travailleurs et à la prévoyance sociale et de proposer toutes mesures utiles à ce sujet;

De communiquer à l'employeur toutes suggestions utiles tendant à l'amélioration de l'organisation et du rendement de l'entreprise.

Art. 162. — Nonobstant les dispositions ci-dessus, les travailleurs ont la faculté de présenter eux-mêmes leurs réclamations et suggestions à l'employeur.

CHAPITRE IV

Des moyens de contrôle.

Art. 163. — Toute personne qui se propose d'ouvrir une entreprise, même agricole, doit au préalable en faire la déclaration à l'inspection du travail du ressort.

Des arrêtés du chef du groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail et de l'assemblée représentative:

1^o Déterminent les modalités de ces déclarations;

2^o Fixent le délai dans lequel les entreprises existantes devront régulariser leur situation;

3^o Peuvent prescrire la production de renseignements périodiques sur la situation de la main-d'œuvre.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 161. — Conforme.

Art. 162. — Conforme.

CHAPITRE IV

Des moyens de contrôle.

Art. 163. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 161. — Conforme.

Art. 162. — Conforme.

CHAPITRE IV

Des moyens de contrôle.

Art. 163. — Toute personne qui se propose d'ouvrir une entreprise même agricole doit, au préalable, en faire la déclaration à l'inspection du travail du ressort.

Des arrêtés du chef du groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail:

1^o Déterminent les modalités de cette déclaration;

2^o Fixent le délai dans lequel les entreprises existantes devront effectuer cette déclaration;

3^o Prescrivent, s'il y a lieu, la production de renseignements périodiques sur la situation de la main-d'œuvre.

En territoire métropolitain, la liberté du commerce est un grand principe. Soumettre l'ouverture d'un commerce ou d'une entreprise à une déclaration préalable peut paraître une formalité exorbitante, surtout dans les territoires d'outre-mer. Tenant compte cependant de la situation particulière de ces territoires, votre commission s'y est ralliée. Elle a toutefois écarté du texte tout ce qui pourrait permettre à la « déclaration » de se transformer en « autorisation ». Un arrêté du chef du territoire est-il indispensable et à quelles modalités de déclaration peut-il être fait allusion ? de quelle régularisation de situation s'agit-il ? La déclaration doit pouvoir se faire sous n'importe quelle forme. Notre texte tend à fixer un délai et à autoriser l'administration à se faire communiquer périodiquement des renseignements sur la main-d'œuvre.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 164. — L'employeur doit tenir constamment à jour au lieu d'exploitation, un registre dit « registre d'employeur », dont le modèle est fixé par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail et de l'assemblée représentative.

Ce registre comprend trois parties.

La première comprend les renseignements concernant les personnes et le contrat de tous les travailleurs occupés dans l'entreprise; la deuxième toutes les indications concernant le travail effectué, le salaire et les congés; la troisième est réservée aux visas, mises en demeure et observations apposées par l'inspecteur du travail.

Le registre de l'employeur doit être tenu sans déplacement à la disposition de l'inspection du travail et conservé pendant les cinq ans suivant la dernière mention qui y a été portée.

Certaines entreprises ou catégories d'entreprises peuvent être exemptées de l'obligation de tenir un registre en raison de leur situation, de leur faible importance ou de la nature de leur activité, par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 164. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 164. — L'employeur doit tenir constamment à jour, au lieu d'exploitation, un registre dit « registre d'employeur », dont le modèle est fixé par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail.

2^e, 3^e, 4^e et 5^e alinéas: conformes.

Il paraît bien inutile de déranger l'assemblée représentative pour donner un avis sur un modèle de registre.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 165. — Il est institué un dossier du travailleur, conservé par l'office de la main-d'œuvre de l'emploi.

Tout travailleur embauché fait l'objet dans les quarante-huit heures d'une déclaration établie par l'employeur et adressée par ce dernier à l'office de la main-d'œuvre. Cette déclaration mentionne le nom et l'adresse de l'employeur, la nature de l'entreprise, tous les renseignements utiles sur l'état civil et l'identité du travailleur, sa profession, les emplois qu'il a précédemment occupés, éventuellement le lieu de sa résidence d'origine et la date d'entrée dans le territoire, la date de l'embauche et le nom du précédent employeur.

Tout travailleur quittant une entreprise doit faire l'objet d'une déclaration établie dans les mêmes conditions mentionnant la date du départ de l'entreprise.

Des arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail, détermineront les modalités de ces déclarations, les modifications dans la situation du travailleur qui doivent faire l'objet d'une

déclaration supplémentaire et les catégories professionnelles pour lesquelles l'employeur est provisoirement dispensé de déclaration. Dans ce dernier cas, un dossier devra néanmoins être ouvert sur demande du travailleur.

Le travailleur ou, avec son assentiment, le délégué du personnel peut prendre connaissance de dossier.

Art. 164. — Il est remis par l'office de la main-d'œuvre une carte de travail à tout travailleur pour lequel il a été institué un dossier conformément aux dispositions de l'article précédent.

Cette carte, établie d'après les indications portées au dossier, devra mentionner l'état civil et la profession exercée par le travailleur.

La photographie de l'intéressé ou, à défaut, tout autre élément d'identification, devra, si possible, figurer sur la carte prévue au présent article.

Art. 167. —

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 165. — Il est institué un carnet de salarié qui mentionne tous renseignements d'état civil et d'identité de l'intéressé, sa profession et, éventuellement, les circonstances de son entrée dans le territoire.

Des arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle déterminent après avis de la commission consultative du travail :

1° Le modèle et les conditions de délivrance du carnet ;
2° Les catégories professionnelles qui peuvent en être provisoirement dispensés ;

3° Les conditions dans lesquelles sont attribués les carnets des salariés de nationalité étrangère ;

4° Les conditions dans lesquelles ces derniers recevront, à défaut de carnet, une carte de travail en tenant lieu.

Art. 166. — L'employeur est tenu d'inscrire sur le carnet, dans les vingt-quatre heures suivant la conclusion ou la modification d'un contrat, son nom, son adresse et la nature de son entreprise, les dates d'entrée et de changement d'emploi, les emplois successivement remplis et les conditions du travail il est tenu de remettre le carnet au salarié lors du départ de celui-ci, en cas d'expiration ou de rupture du contrat, après y avoir porté la date de sortie.

Il est interdit d'inscrire sur le carnet toute indication autre que celles énoncées dans le présent article.

Le salarié ou le délégué du personnel, avec l'assentiment de l'intéressé, peut prendre connaissance du carnet sur sa demande.

L'employeur, au moment de la remise du carnet par le salarié, lui en délivre un reçu daté reproduisant les mentions d'identité.

Art. 167. — L'employeur est tenu de conserver au lieu d'exploitation et de présenter le carnet à toute réquisition de l'inspection du travail qui peut procéder à la saisie de tout carnet semblant porter des indications inexacts ou irrégulières ; mention de cette saisie sera faite sur le registre de l'employeur. Un nouveau carnet est établi suivant les indications fournies par l'inspection du travail.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 165. — Reprendre le texte de l'Assemblée nationale.

Art. 166. — Reprendre le texte de l'Assemblée nationale.

Art. 167. — Supprimé.

Il y avait ici à choisir entre deux systèmes : le système du carnet du salarié sur lequel l'employeur inscrit la nature du contrat des différents emplois à la date d'entrée et de sortie des salariés. Ce carnet a existé sur le territoire métropolitain. Il a fini par succomber sur protestation du monde ouvrier et a été supprimé par une loi en date du 2 juillet 1890. Il n'existe plus actuellement que pour les mineurs. Nous n'avons pas cru opportun de le faire revivre sur nos territoires d'outre-mer. A ce système périmé, nous avons préféré celui du dossier conservé par l'office de la main-d'œuvre et la remise aux salariés par l'office d'une carte de travail.

Article 167.

Suppression par voie de conséquence.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

CHAPITRE V

Du placement.

Art. 168. — Il est institué un office de main-d'œuvre chargé du service de l'emploi des travailleurs orientés vers les territoires d'outre-mer.

Cet office, rattaché à l'inspection générale du travail est placé sous son contrôle :

Centralise les demandes et offres d'emploi ;
Organise avec la collaboration des services et établissements métropolitains la formation professionnelle complémentaire des travailleurs ;

Procède à l'orientation, au transfert et au placement ;
Règle, en liaison avec l'office national d'immigration, les modalités de recrutement de la main-d'œuvre étrangère.

Un arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail et de l'assemblée représentative, organise des offices de la main-d'œuvre à compétence territoriale délimitée. Ces offices, pourvus d'un conseil d'administration dans lequel, auprès des délégués du chef du territoire, doivent être représentés d'une façon paritaire les employeurs et les travailleurs et qui pourrait comprendre aussi à titre consultatif des personnalités désignées en raison de leur compétence sociale reconnue.

L'office régional de la main-d'œuvre, placé sous l'autorité et le contrôle permanent de l'inspecteur du travail, est chargé :

De la réception des offres et demandes d'emploi, du placement ;
Des opérations d'introduction et de rapatriement de main-d'œuvre ;

Du transfert, dans le cadre de la réglementation en vigueur, des économies des travailleurs dépayés ;

De l'établissement des dossiers des travailleurs et de leurs cartes de travail.

Du rassemblement d'une documentation permanente sur les offres et demandes d'emploi, et, en général, de toutes les questions relatives à l'utilisation et à la répartition de la main-d'œuvre.

Art. 169. — Des arrêtés du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail et de l'office de main-d'œuvre, peuvent déterminer, en fonction des nécessités économiques, démographiques et sociales, les possibilités d'embauchage des entreprises.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

CHAPITRE V

Du placement.

Art. 168. — Conforme.

Art. 169. — Lorsque les circonstances économiques, démographiques et sociales l'imposeront, un arrêté du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail et de l'office de main-d'œuvre, pourra déterminer les possibilités d'embauchage des entreprises.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

CHAPITRE V

Du placement.

Art. 168. — 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e et 6^e alinéas : conformes.

Un arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail, organise des offices de la main-d'œuvre à compétence territoriale délimitée. Ces offices, pourvus d'un conseil d'administration dans lequel, auprès des délégués du chef du territoire, doivent être représentés d'une façon paritaire les employeurs et les travailleurs et qui pourrait comprendre aussi à titre consultatif des personnalités désignées en raison de leur compétence sociale reconnue.

Les autres alinéas : conformes.

Art. 169. — Supprimé.

Nous avouons n'avoir pas très bien saisi la portée de cet article. S'agit-il simplement d'établir une statistique ? Dans l'affirmative, il n'est pas besoin d'une loi pour l'ordonner. Ce doit être l'œuvre du chef du territoire ou du ministre. Au reste, les déclarations faites par les chefs d'entreprises en vertu de l'article 165 doivent suffire à établir cette statistique.

S'agit-il d'arrêter dans chaque entreprise le nombre d'ouvriers qui pourraient y être embauchés. Ce serait inadmissible. Faudra-t-il modifier l'arrêté si l'entreprise s'étend ou, si au contraire, elle se restreint ? Et qu'arrivera-t-il si l'employeur embauche plus ou moins d'ouvriers que la « possibilité » théorique figurant à l'arrêté ? Quelle sera la sanction ? Y en aura-t-il même une ? C'est une singulière prétention que de vouloir enfermer dans un texte réglementaire l'activité d'une entreprise et de la cristalliser administrativement. Nous proposons la disjonction de cet article.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 170. — Les opérations de l'office de main-d'œuvre sont gratuites.

Il est interdit d'offrir et de remettre à toute personne faisant partie de l'office, et à celle-ci de l'accepter, une rétribution sous quelque forme que ce soit.

Art. 171. — En cas de cessation concertée du travail, les opérations de l'office concernant les entreprises touchées par cette cessation sont immédiatement interrompues.

La liste desdites entreprises est en outre affichée dans la salle réservée aux demandeurs et aux offreurs.

Art. 172. — Dans les régions où est organisé un office de la main-d'œuvre, il est interdit, sauf aux syndicats professionnels visés au titre II de la présente loi, de maintenir ou d'ouvrir, sous quelque forme que ce soit, un bureau ou un office privé de placement. Cette interdiction ne peut ouvrir droit à une indemnité.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 170. — Conforme.

Art. 171. — Supprimé.

Art. 172. — Conforme.

Toutefois, ne sont pas soumises à cette interdiction, les associations d'entraide, de technicité ou de propagande, reconnues d'utilité publique qui, sans but lucratif, ont déjà dans leur objet l'orientation et la formation complémentaire de la jeunesse aux carrières techniques d'outre-mer et le placement de candidats à ces carrières.

Le ministre de la France d'outre-mer établira par arrêté la liste des associations ainsi habilitées à maintenir leurs activités antérieures et à participer à l'organisation de l'orientation et de la formation professionnelle prévue à l'article 226 de la présente loi.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 170. — Conforme.

Art. 171. — Supprimé.

Art. 172. — Dans les régions où est organisé un office de la main-d'œuvre, il est interdit, sauf aux syndicats professionnels visés au titre II de la présente loi d'ouvrir, sous quelque forme que ce soit, un bureau ou un office privé de placement. Les bureaux existant à la date de la publication de la présente loi pourront être supprimés par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, moyennant une juste indemnité qui, à défaut d'entente, sera fixée par le conseil du contentieux administratif.

Toutefois, ne sont pas soumises à cette interdiction, les associations reconnues d'utilité publique qui, sans but lucratif, ont déjà dans leur objet l'orientation et la formation complémentaire de la jeunesse en vue de carrières techniques d'outre-mer et le placement de candidats à ces carrières.

Dernier alinéa: conforme.

Cet article pose un principe rigoureux et tout à fait exceptionnel dans notre législation. Il interdit, non seulement d'ouvrir, mais encore de maintenir un bureau de placement existant. Il ajoute que la suppression d'un bureau ne pourrait donner lieu à aucune indemnité.

Votre commission de la justice vous propose de revenir aux règles en vigueur, c'est-à-dire: 1° interdiction, à partir de la publication de la loi, d'ouvrir un bureau de placement; 2° possibilité de supprimer les bureaux existants, moyennant une juste indemnité.

Sont exclus de cette interdiction, les syndicats professionnels et les associations reconnues d'utilité publique ayant déjà dans leur objet l'orientation, la formation et le placement de la jeunesse dans les carrières techniques, sans qu'il y ait lieu d'en donner une énumération, du reste assez arbitraire (associations d'entraide, de technicité, de propagande), ce qui pourrait sembler limitatif.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

TITRE VIII

Des différends du travail.

Art. 173. — Les différends individuels ou collectifs du travail sont soumis à la procédure instituée au présent titre.

CHAPITRE I^{er}

Du différend individuel.

Art. 174. — Des tribunaux du travail sont institués, dans les circonscriptions administratives, par arrêté du chef de territoire pris sur proposition de l'inspecteur du travail, chef du service du territoire, et du chef du service judiciaire, après avis de la commission consultative du travail.

Ils connaissent les différends individuels pouvant s'élever à l'occasion du contrat de travail entre les travailleurs et leurs employeurs. Ils ont notamment qualité pour se prononcer sur les différends nés de l'interprétation des conventions individuelles ou collectives ou des arrêtés en tenant lieu, sur la validité des conventions et des voies d'exécution nécessaires.

La compétence des tribunaux du travail s'applique également aux différends nés entre ouvriers à l'occasion du travail.

Le tribunal compétent est celui du lieu du travail.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

TITRE VIII

Des différends du travail.

Art. 173. — Conforme.

CHAPITRE I^{er}

Du différend individuel.

Art. 174. — 1^{er}, 2^e alinéas: conformes.

La compétence des tribunaux du travail s'applique également aux différends nés entre salariés pour le partage de la rémunération collective d'un travail.

Le tribunal compétent est celui du lieu du travail.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

TITRE VIII

Des différends du travail.

Art. 173. — Conforme.

CHAPITRE I^{er}

Du différend individuel.

Art. 174. — Il est institué des tribunaux du travail qui connaissent des différends individuels pouvant s'élever à l'occasion du contrat de travail entre les salariés et leurs employeurs.

Ces tribunaux ont qualité pour se prononcer sur tous ces différends individuels relatifs aux conventions collectives ou aux arrêtés en tenant lieu. Leur compétence s'étend également aux différends nés entre salariés à l'occasion du travail.

Nous abordons ici un chapitre important, celui qui crée outre-mer les tribunaux du travail. Jusqu'ici, les différends nés du travail étaient de la compétence des tribunaux du droit commun.

On ne pouvait songer à instituer des conseils de prud'hommes. Le système que nous avons retenu avec peu de modifications est un système qui se rapproche des tribunaux paritaires en matière de baux à ferme: un président et des assesseurs professionnels. Quant à l'appel (il n'est guère possible de faire autrement) il sera porté

devant les tribunaux de droit commun. Le pourvoi en cassation sera celui de la loi métropolitaine lorsqu'il est dispensé du ministère d'avocat.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 174 bis. — Toutefois, lorsque le contrat aura été signé dans la métropole, le travailleur aura le choix entre le tribunal du lieu de la signature du contrat et celui du lieu de travail.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 174 bis. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 174 bis. — Le tribunal compétent est celui du lieu de travail. Toutefois, lorsque le contrat aura été signé dans la métropole, le salarié aura le choix entre le tribunal du lieu de la signature du contrat et celui du lieu de travail.

Art. 174 ter (nouveau). — Les tribunaux du travail sont créés par arrêtés du chef du territoire pris sur proposition de l'inspecteur du travail et du chef du service judiciaire.

Ces arrêtés qui sont soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer, fixent, pour chaque tribunal, son siège et sa compétence territoriale, ainsi que les catégories ou groupes de catégories dans lesquelles sont réparties les entreprises soumises à sa juridiction en vue de l'application de l'article 176, paragraphe 2^e.

Nous proposons une rédaction plus claire, plus resserrée et une terminologie plus exacte. Les tribunaux n'ont « pas qualité » ils sont compétents. Ils ne se prononcent pas seulement sur l'interprétation des conventions, mais sur leur application, leur exécution, etc. Nous avons employé une formule générale: « tous les différends relatifs ».

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 175. — Les tribunaux du travail fonctionnent sous le contrôle du chef du service judiciaire du territoire.

Après audience, le président du tribunal ou, à défaut, le secrétaire, adresse les notices concernant les affaires traitées, établies dans la forme qui sera déterminée par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, d'une part, au chef du service judiciaire, d'autre part à l'inspecteur du travail du ressort pour son information.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 175. — 1^{er} alinéa: conforme.

2^e alinéa: supprimé.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 175. — Les tribunaux du travail dépendent administrativement du chef du service judiciaire du territoire.

2^e alinéa: supprimé.

La rédaction de cet article était particulièrement vicieuse. On pouvait comprendre que la justice serait sous le « contrôle » du chef du service judiciaire. Il ne peut s'agir que d'une dépendance purement administrative.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 176. — Le tribunal du travail est composé:

1° D'un magistrat désigné par le chef du service judiciaire ou, à défaut, d'un fonctionnaire désigné par le chef du territoire, président;

2° D'un nombre égal d'assesseurs employeurs et d'assesseurs travailleurs, qui ne peut être supérieur à deux pour chaque branche professionnelle.

Le président réunit pour chaque affaire un nombre égal d'assesseurs employeurs et travailleurs suivant leur qualification professionnelle.

Les assesseurs titulaires sont remplacés en cas d'empêchement par des assesseurs suppléants dont le nombre est au moins égal à celui des titulaires.

Si le tribunal comprend deux assesseurs de chaque catégorie et que l'un des assesseurs fasse défaut, le plus jeune membre de la catégorie en surnombre ne siège pas.

Un agent administratif désigné par le président est attaché au tribunal en qualité de secrétaire, sans voix délibérative.

Art. 177. — Les assesseurs et leurs suppléants sont nommés par arrêté du chef du territoire. Ils sont choisis sur des listes présentées par les organisations syndicales les plus représentatives ou, en cas de carence de celles-ci, par l'inspection du travail et comportent un nombre de noms double de celui des postes à pourvoir.

Le mandat des assesseurs titulaires ou suppléants a une durée d'un an; il est renouvelable.

Les assesseurs ou leurs suppléants doivent justifier de la possession de leurs droits civils et politiques.

En outre, ils doivent n'avoir subi aucune condamnation correctionnelle, à l'exception toutefois:

1° Des condamnations pour délits d'imprudence hors le cas de délit de fuite concomitant;

2° Des condamnations prononcées pour infractions, autres que les infractions qualifiées délits, à la loi du 24 juillet 1897 sur les sociétés, mais dont cependant la répression n'est pas subordonnée à la preuve de la mauvaise foi de leurs auteurs et qui ne sont passibles que d'une amende.

Le mandat est annulé d'office si l'intéressé est condamné pour infraction à la réglementation du travail ou s'il perd ses droits civils et politiques.

Par arrêté motivé et pris sur proposition du chef du service judiciaire, le chef du territoire prononce la suspension, pour un temps qui ne peut excéder six mois, ou la déchéance de tout assesseur qui aura gravement manqué à ses devoirs dans l'exercice de ses fonctions.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 176. — Conforme.

Art. 177. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 176. — Le tribunal du travail est composé:

1° D'un magistrat désigné par le chef du service judiciaire, président.

A titre provisoire et tant que les cadres des magistrats seront insuffisants, cette présidence pourra être assurée par un fonctionnaire désigné par le chef du territoire sur proposition du chef du service judiciaire.

En cas d'absence, de congé ou d'empêchement du magistrat, la présidence du tribunal pourra être assurée par un fonctionnaire désigné comme il est dit ci-dessus;

2° De deux assesseurs employeurs et de deux assesseurs salariés pris parmi ceux figurant sur les listes établies en conformité de l'article 177 ci-après. Le président désigne pour chaque affaire les assesseurs employeurs et salariés appartenant à la catégorie intéressée. Les assesseurs titulaires sont remplacés, en cas d'empêchement, par des assesseurs suppléants dont le nombre est égal à celui des titulaires.

Si l'un des assesseurs fait défaut, le plus jeune membre de la catégorie en surnombre ne siège pas.

Un agent administratif désigné par le chef du territoire est attaché au tribunal en qualité de secrétaire.

Art. 177. — Conforme.

Sont déchués de leur mandat les assesseurs qui sont frappés de l'une des condamnations visées ci-dessus ou qui perdent leurs droits civils et politiques.

Dernier alinéa: disjoint (voir art. 177 bis nouveau).

Il s'agit de la composition du tribunal:

1° En ce qui concerne le président, votre commission de la justice a voulu que cette fonction fût assurée par un magistrat. Un fonctionnaire ne pourrait être désigné que si les cadres des magistrats sont insuffisants ou pour faire une suppléance temporaire;

2° D'après le texte de la commission de la France d'outre-mer, on pouvait supposer que le nombre des assesseurs appelés à siéger serait variable et qu'il dépendrait du président d'en fixer le nombre pour chaque affaire.

Nous proposons qu'il y ait deux assesseurs employeurs et deux assesseurs employés. Les assesseurs sont nommés par arrêté du chef de territoire. Ils sont choisis par lui et sur une liste établie par les organisations syndicales les plus représentatives.

Le président du tribunal choisit à son tour sur la liste arrêtée par le chef du territoire.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 177 bis (nouveau). — Tout assesseur titulaire ou suppléant qui aura gravement manqué à ses devoirs dans l'exercice de ses fonctions sera appelé devant le tribunal du travail pour s'expliquer sur les faits qui lui sont reprochés.

L'initiative de cet appel appartient au président du tribunal du travail et au procureur de la République.

Dans le délai d'un mois à dater de la convocation, le procès-verbal de la séance de comparution est adressé par le président du tribunal du travail au procureur de la République.

Ce procès-verbal est transmis par le procureur de la République, avec son avis, au chef du service judiciaire du territoire.

Par arrêté motivé du chef du territoire pris sur proposition du chef du service judiciaire, les peines suivantes peuvent être prononcées:

La censure;

La suspension pour un temps qui ne peut excéder six mois;

La déchéance.

Tout assesseur contre lequel la déchéance a été prononcée ne peut être désigné à nouveau aux mêmes fonctions.

Cet article se substitue au dernier alinéa de l'article précédent.

Il vise le cas de l'assesseur qui a gravement manqué à ses devoirs.

Le texte de la commission de la France d'outre-mer donnait un pouvoir exorbitant au chef du territoire sans assurer aucune garantie à l'assesseur incriminé. Nous avons repris en l'adaptant le texte du régime en vigueur dans la métropole en ce qui concerne les conseillers prud'hommes.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 178. — Le président, s'il n'est pas magistrat, prête serment devant le tribunal de première instance du ressort.

Les assesseurs et leurs suppléants prêtent, devant le président, le serment suivant:

« Je jure de remplir mes devoirs avec zèle et intégrité et de garder le secret des délibérations. »

Les serments peuvent être prêtés par écrit.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 178. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 178. — Le président, s'il n'est pas magistrat, les assesseurs et leurs suppléants prêtent devant le tribunal de première instance du ressort le serment suivant:

« Je jure de remplir mes devoirs avec zèle et intégrité et de garder le secret des délibérations. »

Toutefois, en cas d'empêchement, le serment peut être prêté par écrit.

Cet article fixe le serment du président et des assesseurs. Il spécifie que le serment oral sera la règle et que, en cas d'empêchement, il pourra être prêté par écrit.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 179. — Les fonctions d'assesseurs titulaires ou suppléants des tribunaux du travail sont gratuites.

Des indemnités de session et, éventuellement, de déplacement, leur seront allouées; leur montant sera fixé par arrêté du chef du groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après délibération de l'assemblée représentative sans toutefois pouvoir être inférieur au montant des salaires et indemnités perdus.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 179. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 179. — Les fonctions d'assesseurs titulaires ou suppléants des tribunaux du travail sont gratuites.

Toutefois pourront être allouées aux assesseurs des indemnités de séjour et de déplacement dont le montant sera fixé par arrêté du chef du territoire.

Il paraît inutile de faire délibérer obligatoirement l'assemblée représentative sur le montant de l'indemnité qui peut être allouée aux assesseurs. Au reste, si le chef du territoire le juge opportun, il pourra toujours saisir l'assemblée.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 180. — La procédure devant les tribunaux du travail est gratuite. En outre, pour l'exécution des jugements rendus à leur profit les travailleurs bénéficient de l'assistance judiciaire.

Art. 181. — L'action est introduite par demande, soit orale, soit écrite adressée au président du tribunal du travail. Tout travailleur pourra présenter sa demande à l'inspecteur du travail, à son délégué ou à son suppléant légal qui s'efforcera de régler le différend à l'amiable et, en cas d'échec, transmettra la demande au tribunal du travail compétent. Inscription en sera faite sur le registre du tribunal; un extrait de cette inscription est délivré immédiatement à la partie ayant introduit l'action.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 180. — Conforme.

Art. 181. — Tout salarié ou tout employeur pourra demander à l'inspecteur du travail, à son délégué ou à son suppléant légal de régler le différend à l'amiable.

En cas d'échec, l'une des parties saisira le tribunal du travail par demande soit orale, soit écrite, adressée au président. Inscription en est faite sur le registre du tribunal; un extrait de cette inscription est délivré immédiatement à la partie ayant introduit l'action.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 180. — Conforme.

Art. 181. — Tout salarié ou tout employeur pourra demander à l'inspecteur du travail, à son délégué ou à son suppléant légal de régler le différend à l'amiable.

En l'absence ou en cas d'échec de règlement amiable, l'action est introduite par déclaration orale ou écrite faite au secrétaire du tribunal du travail. Inscription en est faite sur un registre tenu spécialement à cet effet; un extrait de cette inscription est délivré à la partie ayant introduit l'action.

Il paraît peu normal que l'action soit introduite par une « demande » adressée au président. Nous spécifions qu'il s'agira d'une déclaration faite au secrétariat du tribunal.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 182. — Dans les deux jours à dater de la réception de la demande, dimanche et jours fériés non compris, le président cite les parties à comparaître dans le plus bref délai, compte tenu de l'état des communications.

La citation doit contenir la date des jours, mois et an, les nom et profession du demandeur, l'indication de l'objet de la demande, les jours et heures de la comparution.

La citation est faite à personne ou à domicile par voie d'agent administratif spécialement commis à cet effet. En cas d'urgence, elle peut être faite par voie télégraphique.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 183. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 182. — Dans les deux jours à dater de la réception de la demande, dimanches et jours fériés non compris, le président cite les parties à comparaître dans un délai qui ne peut excéder douze jours, majoré s'il y a lieu des délais de distance fixés dans les conditions prévues à l'article 199.

La citation doit contenir les nom et profession du demandeur, l'indication de l'objet de la demande, l'heure et le jour de la comparution.

La citation est faite à personne ou à domicile par voie d'agent administratif spécialement commis à cet effet. Elle peut valablement être faite par lettre recommandée avec accusé de réception. En cas d'urgence, elle peut être faite par voie télégraphique.

Nous donnons à cet article une rédaction plus précise.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 183. — Les parties sont tenues de se rendre au jour et à l'heure fixés devant le tribunal du travail. Elles peuvent se faire représenter, ou assister, par un travailleur ou un employeur appartenant à la profession ou par un représentant de l'organisation syndicale à laquelle elles sont affiliées. Le mandataire doit être autorisé par écrit.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 183. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 183. — Les parties sont tenues de se rendre au jour et à l'heure fixés devant le tribunal du travail.

Elles peuvent se faire assister ou représenter soit par un salarié ou un employeur appartenant à la même branche d'activité, soit par un avocat régulièrement inscrit au barreau ou un avocat-défenseur, soit encore, par un représentant des organisations syndicales auxquelles elles sont affiliées. Les employeurs peuvent, en outre, être représentés par un directeur ou un employé de l'entreprise ou de l'établissement.

Sauf en ce qui concerne les avocats, le mandataire des parties doit être constitué par écrit.

Aux personnes pouvant assister ou représenter les parties, nous ajoutons les avocats régulièrement inscrits au barreau ou les avocats défenseurs.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 184. — Si, au jour fixé par la convocation, le demandeur ne comparait pas et ne justifie pas d'un cas de force majeure, la cause est rayée du rôle; elle ne peut être reprise qu'une seule fois et selon les formes imparties pour la demande primitive, à peine de déchéance.

Si le défendeur ne comparait pas, et ne justifie pas d'un cas de force majeure, ou s'il n'a pas présenté ses moyens sous forme de mémoire, défaut est donné contre lui et le tribunal statue sur le mérite de la demande.

Art. 185. — L'audience est publique, sauf au stade de la conciliation.

Le président dirige les débats, interroge et confronte les parties, fait comparaître à sa discrétion les témoins cités à la diligence des parties ou par lui-même dans les formes indiquées à l'article 182, procède à l'audition de toute autre personne dont il juge la déposition utile au règlement du différend, peut procéder ou faire procéder à tous constats ou expertises.

La police de la salle d'audience et des débats appartient au président, qui est revêtu des pouvoirs attribués aux juges de paix par les articles 11 et 12 du code de procédure civile.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 184. — Conforme.

Art. 185. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 184. — Conforme.

Art. 185. — L'audience est publique sauf au stade de la conciliation.

Le président dirige les débats, interroge et confronte les parties, fait comparaître les témoins cités à la diligence des parties ou par lui-même, dans les formes indiquées à l'article 182. Il procède à l'audition de toute autre personne dont il juge la déposition utile au règlement du différend; il peut procéder ou faire procéder à tous constats ou expertises.

La police de la salle d'audience et des débats appartient au président, qui est revêtu des pouvoirs attribués aux juges de paix par les articles 10 et 12 du code de procédure civile.

Nous donnons à cet article une meilleure rédaction. Il ne peut dépendre de la discrétion du président que les témoins cités par les parties soient entendus.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 186. — La femme mariée est autorisée à se concilier, à demander, à défendre devant le tribunal du travail.

Art. 187. — Les assesseurs du tribunal du travail peuvent être recusés :

1° Quand ils ont un intérêt personnel à la contestation;

2° Quand ils sont parents ou alliés de l'une des parties jusqu'au sixième degré;

3° Si, dans l'année qui a précédé la récusation, il y a eu procès pénal ou civil entre eux et l'une des parties ou son conjoint et allié en ligne directe;

4° S'ils ont donné un avis écrit sur la contestation.

La récusation est formée avant tout débat. Le tribunal statue immédiatement. Si la demande en récusation est rejetée, il est passé outre au débat; si elle est admise, l'affaire est renvoyée à la prochaine séance où doivent siéger le ou les assesseurs suppléants.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 186. — Conforme.

Art. 187. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 186. — Conforme.

Art. 187. — Les assesseurs du tribunal du travail peuvent être recusés :

1° Quand ils ont un intérêt personnel à la contestation;

2° Quand ils sont parents ou alliés de l'une des parties jusqu'au sixième degré;

3° Si, dans l'année qui a précédé la récusation, il y a eu procès pénal ou civil entre eux et l'une des parties ou son conjoint et allié en ligne directe;

4° S'ils ont donné un avis écrit sur la contestation;

5° S'ils sont employeurs ou salariés de l'une des parties en cause.

La récusation est formée avant tout débat. Le président statue immédiatement. Si la demande est rejetée, il est passé outre au débat; si elle est admise, l'affaire est renvoyée à la prochaine audience où doivent siéger le ou les assesseurs suppléants.

Il faut évidemment ajouter un cinquième cas de récusation qui, du reste, figure dans notre législation métropolitaine. Le cas où l'assesseur est employé ou employeur d'une des parties. Nous prévoyons de plus que c'est le président qui statue sur la récusation.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 188. — Lorsque les parties comparaissent devant le tribunal du travail, il est procédé à une tentative de conciliation. En cas d'accord, un procès-verbal est rédigé séance tenante qui consacre le règlement à l'amiable du litige. Le procès-verbal de conciliation constitue un acte authentique; il est revêtu de la formule exécutoire et son exécution est poursuivie comme celle d'un jugement.

Art. 189. — En cas de conciliation partielle, les parties de la demande reconnues exactes par le défendeur devront être immédiatement réglées. Si le débiteur refuse le règlement immédiat, le procès-verbal de la tentative de conciliation constitue sur ce point, pour l'exécution de cette disposition, l'acte authentique revêtu de la formule exécutoire visée à l'article précédent.

Art. 190. — En cas de non-conciliation ou par la partie contestée de la demande, le tribunal doit retenir l'affaire; il procède immédiatement à son examen; aucun renvoi ne peut être prononcé sauf accord des parties, mais le tribunal peut toujours, par jugement motivé, prescrire toutes enquêtes, descentes sur les lieux et toutes mesures d'information quelconques.

Art. 191. — Les débats clos, le tribunal délibère immédiatement en secret. Sauf mise en délibéré dont le délai maximum est de quatre jours, le jugement est rédigé sur l'heure et l'audience reprise pour sa lecture; il doit être motivé.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 188. — Conforme.

Art. 189. — Conforme.

Art. 190. — Conforme.

Art. 191. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 188. — Lorsque les parties comparaissent devant le tribunal du travail, il est procédé à une tentative de conciliation.

En cas d'accord, un procès-verbal rédigé séance tenante sur le registre des délibérations du tribunal consacre le règlement à l'amiable du litige.

Un extrait du procès-verbal de conciliation signé du président et du secrétaire vaut titre exécutoire.

Art. 189. — En cas de conciliation partielle, un extrait du procès-verbal signé du président et du secrétaire vaut titre exécutoire pour les parties sur lesquelles un accord est intervenu et procès-verbal de non-conciliation pour le surplus de la demande.

Art. 190. — Conforme.

Art. 191. — Les débats clos, le tribunal délibère immédiatement en secret.

Si l'affaire est mise en délibéré, le jugement sera rendu à la plus prochaine audience dont les parties seront avisées.

Le jugement doit être motivé.

Le tribunal peut rendre son jugement immédiatement en présence des parties. Mais, si l'affaire est mise en délibéré, il est nécessaire que les parties soient avisées du jour où le jugement sera rendu puisque c'est de ce jour que courra le délai d'appel.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 192. — La minute du jugement est transcrite par le secrétaire sur le registre des délibérations. Elle est signée par le président et le secrétaire.

Art. 193. — Le jugement est exécutoire, sauf appel, huit jours francs après le prononcé en audience publique. Il peut ordonner l'exécution immédiate nonobstant opposition ou appel et par provision avec dispense de caution jusqu'à concurrence d'une somme qui sera fixée par arrêté du chef du groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle. Pour le surplus, l'exécution provisoire peut être ordonnée à charge de fournir caution. Copie du jugement, signée par le président et le secrétaire, doit être remise aux parties sur demande. Mention de cette délivrance, de sa date et de son heure est faite par le secrétaire en marge du jugement.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 192. — Conforme.

Art. 193. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 192. — Conforme.

Art. 193. — Le jugement peut ordonner l'exécution immédiate, nonobstant opposition ou appel et par provision avec dispense de caution jusqu'à une somme qui sera fixée par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer. Pour le surplus l'exécution provisoire peut être ordonnée à charge de fournir caution. Copie du jugement signée par le président et le secrétaire, doit être remise aux parties sur demande. Mention de cette délivrance, de sa date et de son heure est faite par le secrétaire en marge du jugement.

Nous modifions légèrement la rédaction de cet article. De plus, nous prévoyons afin d'assurer une certaine harmonie entre les décisions prises par les chefs des différents territoires que les arrêts fixent la somme au-dessous de laquelle l'exécution provisoire peut avoir lieu sans caution, seront soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 194. — Si le défendeur fait défaut en première instance, il est passé outre comme il est dit à l'article 187.

Signification du jugement est faite, dans les formes de l'article 182, sans frais, à la partie défaillante, par le secrétaire du tribunal ou par un agent de l'administration commis spécialement à cet effet par le président.

Si dans un délai de dix jours après la signification, plus les délais de route, le défaillant ne fait pas opposition au jugement, dans les formes prescrites à l'article 181, le jugement est immédiatement exécutoire. Sur opposition, le président convoque à nouveau les parties, comme il est dit à l'article 182; le nouveau jugement, nonobstant tout défaut ou appel, est immédiatement exécutoire.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond.

Art. 194. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 194. — En cas de jugement par défaut, signification du jugement est faite, dans les formes de l'article 182, sans frais, à la partie défaillante, par le secrétaire du tribunal ou par un agent administratif commis spécialement à cet effet par le président.

Si dans un délai de dix jours après la signification, plus les délais de distance, le défaillant ne fait pas opposition au jugement, dans les formes prescrites à l'article 181, le jugement est exécutoire. Sur opposition, le président convoque à nouveau les parties, comme il est dit à l'article 182; le nouveau jugement, nonobstant tout défaut ou appel est exécutoire.

Il s'agit ici d'une modification de pure forme.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 195. — L'exécution des jugements est poursuivie à la requête du secrétaire du tribunal ou de la partie la plus diligente dans le délai de huit jours de la notification du jugement.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 195. — L'exécution du jugement est poursuivie à la requête de la partie la plus diligente dans un délai de huit jours à partir de la notification du jugement.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 195. — Supprimé.

Le texte de l'Assemblée nationale prévoyait que l'exécution du jugement pourrait être poursuivie à la requête du secrétaire du tribunal. C'était inadmissible. Le texte de la commission de la France d'outre-mer spécifie que l'exécution du jugement sera poursuivie par « la partie la plus diligente du tribunal », ce qui ne peut être qu'une erreur de plus. Le tribunal n'a pas à se préoccuper de faire exécuter ses propres jugements. Il appartient à la partie la plus diligente — c'est-à-dire, normalement, à celle qui a gagné son procès — d'en poursuivre l'exécution. Mais ce n'est vraiment pas la peine de le dire.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 196. — Les jugements du tribunal du travail sont définitifs et sans appel lorsque le chiffre de la demande n'exécède pas trente-six mille francs en monnaie métropolitaine. Au-dessus de trente-six mille francs en monnaie métropolitaine, les jugements sont susceptibles d'appel devant la justice de paix à compétence étendue ou le tribunal de première instance.

Le taux des demandes reconventionnelles est sans effet sur la compétence.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 196. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 196. — Les jugements du tribunal du travail sont définitifs et sans appel, sauf du chef de la compétence, lorsque le chiffre de la demande n'exécède pas trente-six mille francs en monnaie métropolitaine. Au-dessus de trente-six mille francs en monnaie métropolitaine, les jugements sont susceptibles d'appel devant la justice de paix à compétence étendue ou le tribunal de première instance.

Cet article pose deux règles qui appellent certaines réserves.

La première est que les jugements du tribunal du travail sont sans appel jusqu'à une certaine somme et la seconde que le taux de la demande reconventionnelle sera sans effet sur la compétence.

En ce qui concerne la première, il est constant que l'appel est toujours possible du chef de la compétence. L'interdire pourrait aboutir à introduire l'anarchie dans l'ordre de nos juridictions.

Quant à la compétence en ce qui concerne le taux de la demande reconventionnelle, elle a fait l'objet d'une jurisprudence abondante qui a fini par aboutir à la codification des articles 81, 82 et 83 du livre IV du code du travail. Il est prudent de revenir à ces règles qui se résument ainsi: le juge de l'action principale est le juge de l'action reconventionnelle quel qu'en soit le taux à condition que cette demande reconventionnelle ait exclusivement pour fondement la demande principale.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 197. — L'appel est interjeté dans les formes indiquées à l'article 181 et dans les huit jours qui suivent la lecture du jugement. Il est fait entre les mains du président ou du secrétaire du tribunal. Mention de l'appel est faite par le secrétaire en marge du jugement.

L'appel est transmis par le président ou, à défaut, le secrétaire, dans la huitaine de la déclaration d'appel, à la justice de paix à compétence étendue ou au tribunal de première instance du ressort avec une expédition du jugement et des lettres déposées par les parties en première instance et en appel.

Le tribunal d'appel juge normalement sur pièces. Il peut toutefois en décider autrement; en ce cas, la représentation des parties obéit aux règles fixées par l'article 183. Le jugement est rendu obligatoirement dans le mois de l'arrivée des pièces au tribunal d'appel.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 197. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 196 bis (nouveau). — Le tribunal du travail connaît de toutes les demandes reconventionnelles ou en compensation qui, par leur nature, rentrent dans sa compétence. Lorsque chacune des demandes principales, reconventionnelles ou en compensation, sera dans les limites de sa compétence en dernier ressort, il prononcera sans qu'il y ait lieu à appel.

Si l'une de ces demandes n'est susceptible d'être jugée qu'à charge d'appel, le tribunal du travail ne se prononcera sur toutes qu'à charge d'appel. Néanmoins il statuera en dernier ressort si seule la demande reconventionnelle en dommages-intérêts, fondée exclusivement sur la demande principale dépasse sa compétence en dernier ressort. Il statue également sans appel, en cas de défaut du défendeur, si seules les demandes reconventionnelles formées par celui-ci dépassent le taux de sa compétence en dernier ressort, quels que soient la nature et le montant de cette demande.

Si une demande reconventionnelle est reconnue non fondée et formée uniquement en vue de rendre le jugement susceptible d'appel, l'auteur de cette demande peut être condamné à des dommages-intérêts envers l'autre partie, même au cas où, en appel, le jugement en premier ressort n'a été confirmé que partiellement.

Art. 197. — Dans les quinze jours du prononcé du jugement, appel peut être interjeté dans les formes prévues à l'article 181.

L'appel est transmis, dans la huitaine de la déclaration d'appel, à la justice de paix à compétence étendue ou au tribunal de première instance du ressort avec une expédition du jugement et les lettres, mémoires et documents, déposés par les parties en première instance et en appel.

L'appel est jugé sur pièces. Toutefois, les parties peuvent demander à être entendues; en ce cas, la représentation des parties obéit aux règles fixées par l'article 183.

Modifications de pure forme.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 197 bis. — Le procureur général ou, à défaut, le représentant du ministère public près la juridiction d'appel a, dans tous les cas, le droit d'interjeter appel de toute décision rendue et dans un délai d'un mois à dater du jour de sa réception des notices. Cet appel est adressé par simple lettre au président de la juridiction dont émane la décision attaquée.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 197 bis. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 197 bis. — Supprimé.

Cet article paraît créer, dans l'intérêt des parties, un « appel » interjeté par le procureur général. Il se peut que ce soit la trace de règles anciennes. Mais il paraît plus sage de revenir aux principes traditionnels. Le procureur général ne peut être considéré comme le représentant ou le mandataire des parties. On pourrait, du reste, comprendre ce texte comme comportant, pour le procureur général, la possibilité d'interjeter l'appel de toutes décisions rendues en dernier ressort. L'article est à supprimer.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 198. — La cour de cassation connaît des recours en cassation contre les jugements rendus en dernier ressort.

Le pourvoi, qui n'est pas suspensif, peut être formé par l'une ou l'autre des parties ou le ministère public dans un délai de quinze jours francs à compter de la notification du jugement. Ce délai

courra, pour le ministère public, à compter du prononcé du jugement. Les parties sont dispensées du ministère d'un avocat à la cour de cassation.

Le pourvoi est introduit et jugé dans les formes et conditions prévues aux articles 36 et suivants de la loi du 23 juillet 1917 relative à l'organisation et à la procédure de la cour de cassation.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 198. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 198. — 1^{er} alinéa: conforme.

2^e alinéa: supprimé.

3^e alinéa: conforme.

Pourvoi en cassation: il suffit de renvoyer la loi organique du 23 juillet 1917 au titre qui fixe la procédure sans avocat.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 199. — Des arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle déterminent les modalités d'application du présent chapitre, notamment la contexture des registres, les délais de distance, la forme du recours prévu à l'article précédent.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 199. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 199. — Des arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle déterminent les modalités d'application du présent chapitre, notamment la contexture des registres et les délais de distance.

Le chef de territoire n'a pas à fixer les formes du recours en cassation. Il est fixé par la loi précitée.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

CHAPITRE II

Du différend collectif.

Art. 200. — Tout différend collectif est immédiatement notifié par les parties à l'inspecteur du travail qui intervient pour aider à son règlement.

En cas d'échec, il est soumis à la procédure de conciliation.

Les différends collectifs du travail sont portés en conciliation devant la commission consultative du travail à la demande de l'une des parties et à défaut sur l'initiative de son président. La commission consultative du travail peut, chaque fois qu'elle le juge nécessaire, notamment en raison de l'éloignement, donner délégation à une commission spéciale de conciliation composée d'un nombre égal de représentants d'employeurs et de travailleurs et présidée par l'inspecteur du travail.

Les accords de conciliation signés par les parties sont immédiatement exécutoires.

Art. 201. — En cas d'échec de la procédure de conciliation, le différend est soumis à la procédure de recommandation.

Art. 202. — Lorsque la tentative de conciliation n'a pas abouti, le procès-verbal de non-conciliation est dressé. Il est signé par les parties et mentionne l'objet du conflit et les points qui seront soumis à la procédure de recommandation.

Dans le délai de quatre jours à compter de la notification aux parties de l'échec de conciliation par le président de la commission consultative du travail ou, le cas échéant, de la commission prévue à l'article 200, les parties sont tenues de désigner un expert; à défaut, cette désignation est faite, dans les quarante-huit heures, par le chef de territoire ou de groupe de territoires compétent.

L'expert ne peut être choisi ni parmi les fonctionnaires d'autorité, ni parmi les dirigeants des entreprises impliquées dans le conflit, ni parmi les personnes ayant participé à la procédure de conciliation.

Chaque année, le chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, établit par arrêté pris après avis de la commission consultative du travail, la liste des magistrats et des personnalités appelés à remplir les fonctions d'expert. Les personnes qui seront choisies en fonction de leur autorité morale et de leurs compétences économique et sociale ne doivent pas exercer, nécessairement, leur activité professionnelle ou avoir leur résidence dans le territoire ou le groupe de territoires intéressés par le conflit.

Art. 202 bis. — L'expert devra se prononcer sur tous les objets déterminés par le procès-verbal de non-conciliation et sur tous autres qui pouvaient être en relation avec le différend en cours.

Art. 203. — L'expert a les plus larges pouvoirs pour s'informer de la situation économique des entreprises et de la situation sociale des travailleurs intéressés par le conflit.

Dans ce but, il peut notamment enquêter auprès des entreprises et des syndicats, réclamer aux parties tous documents ou renseignements d'ordre comptable et financier susceptibles de lui être utiles. Il peut recourir aux offices de toute personne qualifiée susceptible de l'éclairer, tels les experts comptables agréés.

L'expert est tenu au secret professionnel, quant aux documents à lui confiés.

De leur côté, les parties remettent à l'expert un mémoire et les observations qu'elles jugeront utiles de présenter.

Art. 204. — Dans un délai de huit jours, l'expert dresse un rapport motivé de ses investigations. Les conclusions de ce rapport éta-

blissent, sous forme de recommandation, un projet de règlement des points en litige.

Le rapport et la recommandation finale sont communiqués aux parties dans les vingt-quatre heures. Ils sont publiés, diffusés et traduits dans des conditions qui seront fixées par les arrêtés pris en application de l'article 67 du présent code. Ils sont, dans tous les cas, immédiatement publiés au *Journal officiel* du territoire.

Art. 205. — A l'expiration d'un délai de cinq jours francs, à compter de la notification du rapport aux parties et si aucune de celles-ci n'a manifesté son opposition, la recommandation acquiert force exécutoire.

L'opposition, à peine de nullité, est formée, dans le délai ci-dessus indiqué, par lettre recommandée adressée à l'expert lui-même. La récépissé d'expédition fera foi de la date de la formation de l'opposition.

La date d'application des dispositions de la recommandation en cas de silence de celle-ci sur ce point, est celle de l'introduction de la demande de conciliation.

Les frais exposés par les experts dans leur mission leur sont remboursés, dans des conditions fixées par un décret du ministre de la France d'outre-mer, sur le budget du territoire ou des territoires intéressés par le conflit.

Art. 206. — Les recommandations ne peuvent faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir ou violation de la loi qui est porté devant la cour supérieure d'arbitrage.

Le recours est instruit et jugé conformément aux dispositions du chapitre IV du titre II de la loi du 11 février 1950, relative aux conventions collectives et aux procédures du règlement des conflits collectifs du travail.

Art. 207. — Lorsqu'un accord de conciliation ou une recommandation devenu exécutoire porte sur l'interprétation des clauses d'une convention collective, sur les salaires ou sur les conditions de travail, cet accord ou cette recommandation produira les effets d'une convention collective de travail.

Si l'accord ou la recommandation est intervenu en vue de régler un conflit survenu dans une branche d'activité ayant fait l'objet d'un arrêté d'extension de la convention.

Si l'accord ou la recommandation porte sur l'application des dispositions d'un arrêté réglementaire à défaut d'une convention collective, selon l'article 74, un nouvel arrêté sera pris automatiquement.

Art. 208. — Sont interdits tout lock-out et toute grève déclenchés avant épuisement des procédures de conciliation et de recommandation ou en violation des dispositions d'un accord de conciliation ou d'une recommandation ayant acquis force exécutoire.

Le lock-out ou la grève engagé en contravention des dispositions de la présente loi peut entraîner par sentence de la cour supérieure d'arbitrage:

a) Pour les employeurs, le paiement aux travailleurs des journées de salaires perdues de ce fait et pendant une période de deux ans au minimum, l'inéligibilité aux fonctions de membres des chambres de commerce, l'interdiction de faire partie d'une commission consultative du travail et d'un conseil d'arbitrage, de participer, sous une forme quelconque, à une entreprise de travaux ou un marché de fournitures pour le compte de l'Etat, du territoire ou d'une collectivité publique;

b) Pour les travailleurs, la perte du droit à l'indemnité de préavis et aux dommages-intérêts pour rupture de contrat.

La grève déclenchée après notification de l'opposition à ce que la recommandation de l'expert acquiert force exécutoire, n'entraîne pas la rupture du contrat de travail.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

CHAPITRE II

Du différend collectif.

Art. 200. — Conforme.

Nouveau paragraphe:

Lorsque la tentative de conciliation n'a pas abouti, un procès-verbal de non-conciliation est dressé. Il est signé par les parties et mentionne l'objet du conflit, les propositions des parties et les points sur lesquels le différend subsiste.

Art. 201. — En cas d'échec de la procédure de conciliation et lorsque la convention collective, s'il en existe une, ne contient pas de disposition relative à l'arbitrage, le différend est soumis à la procédure de médiation soit à la demande de l'une des parties, soit par décision du chef de territoire ou du groupe de territoires compétent.

Art. 202. — Les parties devront faire connaître, dans un délai de quatre jours à compter de la notification du procès-verbal de non-conciliation, si elles ont l'intention de recourir à la procédure de médiation. Lorsque l'une au moins des parties aura manifesté cette intention, les deux parties auront un délai de quarante-huit heures pour désigner un médiateur par accord commun.

Si aucun accord n'a pu être réalisé sur le nom d'un médiateur, le chef de territoire ou de groupes de territoires compétent procédera, dans un délai de quarante-huit heures, à une désignation sur une liste officielle établie annuellement par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle après avis de la commission consultative du travail. Cette liste ne pourra pas comprendre de magistrats, d'inspecteurs du travail ou de fonctionnaires d'autorité.

En tout état de cause, le médiateur ne pourra être choisi parmi les personnes impliquées dans le conflit ou qui auront participé à la procédure de conciliation.

A tout moment d'un conflit collectif du travail, lorsque ne se déroule ni procédure de médiation, ni procédure conventionnelle

d'arbitrage, le chef de territoire ou de groupe de territoires peut appeler les parties en conciliation devant la commission consultative du travail. En outre, il peut désigner, d'office, un médiateur choisi sur la liste officielle lorsqu'aucune des parties n'a demandé à recourir à la procédure de médiation.

Art. 202 bis. — Le médiateur ne peut pas se prononcer sur d'autres objets que ceux déterminés par le procès-verbal de non-conciliation ou ceux qui, résultant d'événements postérieurs à ce procès-verbal, sont la conséquence du conflit en cours.

Il donne un avis suivant les règles du droit commun sur les conflits collectifs du travail d'ordre juridique, c'est-à-dire sur les conflits relatifs à l'exécution des conventions collectives, des lois, décrets et arrêtés sur le travail.

Le médiateur se prononce en équité sur tous les autres conflits collectifs du travail et, notamment, sur ceux d'ordre économique.

Art. 203. — Les parties auront toujours le droit de présenter leurs observations au médiateur, oralement ou par écrit.

Le médiateur pourra demander les indications complémentaires aux parties, les entendre séparément ou contradictoirement, procéder à des enquêtes sur place avec les mêmes pouvoirs que l'inspecteur du travail, requérir des administrations, des syndicats et des entreprises la production de tous les documents prévus au présent code. En outre, le médiateur pourra demander aux administrations compétentes et aux syndicats des renseignements sur la situation économique de la branche d'activité dans laquelle s'est produit le différend et sur la situation sociale des salariés intéressés par le conflit.

Il peut recourir aux offices de toute personne qualifiée susceptible de l'éclairer tels les experts comptables agréés.

Le médiateur est tenu au secret professionnel. Les mêmes règles seront valables pour l'arbitre désigné en application d'une disposition conventionnelle.

Art. 204. — Dans un délai de huit jours, le médiateur dresse un rapport motivé de ses investigations. Les conclusions de ce rapport établissent, sous forme de recommandations, un projet de règlement des points en litige.

(Le reste sans changement.)

Art. 205. — A l'expiration d'un délai de cinq jours francs à compter de la notification de la recommandation du médiateur aux parties et si aucune de celles-ci n'a manifesté son opposition, la recommandation est transformée en sentence arbitrale par décision du chef de territoire ou de groupe de territoires et acquiert force exécutoire.

(Le reste sans changement.)

Art. 206. — Les sentences arbitrales visées à l'article 205 et celles qui auront été rendues en vertu de procédures prévues aux conventions collectives ne peuvent faire l'objet que d'un recours pour excès de pouvoir ou violation de la loi, qui est porté devant la cour supérieure d'arbitrage.

Conforme.

Art. 207. — Lorsqu'une sentence arbitrale porte sur l'interprétation des clauses d'une convention collective, sur les salaires ou sur les conditions de travail, cet accord ou cette recommandation produira les effets d'une convention collective de travail.

Si la sentence arbitrale est intervenue en vue de régler un conflit intéressant l'application d'une convention collective étendue en fonction des dispositions de l'article 72 précédent, la sentence pourra faire l'objet d'un arrêté d'extension.

Art. 208. — Sont interdits tout lock-out et toute grève déclenchés avant épuisement des procédures de conciliation et de médiation ou des procédures conventionnelles d'arbitrage ou en violation d'un accord de conciliation ou d'une sentence arbitrale exécutoire.

Le lock-out ou la grève engagé en contravention des dispositions de la présente loi peut entraîner les sanctions suivantes :

a) Pour les employeurs, le paiement aux salariés des journées de salaires perdues de ce fait.

b) Pour les salariés, la perte du droit à l'indemnité de préavis et aux dommages-intérêts pour rupture de contrat.

Le reste du paragraphe est disjoint.

Dernier alinéa : disjoint.

Texte proposé par votre commission de la justice saisi pour avis :

CHAPITRE II

Du différend collectif.

Art. 200. — Tout différend collectif du travail doit être soumis aux procédures de conciliation et d'arbitrage avant toute grève ou tout lock-out.

Ce différend est immédiatement notifié par les parties à l'inspecteur du travail qui procède, sans délai, à la conciliation.

Les accords de conciliation signés par les parties sont immédiatement exécutoires.

Art. 201. — En cas d'échec de la procédure de conciliation le différend est soumis à l'arbitrage.

Un procès-verbal de non-conciliation est dressé : il mentionne l'objet du conflit et les points qui seront soumis à l'arbitrage.

Art. 202. — Dans le délai de quatre jours à compter de la notification aux parties de l'échec de la conciliation par l'inspecteur du travail, les parties sont tenues de désigner un arbitre à défaut d'accord des parties, cette désignation est faite sans délai, par le président de la cour d'appel ou le président du tribunal supérieur d'appel.

L'arbitre ne peut être choisi ni parmi les fonctionnaires d'autorité, ni parmi les personnes ayant participé à la procédure de conciliation, ni parmi celles ayant un intérêt direct dans le conflit.

Chaque année, le chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, établit par arrêté pris après avis de la commission consultative du travail, la liste des magistrats et des personnalités qui peuvent seules remplir les fonctions d'arbitre. Cette liste est communiquée au président de la cour d'appel ou au président du tribunal supérieur d'appel.

Art. 202 bis. — Supprimé.

Art. 203. — L'arbitre ne peut statuer sur d'autres objets que ceux déterminés par le procès-verbal de non-conciliation ou ceux qui, résultant d'événements postérieurs à ce procès-verbal, sont la conséquence du conflit en cours.

Il statue en droit sur les conflits relatifs à l'interprétation et à l'exécution des lois, règlements, conventions collectives ou accords en vigueur.

Il statue en équité sur les autres conflits, notamment lorsque le conflit porte sur les salaires ou les conditions de travail, qui ne sont pas fixés par les dispositions des lois, règlements, conventions collectives ou accords en vigueur et, sur les conflits relatifs à la négociation et à la révision des clauses des conventions collectives.

Art. 204. — L'arbitre doit rendre sa décision dans les huit jours de la saisine; sa sentence doit être motivée et notifiée aux parties dans les quarante-huit heures.

La sentence arbitrale est immédiatement exécutoire. Toutefois, si elle est contestée dans les trois jours francs par un acte écrit adressé à l'arbitre par l'une ou moins des parties, l'exécution est suspendue et l'affaire portée devant un comité de surarbitrage.

L'arbitre transmet dans les vingt-quatre heures l'acte écrit visé ainsi que le dossier de l'affaire au président du comité de surarbitrage.

Art. 205. — Le comité de surarbitrage est composé du président de la cour d'appel ou du président du tribunal supérieur d'appel et de deux arbitres, choisis par lui sur la liste annuelle prévue à l'article 202, à l'exception de l'arbitre dont la sentence est en cause et de ceux qui pourraient avoir un intérêt dans l'affaire.

Il rend sa sentence dans les huit jours de la saisine; elle est motivée et notifiée aux parties dans les quarante-huit heures.

Art. 206. — L'arbitre prévu à l'article 202 et le comité de surarbitrage ont les plus larges pouvoirs pour s'informer de la situation économique des entreprises et des syndicats, réclamer aux parties tous documents ou renseignements d'ordre comptable et financier susceptibles de leur être utiles.

Ils peuvent être assistés d'experts choisis en raison de leur compétence et dotés des mêmes pouvoirs d'enquête et d'information.

Les arbitres et experts sont tenus au secret professionnel quant aux documents à eux confiés.

De leur côté, les parties remettent à l'arbitre ou au comité de surarbitrage un mémoire et les observations qu'elles jugeront utiles de présenter.

Art. 207. — Les accords de conciliation ainsi que les sentences arbitrales et surarbitrales sont immédiatement insérés aux journaux officiels, affichés aux sièges des communes et circonscriptions administratives du territoire, dans les bureaux des inspecteurs du travail et syndicats intéressés et au lieu de travail où est né le conflit; ils seront, dans la mesure du possible, traduits dans la langue en usage dans le pays.

Art. 207 bis (nouveau). — La sentence du comité de surarbitrage est immédiatement exécutoire.

Si cette sentence n'est pas exécutée, tout intéressé peut demander au comité de surarbitrage de constater son inexécution.

Art. 207 ter (nouveau). — Lorsqu'un accord de conciliation ou une sentence arbitrale ou surarbitrale devenu exécutoire porte sur l'interprétation des clauses d'une convention collective, sur les salaires ou sur les conditions de travail, cet accord ou cette sentence produira les effets d'une convention collective de travail.

Si l'accord ou la sentence est intervenue en vue de régler un conflit survenu dans une branche d'activité ou une convention collective aura été étendue, en application de l'article 69, un arrêté d'extension de la convention rendra obligatoires les décisions résultant de cet accord ou de cette sentence.

Si l'accord ou la sentence porte sur l'application des dispositions d'un arrêté réglementaire pris par application de l'article 74, à défaut d'une convention collective, l'autorité de qui émane cet arrêté sera tenue de le modifier conformément à cet accord ou à cette sentence.

Art. 207 quater (nouveau). — Les sentences arbitrales ou surarbitrales peuvent faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir ou violation de la loi qui est porté devant la cour supérieure d'arbitrage.

Ce recours est instruit et jugé conformément aux dispositions du chapitre IV du titre II de la loi du 11 février 1950 relative aux conventions collectives et aux procédures du règlement des conflits collectifs du travail.

Art. 208. — Sont interdits tout lock-out et toute grève avant épuisement des procédures visées au présent chapitre ou en violation des dispositions d'un accord de conciliation ou d'une sentence arbitrale ayant acquis force exécutoire.

Le lock-out ou la grève engagé en contravention des dispositions de la présente loi entraîne, par sentence du comité de surarbitrage :

a) En ce qui concerne les employeurs, le paiement aux travailleurs des journées de salaires perdues de ce fait;

b) En ce qui concerne les salariés, la perte du droit à l'indemnité de préavis et aux dommages-intérêts pour rupture de contrat.

Le comité de surarbitrage pourra, en outre, et pour une durée maximum de deux ans, prononcer l'une ou plusieurs des sanctions suivantes, à l'encontre des employeurs : inéligibilité aux fonctions de membres des chambres de commerce, interdiction, soit de faire partie d'une commission consultative du travail et d'un comité de

surarbitrage, soit de participer, sous une forme quelconque, à une entreprise de travaux ou un marché de fournitures pour le compte de l'Etat, du territoire ou d'une collectivité publique.

Les articles 200 à 208 traitent de l'importante question du règlement des différends collectifs du travail.

On peut hésiter entre deux systèmes: l'arbitrage obligatoire et l'arbitrage facultatif.

I. — L'arbitrage obligatoire était celui de la loi du 31 décembre 1936, du décret du 16 janvier 1937 et du 4 mars 1938.

La procédure en était la suivante:

Avant toute grève ou tout lock-out, le différend devait être obligatoirement soumis à une commission de conciliation. En cas d'échec de la conciliation, les parties désignaient chacune un arbitre. Si l'arbitrage échouait, le différend était porté devant un surarbitre.

Si la convention collective ne comportait pas de désignation, ou si l'accord des parties ne se faisait pas sur un nom, le surarbitre était désigné soit par le préfet, soit par le ministre compétent, sur une liste dressée par le président de la cour d'appel sur proposition du préfet.

Si une sentence arbitrale ou surarbitrale devenue définitive n'était pas exécutée par une partie ou un membre du groupement, partie aux différends collectifs, tout intéressé pouvait demander aux arbitres et surarbitres de constater son inexécution et de condamner le groupement en la personne auquel elle était imputable au paiement d'une astreinte. Un recours était possible devant la cour supérieure d'arbitrage.

II. — L'arbitrage facultatif est celui de la loi du 11 février 1950. Les parties sont libres de recourir à l'arbitrage. Si elles le décident, elles vont d'abord devant une commission nationale ou régionale de conciliation. En cas d'échec, les parties doivent se mettre d'accord sur le nom d'un arbitre et si l'accord ne se réalise pas sur un nom, il ne peut y avoir d'arbitrage. La décision de l'arbitre peut être déferée à la cour supérieure d'arbitrage.

Votre commission de la France d'outre-mer s'est, après l'Assemblée nationale, prononcée en faveur d'un système qui tient à la fois de l'arbitrage facultatif et de l'arbitrage obligatoire, mais qui, en fait, on le verra, est un arbitrage obligatoire.

Le différend peut faire l'objet de deux conciliations successives par l'inspecteur du travail d'abord, et, en cas d'échec, devant la commission consultative du travail, qui peut donner délégation à une commission spéciale présidée par l'inspecteur du travail.

Si la conciliation échoue, les parties désignent d'un commun accord un « médiateur » et, si l'accord ne se réalise pas sur un nom, le médiateur est choisi par le chef du territoire sur une liste qu'il aura établie lui-même après avis de la commission consultative du travail.

Le médiateur commence par donner un avis « suivant les règles du droit commun » (?) sur les conflits relatifs à l'exécution des conventions collectives des lois, décrets et arrêtés du travail. Il se prononce en équité sur les autres conflits.

Il semble qu'à ce moment de la procédure, le médiateur puisse entendre les observations des parties.

Dans un délai de huit jours (sans qu'on sache quel est le point de départ de ce délai), il fait un rapport, lequel devient un projet de règlement, établi sous la forme de « recommandation ». La recommandation est notifiée aux parties. Elle est affichée, traduite, publiée au *Journal officiel* du territoire. Si, dans les cinq jours de la notification aucune des parties n'a manifesté son opposition, la recommandation est transformée en sentence arbitrale par décision du chef du territoire et acquiert force exécutoire.

Votre commission de la justice s'est unanimement ralliée au système de l'arbitrage obligatoire.

Pour une première raison, tirée de l'expérience, nombre de conflits, entre 1936 et 1940, ont pu être réglés d'une façon satisfaisante, grâce à l'arbitrage obligatoire. D'autre part, ce système d'arbitrage fonctionne en A. O. F., où il a donné de bons résultats.

Le système de la commission de la France d'outre-mer a, à la fois, tous les inconvénients de l'arbitrage facultatif et tous ceux de l'arbitrage obligatoire. Il est trop lent au départ. Il faut, en cette matière, aller vite. Un double degré de conciliation ne se justifie pas. On comprend mal, d'autre part, cette procédure dans laquelle les parties s'engagent en pensant qu'elle peut être facultative et qui se transforme brusquement en décision obligatoire par la seule volonté du chef du territoire, quitte, du reste, à ce que cette obligation retombe dans le néant en cas d'opposition d'une des parties.

Votre commission de la justice a pensé qu'il fallait choisir entre l'obligation et la faculté et cela, dès le début de la procédure. Le système qu'elle préconise s'inspire des lois de 1936 et de 1938, mais surtout du système qui fonctionne à l'heure actuelle en A. O. F.

Tout différend collectif doit être porté immédiatement et sans délai devant l'inspecteur du travail. Si la conciliation échoue, les parties se mettent d'accord sur la désignation d'un arbitre choisi sur une liste établie par arrêté du chef du territoire, après avis de la commission consultative du travail.

A défaut d'accord, cette désignation est faite sur ladite liste par le président de la cour d'appel ou le président du tribunal supérieur d'appel.

Si l'arbitrage est contesté par l'une des parties, le différend est porté devant un comité de surarbitrage composé du président de la cour d'appel ou du président du tribunal supérieur d'appel et de deux arbitres choisis par lui sur la liste dont il vient d'être parlé.

La sentence est immédiatement exécutoire. Sa violation par les parties peut entraîner, par sentence du comité de surarbitrage, en ce qui concerne les employeurs, le paiement aux salariés des journées de salaires perdues de ce fait, en ce qui concerne les salariés, la perte du droit à l'indemnité de préavis et aux dommages-intérêts pour rupture de contrat.

Le comité de surarbitrage peut, en outre, et pour une durée maximum de deux ans, prononcer contre les employeurs diverses

sanctions, telles que l'inéligibilité aux fonctions de membre de chambre de commerce, interdiction de faire partie d'une commission consultative du travail.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

TITRE IX

Pénalités.

Art. 209. — Dans le présent titre, les sommes indiquées s'entendent en monnaie métropolitaine.

Art. 209 bis (nouveau). — Sera puni d'une amende de 1.000 F tout assesseur du tribunal du travail qui ne se sera pas rendu à son poste sur la citation qui lui aura été notifiée.

En cas de récidive, l'amende sera de 2.000 F à 6.000 F et le tribunal pourra, en outre, le déclarer incapable d'exercer les fonctions d'assesseur du tribunal du travail.

Le jugement sera imprimé et affiché à ses frais

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

TITRE IX

Pénalités.

Art. 209. — Conforme.

Art. 209 bis (nouveau). — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

TITRE IX

Pénalités.

Art. 209. — Conforme.

Art. 209 bis (nouveau). — Sera puni d'une amende civile de 1.000 F tout assesseur du tribunal du travail qui ne se sera pas rendu à son poste sur la citation qui lui aura été notifiée.

En cas de récidive, l'amende sera de 2.000 F à 6.000 F et le tribunal pourra, en outre, le déclarer incapable d'exercer les fonctions d'assesseur du tribunal du travail.

Le jugement sera imprimé et affiché à ses frais.

Ces amendes seront prononcées par le tribunal du travail.

Nous avons indiqué que la sanction frappant les assesseurs délinquants serait une amende civile et non une amende pénale, ce qui semble, d'ailleurs, être l'intention des rédacteurs de l'article. Nous signalons, à cet égard, que les assesseurs des tribunaux paritaires de fermage qui ne se présentent pas ne sont passibles que d'une amende civile; bien entendu, cette amende sera prononcée par le tribunal du travail et non par une juridiction répressive.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 210. — Seront punis d'une amende de 100 à 500 F, et, en cas de récidive, d'une amende de 400 à 4.000 F:

a) Les auteurs de contraventions aux dispositions des articles 2, 41, 49, paragraphe 2, 50, 62, 63, 94, 96, paragraphe 3, 97, 166 et 167;

b) Les auteurs de contraventions aux dispositions des arrêtés prévus par les articles 52 et 165;

c) Les employeurs, fondés de pouvoir ou leurs préposés, responsables du défaut d'affichage conforme aux dispositions de l'article 107.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 210. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 210. — Seront punis d'une amende de 100 à 500 F et, en cas de récidive, d'une amende de 400 à 4.000 F:

a) Les auteurs d'infractions aux dispositions des articles 32, paragraphe 1^{er}, 41, 63, 94, 96, paragraphe 3, et 97;

b) Les auteurs d'infractions aux dispositions des arrêtés prévus par les articles 52 et 165;

c) Conforme.

Au lieu de « contravention », nous avons jugé préférable de parler « d'infraction », afin d'éviter une confusion possible, le mot contravention ayant un sens précis dans notre droit pénal.

Cette observation vaut, d'ailleurs, pour l'article suivant.

Au paragraphe a, nous avons supprimé le visa des articles 49, 52, 116 et 167.

Art. 49, § 2. — Nous n'avons pas jugé nécessaire d'assortir d'une sanction pénale l'obligation faite par cet article de constater par écrit tout contrat d'apprentissage. La sanction civile, qui est la seule prévue dudit contrat, nous a semblé suffisante.

On pourrait, du reste, se demander contre qui la sanction serait prise.

Art. 50. — Nous n'avons pas aperçu en quoi pouvaient consister les infractions à cet article.

Art. 52. — Même observation que pour l'article précédent. On peut, dans le cadre de l'article 52, commettre des infractions aux dispositions des arrêtés prévus pour son application, mais non à l'article lui-même.

Art. 166 et 167. — Dans la rédaction que nous vous proposons l'article 166 n'existe plus et l'article 167 ne vise que la remise d'une carte de travail par l'office de main-d'œuvre.

Nous avons enfin et toujours, en ce qui a trait au paragraphe d de l'article, précisé la référence à l'article 32. Il ne peut s'agir, en effet, que du premier paragraphe de cet article, la sanction pénale étant destinée à frapper les employeurs qui omettent de solliciter le visa prévu.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 211. — Seront punis d'une amende de 200 à 500 F et, en cas de récidive, d'une amende de 400 à 4.000 F :

a) Les auteurs de contraventions aux dispositions des articles 53, 51, 116, paragraphe deuxième, 139 et 140 ;
b) Les auteurs de contraventions aux dispositions des arrêtés prévus par les articles 34, 35, 114, 117, 135, 141, 163 et 164.

Dans le cas de contravention aux articles 135 ou 141, la récidive pourra, en outre, être punie d'un emprisonnement de six jours à trois mois. Et s'il y a double récidive, l'emprisonnement sera obligatoirement prononcé.

En ce qui concerne les infractions à l'arrêté prévu à l'article 164, l'amende sera appliquée autant de fois qu'il y aura d'inscriptions omises ou erronées.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 211. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 211. — Seront punis d'une amende de 200 à 500 F et, en cas de récidive, d'une amende de 400 à 4.000 F :

a) Les auteurs d'infractions aux dispositions des articles 53, 51, 116, paragraphe deuxième, 139 et 140 ;
b) Les auteurs d'infractions aux dispositions des arrêtés prévus par les articles 35, 115, 117, 135, 141, 163 et 164 ;
c) Les personnes qui auront omis de faire la déclaration prévue à l'article 134.

Dans le cas d'infractions aux dispositions des arrêtés prévus par les articles 135 ou 141, la récidive pourra, en outre, être punie d'un emprisonnement de six jours à trois mois. Et s'il y a double récidive, l'emprisonnement sera obligatoirement prononcé.

En ce qui concerne les infractions à l'arrêté prévu à l'article 164, l'amende sera appliquée autant de fois qu'il y aura d'inscriptions omises ou erronées.

1° Au paragraphe b, nous avons supprimé le visa de l'article 34, dont nous avons décidé la disjonction. D'autre part, au lieu de l'article 114, il faut lire l'article 115, le premier ne prévoyant aucun arrêté ;

2° Nous proposons d'ajouter un paragraphe c, dans lequel nous reprenons la première partie du paragraphe b de l'article 217 ci-après, de façon à ne pas mettre sur le même plan les personnes qui auront omis de faire la déclaration prévue à l'article 134 et celles qui auront fait sciemment une fausse déclaration. Dans la première hypothèse, il convient de ne frapper le contrevenant que de peines légères, l'infraction étant moins grave que de faire sciemment une fausse déclaration ;

3° A l'avant-dernier alinéa, nous avons indiqué qu'il s'agissait des infractions aux « dispositions des arrêtés prévus par les articles 135 ou 141 » ; on ne peut, en effet, parler d'infraction à ces articles, qui ne font que renvoyer à des arrêtés d'application.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 212. — Les infractions aux dispositions des articles 3 à 6 inclus, 18, 25, seront poursuivies contre les directeurs ou administrateurs des syndicats et punies d'une amende de 400 à 4.000 francs.

Au cas de fausse déclaration relative aux statuts et aux noms et qualités des administrateurs ou directeurs, l'amende pourra être portée à 5.000 francs.

Les peines prévues par les articles 7 à 11 de la loi du 25 juin 1857 contre les auteurs de contrefaçon, apposition, imitation ou usage frauduleux des marques de commerce sont applicables en matière de contrefaçon, apposition, imitation ou usage frauduleux des marques syndicales ou labels.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 212. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 212. — Les infractions aux dispositions des articles 3 à 6 inclus, 18, 25, seront poursuivies contre les directeurs ou administrateurs des syndicats et punies d'une amende de 400 à 4.000 francs. Les tribunaux pourront, en outre, à la diligence du procureur de la République, prononcer la dissolution du syndicat.

2° et 3° alinéas : conformes.

A l'alinéa 1er, nous ne faisons que reprendre une disposition de l'article 51 du livre IV du code métropolitain.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 213. — Les infractions aux dispositions de l'article 72 en matière de salaires seront punies d'une amende de 400 à 4.000 F.

Art. 214. — Seront punis d'une amende de 400 à 4.000 F, et, en cas de récidive, d'une amende de 4.000 à 10.000 F et d'un emprisonnement de six jours à quinze jours ou de l'une de ces deux peines seulement :

a) Les auteurs d'infractions aux dispositions des articles 36, 115, 118, 119, 121, 122, 127, 128 paragraphe 2, 132, 158 et 164 avant-dernier paragraphe ;

b) Les auteurs d'infractions aux arrêtés prévus aux articles 29 paragraphe 2, 112, 119, 131 et 158.

Dans le cas d'infraction à l'article 36, s'il y a double récidive, l'emprisonnement sera obligatoirement prononcé.

Dans le cas d'infraction à l'article 115 ou aux arrêtés prévus à l'article 112, les pénalités ne seront pas encourues si l'infraction a été l'effet d'une erreur portant sur l'âge des enfants commise lors de l'établissement du carnet de travailleur.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 213. — Conforme.

Art. 214. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 213. — Conforme.

Art. 214. — Seront punis d'une amende de 400 à 4.000 F, et, en cas de récidive, d'une amende de 4.000 à 10.000 F et d'un emprisonnement de six jours à dix jours ou de l'une de ces deux peines seulement :

a) Les auteurs d'infractions aux dispositions des articles 36, 115, 118, 119, 121, 122, 127, 128 paragraphe 2, 133 bis et 164 avant-dernier paragraphe ;

b) Les auteurs d'infractions aux arrêtés prévus aux articles 29 paragraphe 2, 112, 119, 131 et 158.

Dans le cas d'infraction à l'article 36, s'il y a double récidive, l'emprisonnement sera obligatoirement prononcé.

Dans le cas d'infraction à l'article 115 les pénalités ne seront pas encourues si l'infraction a été l'effet d'une erreur portant sur l'âge des enfants, commise lors de l'établissement de la carte de travail.

Nous avons apporté à cet article les modifications suivantes :

1° A l'alinéa 1er, nous avons prévu comme maximum de la peine d'emprisonnement « dix » jours au lieu de « quinze », de façon à rester dans le domaine de la contravention de police ;

2° Au paragraphe a, d'une part, nous avons remplacé l'article « 132 » par « 133 bis » (la commission proposant la suppression de l'article 132) ; et, d'autre part, supprimer l'article 158, qui doit être renvoyé au paragraphe b ;

3° Au paragraphe b, nous avons supprimé le visa de l'article 169, dont nous vous proposons la disjonction ;

4° Au dernier alinéa, supprimer la référence à l'article 112, dans lequel il n'est pas question de l'âge des enfants. Au même alinéa, il convient également de remplacer les mots « carnet de salaire » par les suivants : « carte de travail », étant donné que nous n'avons pas retenu la proposition de la commission de la France d'outre-mer tendant à l'institution de ce carnet.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 215. — Seront punis d'une amende de 1.000 à 4.000 F et, en cas de récidive, d'une amende de 4.000 à 10.000 F et d'un emprisonnement de six jours à quinze jours ou de l'une de ces deux peines seulement :

a) Les auteurs d'infractions aux dispositions des articles 55, 63, 81, 90, 104, 105, 111, 113 et 170 ;

b) Les auteurs d'infractions aux dispositions des articles 74, 91 et 109 ;

c) Toute personne qui aura employé un travailleur de nationalité étrangère démuné de carnet de travailleur ou de carte de travail ou muni d'un carnet ou carte établi pour une profession autre que celle de l'emploi réellement tenu ;

d) Toute personne qui aura embauché un travailleur étranger dont le contrat avec un précédent employeur n'était pas, soit expiré, soit résilié par décision judiciaire, à moins que le travailleur n'ait été autorisé par l'inspecteur du travail ou présenté par l'office de main-d'œuvre, cette autorisation ou présentation réservant les droits du précédent employeur vis-à-vis du travailleur et du nouvel employeur.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 215. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 215. — Seront punis d'une amende de 1.000 à 4.000 F et, en cas de récidive, d'une amende de 4.000 à 10.000 F et d'un emprisonnement de six jours à dix jours ou de l'une de ces deux peines seulement :

a) Conforme ;

b) Les auteurs d'infractions aux dispositions des arrêtés prévus par les articles 74, 91 et 109 ;

c) Toute personne qui aura employé un salarié de nationalité étrangère démuné de carte de travail ou muni d'une carte établie pour une profession autre que celle de l'emploi réellement tenu ;

d) Conforme.

1° Au premier alinéa, remplacer « quinze jours » de peine par « dix jours » pour les raisons indiquées à l'article précédent ;

2° Au paragraphe b il convient d'indiquer qu'il s'agit d'infraction aux arrêtés prévus par les articles 74, 91 et 109 ; ces articles ne créent, en effet, aucune obligation à la charge de l'employeur ou du salarié ; ils se bornent à prévoir des arrêtés d'application ;

3° Au paragraphe c, supprimer les mots « carnet de salarié » pour les motifs développés à l'article précédent.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 216. — Sera puni d'une amende de 500 à 5.000 F et d'un emprisonnement de six jours à un an ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura porté ou tenté de porter atteinte soit à la libre désignation des délégués du personnel, soit à l'exercice régulier de leurs fonctions.

En cas de récidive dans le délai d'une année, l'emprisonnement sera toujours prononcé, les infractions pourront être constatées soit par l'inspection du travail, soit par les officiers de police judiciaire.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 216. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 216. — 1^{er} alinéa : conforme.

En cas de récidive dans le délai d'une année, l'emprisonnement sera toujours prononcé.

Au deuxième alinéa, supprimer la deuxième phrase. Il est inutile de dire que les infractions pourront être constatées par l'inspecteur du travail et les officiers de police judiciaire. Cette précision présente, de plus, l'inconvénient de laisser croire que, dans les hypothèses autres que celle visée par l'article 216, la constatation des infractions par ces fonctionnaires ne pourra pas avoir lieu.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 217. — Seront punis d'une amende de 2.000 à 20.000 F et d'un emprisonnement de six jours à trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement :

a) Les auteurs d'infractions aux dispositions des articles 2, paragraphe 1^{er}, sur l'interdiction du travail forcé, et 96, paragraphe 2, sur le payement du salaire en alcool ou boisson alcoolisée ;

b) Les personnes qui auront omis de faire la déclaration prévue à l'article 131 ou qui auront fait sciemment une fausse déclaration ;

c) Toute personne qui, par violence, menaces, tromperies, dol ou promesses, aura contraint ou tenté de contraindre un travailleur à s'embaucher contre son gré, ou qui, par les mêmes moyens, aura tenté de l'empêcher ou l'aura empêché de s'embaucher ou de remplir les obligations imposées par son contrat ;

d) Toute personne qui, en faisant usage d'un contrat fictif ou d'un carnet de travailleur mensonger, se sera fait embaucher ou se sera substituée volontairement à un autre travailleur ;

e) Tout employeur, fondé de pouvoirs ou préposé, qui aura porté sciemment sur le carnet du travailleur, le registre d'employeur ou tout autre document, des attestations mensongères relatives à la durée et aux conditions du travail accompli par le travailleur, ainsi que tout travailleur qui aura sciemment fait usage de ces attestations ;

f) Tout employeur, fondé de pouvoirs ou préposé, qui aura sciemment engagé, tenté d'engager ou conservé à son service un travailleur encore lié à un autre employeur par contrat de travail, un apprenti encore lié par un contrat d'apprentissage ou un stagiaire en cours de formation dans un centre de formation professionnelle, indépendamment du droit à dommages-intérêts qui pourra être reconnu à la partie lésée ;

g) Toute personne qui a exigé ou accepté du travailleur une rémunération quelconque à titre d'intermédiaire dans le règlement ou le payement des salaires, indemnités, allocations et frais de toute nature.

En cas de récidive, l'amende sera de 4.000 à 40.000 F et l'emprisonnement de quinze jours à six mois.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 217. — 1^{er} alinéa : conforme.

a) Les auteurs d'infractions aux dispositions de l'article 96, paragraphe 1^{er}, sur l'interdiction du travail forcé, et 96, paragraphe 2, le payement du salaire en alcool ou boisson alcoolisée. (Le reste sans changement.)

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 217. — 1^{er} alinéa : conforme.

a) Les auteurs d'infractions aux dispositions des articles 2, paragraphe 1^{er}, sur l'interdiction du travail forcé, et 96, paragraphe 2, sur le payement du salaire en alcool ou boisson alcoolisée ;

b) Les personnes qui auront fait sciemment une fausse déclaration d'accident de travail ou de maladie professionnelle ;

c) Conforme ;

d) Toute personne qui, en faisant usage d'un contrat fictif ou d'une carte de travail contenant des indications inexactes, se sera fait embaucher ou se sera substituée volontairement à un autre salarié.

e) Tout employeur, fondé de pouvoirs ou préposé, qui aura porté sciemment sur la carte de travail, le registre d'employeur ou tout autre document, des attestations mensongères relatives à la durée et aux conditions du travail accompli par le travailleur, ainsi que tout travailleur qui aura sciemment fait usage de ces attestations ;

f) Tout employeur, fondé de pouvoirs, ou préposé, qui aura sciemment engagé, tenté d'engager ou conservé à son service un travailleur encore lié à un autre employeur par contrat de travail, un apprenti encore lié par un contrat d'apprentissage ou un stagiaire en cours de formation dans un centre de formation professionnelle ;

g) Toute personne qui aura exigé ou accepté du travailleur une rémunération quelconque à titre d'intermédiaire dans le règlement ou le payement des salaires, indemnités, allocations et frais de toute nature.

Dernier alinéa : conforme.

1^o Au paragraphe a, il convient de rétablir la sanction prévue par le texte de l'Assemblée nationale au cas d'infraction à l'article 2, premier alinéa, sur l'interdiction du travail forcé (déjà adopté en séance publique) ;

2^o Le paragraphe b est modifié, conformément à la décision prise relativement à l'article 211, paragraphe c ;

3^o Le paragraphe d est rédigé ainsi qu'il suit au début : « Toute personne qui, en faisant usage d'un contrat fictif ou d'une carte de travail contenant des indications inexactes... »

Nous ne pouvons plus, en effet, comme nous l'avons déjà indiqué, maintenir les mots « carnet de salarié » ; d'autre part, il est préférable de parler d'une carte contenant « des indications inexactes » que d'une carte « mensongère » ;

4^o Au paragraphe e, même rectification, en ce qui concerne le « carnet du salarié » ;

5^o Au paragraphe f *in fine*, nous proposons la suppression des mots « indépendamment du droit à des dommages-intérêts qui pourra être reconnu à la partie lésée ».

Cette précision est, en effet, inutile : c'est le droit commun. De plus, elle risque d'être dangereuse, car elle semble indiquer que des dommages-intérêts ne pourront être accordés que dans la situation envisagée par le paragraphe f et non dans tous les cas.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 216. — Seront punis des peines prévues à l'article 217, sans préjudice de l'application des articles 309 et suivants du code pénal, les employeurs, fondés de pouvoirs ou préposés, qui ont sciemment exercé ou toléré que soient exercés sur un travailleur des excès ou sévices pouvant compromettre sa santé. Les mêmes peines sont applicables aux travailleurs qui auront exercé les mêmes excès ou sévices à l'encontre de leur employeur, de ses fondés de pouvoirs ou préposés.

Si les excès ou sévices ont occasionné une incapacité de travail, l'emprisonnement sera obligatoirement prononcé même s'il s'agit d'une première infraction.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 216. — Seront punis des peines prévues à l'article 217, sans préjudice de l'application des articles 309 et suivants du code pénal, les employeurs, fondés de pouvoirs ou préposés, qui ont sciemment exercé sur un travailleur des excès ou sévices pouvant compromettre sa santé. Les mêmes peines sont applicables aux travailleurs qui auront exercé les mêmes excès ou sévices à l'encontre de leur employeur, de ses fondés de pouvoirs ou préposés.

Si les excès ou sévices ont occasionné une incapacité de travail, l'emprisonnement sera obligatoirement prononcé même s'il s'agit d'une première infraction.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 218. — Supprimé.

Nous vous demandons de supprimer cet article, qui édicte des pénalités à l'encontre de ceux qui auront exercé des sévices ou excès pouvant compromettre la santé d'autrui.

Cet article est inutile, puisque les mêmes faits sont déjà prévus et sanctionnés par les articles 309 et suivants du code pénal.

D'autre part, il conduirait à la situation suivante, dont il est superflu de souligner le caractère exorbitant du droit commun : une même infraction pourrait être poursuivie en vertu de deux textes prévoyant des pénalités différentes.

Une telle innovation ne saurait être admise dans notre droit pénal.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 219. — Seront punis d'une amende de 4.000 à 20.000 F et, en cas de récidive, d'une amende de 20.000 à 100.000 F les auteurs d'infractions aux dispositions des articles 107, sauf en matière d'affichage, 108 et 172.

Art. 220. — Sera punie d'une amende de 10.000 à 20.000 F et d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui s'est opposée ou a tenté de s'opposer à l'exécution des obligations ou à l'exercice des pouvoirs qui incombent aux inspecteurs et contrôleurs du travail et aux chefs de circonscription administrative agissant comme suppléant de l'inspecteur du travail et des affaires sociales.

En cas de récidive, l'amende est de 20.000 à 40.000 F et l'emprisonnement d'un mois à six mois.

En cas de double récidive, l'emprisonnement est obligatoirement prononcé.

Les dispositions du code pénal qui répriment les actes de résistance, les outrages et les violences contre les officiers de police judiciaire sont, en outre, applicables à ceux qui se rendent coupables de faits de même nature à l'égard des inspecteurs ou de leurs suppléants.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond :

Art. 219. — Conforme.

Art. 220. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis :

Art. 219. — Conforme.

Art. 220. — Sera punie d'une amende de 10.000 à 20.000 F et d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui s'est opposée ou a tenté de s'opposer à l'exécution des obligations ou à l'exercice des pouvoirs qui incombent aux inspecteurs et contrôleurs du travail et aux chefs de circonscription administrative agissant comme suppléant de l'inspecteur du travail.

Les autres alinéas : conformes.

Il s'agit de la rectification d'une erreur matérielle.

Texte voté par l'Assemblée nationale :

Art. 221. —

Art. 221 bis. — Sera puni des peines prévues à l'article 408 du code pénal tout employeur qui aura retenu ou utilisé dans son intérêt personnel ou pour les besoins de son entreprise les soldes ou titres remis en cautionnement.

Art. 222. — L'article 463 du code pénal et la loi de sursis sont applicables à toutes les infractions prévues et réprimées au présent titre.

Lorsqu'une amende est prononcée en vertu du présent titre, elle est encourue autant de fois qu'il y a eu d'infractions sans que cependant le montant total des amendes infligées puisse excéder cinquante fois les taux maxima prévus ci-dessus.

Cette règle s'applique notamment au cas où plusieurs travailleurs auraient été employés dans des conditions contraires à la présente loi.

Les infractions prévues aux articles 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216 constituent des infractions de simple police; pour l'application de ces articles, il y a récidive lorsque, dans les douze mois antérieurs au fait poursuivi, le contrevenant a déjà subi une condamnation pour une contravention identique.

Les infractions prévues aux articles 217, 218, 219 et 220 constituent des délits.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 221. —

Art. 221 bis. — Conforme.

Art. 222. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 221. —

Art. 221 bis. — Conforme.

Art. 222. — 1^{er}, 2^e et 3^e alinéa: conformes.

Pour l'application des articles 210, 211, 212, 213, 214, 215 et 216, il y a récidive lorsque dans les douze mois antérieurs au fait poursuivi, le contrevenant a déjà subi une condamnation pour un fait identique.

Nous vous proposons de substituer aux deux derniers alinéas le texte suivant:

« Pour l'application des articles 210, 211, 212, 213, 214, 215 et 216, il y a récidive lorsque, dans les douze mois antérieurs au fait poursuivi, le contrevenant a déjà subi une condamnation pour un fait identique. »

Nous n'avons pas à dire, en effet, que certaines infractions constituent des contraventions et d'autres des délits.

Cette distinction résulte de l'article premier du code pénal, qui dispose en ces termes: « L'infraction que les lois punissent de peines de police est une contravention; l'infraction que les lois punissent de peines correctionnelles est un délit. »

Qu'il nous soit permis, au surplus, de trouver quelque peu étrange qu'une infraction punie d'une peine d'emprisonnement de six jours à un an (art. 216) ne constitue qu'une contravention, alors que le maximum des peines de simple police est de dix jours de prison.

Nous tenons enfin à préciser nettement que les délits visés par le présent titre comprennent, dans leurs éléments constitutifs, l'intention coupable. Nous ne voulons pas, à cet égard, déroger au droit commun. On ne saurait donc parler de délits contraventionnels.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 223. — Les chefs d'entreprises sont civilement responsables des condamnations prononcées contre leurs fondés de pouvoirs ou préposés

TITRE X

Dispositions transitoires.

Art. 224. — Les dispositions de la présente loi sont de plein droit applicables aux contrats individuels en cours.

Elles ne peuvent constituer une cause de rupture de ces contrats.

Ceux qui ne sont pas conformes à ces prescriptions doivent être, dans leurs dispositions, modifiés dans un délai de trois mois, à compter de la mise en application de la présente loi ou des décrets et arrêtés qu'elle prévoit.

Au cas de refus de l'une des parties, la juridiction compétente pourra ordonner, sous peine d'astreinte, de procéder aux modifications qui seront jugées nécessaires.

Art. 225. — Aussi longtemps que de nouvelles conventions collectives n'auront pas été établies dans le cadre de la présente loi, les conventions antérieures resteront en vigueur en celles de leurs dispositions qui ne lui sont pas contraires. Ces conventions sont susceptibles de faire l'objet d'arrêtés d'extension dans les conditions prévues au chapitre des conventions collectives.

Art. 226. — L'orientation et la formation professionnelle seront organisées par décrets du Président de la République, pris sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer et après avis de l'Assemblée de l'Union Française.

Les dépenses afférentes à l'orientation et à la formation professionnelles sont inscrites pour les parts incombant aux budgets généraux et locaux, au titre des dépenses obligatoires.

Art. 227. — Jusqu'à l'intervention d'une loi en la matière, les chefs de territoires sont habilités à prendre des arrêtés, après avis des commissions consultatives du travail et des assemblées représentatives, instituant provisoirement des prestations familiales pour tous les travailleurs régis par le présent code et des caisses de compensation pour assurer le versement de ces prestations.

Ces arrêtés seront soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 223. — Conforme.

TITRE X

Dispositions transitoires.

Art. 224. — Conforme.

Art. 225. — Conforme.

Art. 226. — L'orientation et la formation professionnelles seront organisées par décrets du Président de la République, pris sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer,

dernier alinéa: conforme.

Art. 227. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 223. — Conforme.

TITRE X

Dispositions transitoires.

Art. 224. — Conforme.

Art. 225. — Conforme.

Art. 226. — Conforme.

Art. 227. — Jusqu'à l'intervention d'une loi en la matière, des décrets du Président de la République, pris sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer institueront provisoirement des prestations familiales pour tous les salariés régis par le présent code et des caisses de compensation pour assurer le versement de ces prestations.

Il nous a paru que la matière des prestations familiales était trop délicate pour être laissée à la discrétion d'une réglementation émanant du seul chef du territoire. Nous proposons qu'il soit réglé par décret du Président de la République.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 228. — Il sera créé, partout où cela sera jugé possible, par décret du Président de la République pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer, des caisses chargées du financement des œuvres sociales d'entreprises, telles que cantines, coopératives de consommation, organisation des loisirs et de l'habitat.

Ces caisses seront alimentées par des cotisations d'employeurs et des subventions des pouvoirs publics; elles pourront également recevoir des dons et legs.

Elles seront gérées avec le concours des représentants des travailleurs.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 228. — Il sera créé par décret partout où cela sera jugé possible des caisses chargées du financement de l'habitation.

2^e alinéa: conforme.

3^e alinéa: disjoint.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 228. — Il sera créé par décret, partout où cela sera jugé possible et où les institutions équivalentes ne fonctionneront pas déjà, des caisses chargées du financement de l'habitation. Ces caisses, qui seront gérées avec le concours des représentants des salariés, seront alimentées par des cotisations d'employeurs et des subventions des pouvoirs publics; elles pourront également recevoir des dons et legs.

Un règlement d'administration publique fixera les conditions de fonctionnement et de contrôle de ces caisses.

Nous sommes d'accord sur le fond, à condition qu'on laisse fonctionner les institutions ayant le même but et ayant déjà donné satisfaction.

Texte voté par l'Assemblée nationale:

Art. 229. — Les institutions et procédures existant en application de règlements antérieurement en vigueur en matière de travail, de sécurité sociale et de prestations familiales continueront à être valables jusqu'au moment où seront effectivement mises en place les institutions et procédures découlant de la présente loi et des actes subséquents.

Art. 230. — Les décrets et les arrêtés du ministre de la France d'outre-mer, des chefs de groupe de territoires et des chefs de territoire prévus par le présent code, devront être pris dans le délai d'un an qui suivra la promulgation de la présente loi.

Art. 231. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi.

Texte proposé par votre commission de la France d'outre-mer saisie au fond:

Art. 229. — Conforme.

Art. 230. — Conforme.

Art. 231. — Conforme.

Texte proposé par votre commission de la justice saisie pour avis:

Art. 229. — Conforme.

Art. 230. — Conforme.

Art. 231. — Conforme.

ANNEXE N° 32

(Session de 1952. — Séance du 29 janvier 1952.)

AVIS SUPPLEMENTAIRE présenté au nom de la commission du travail et de la sécurité sociale sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, instituant un **code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer**, par M. Bassaud, sénateur (1).

Mesdames, messieurs, le 22 décembre, j'avais l'honneur, au nom de votre commission du travail, d'élever une protestation et de faire connaître au Conseil de la République que nous nous refusions, dans le trop court délai — quelques heures à peine — qui nous était octroyé, à nous livrer à un semblant d'examen du projet de loi instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer. Ce texte est trop important, il est attendu avec trop d'impatience par les salariés et les employeurs consciencieux pour que votre commission du travail lui donne son aval à la légère.

Mais l'Assemblée nationale a entendu nos voix et nous a accordé un délai supplémentaire. Depuis lors, votre commission a procédé sans relâche à une étude minutieuse d'un projet qui n'est pas le monstre que certains, à plaisir, cherchent à dresser comme un épouvantail. Loin d'être, comme on veut parfois le faire croire, l'élément de destruction d'une économie naissante, ce code sera, sorte de plus petit dénominateur social commun aux territoires de l'Union française, un facteur de stabilité et de promotion sociale.

Les capitaux qui s'investissent dans les entreprises productrices et le développement économique qui s'ensuit amènent chaque jour un plus grand nombre d'hommes, de femmes et de jeunes à connaître la condition de salariés. Il n'est pas possible que la France laisse se constituer dans les territoires de l'Union une sorte de « sous-prolétariat » inhumain.

Nous avons pensé que notre commission du travail — tout en restant dans son domaine : le plan professionnel et social — pouvait tenter d'apporter des améliorations techniques et surtout essayer de présenter un texte de conciliation.

L'élaboration si longue du projet de loi et des rapports, les débats foudroyants et parfois violents qui ont eu lieu sur ces textes, les commentaires auxquels ils ont donné lieu, ont pu éveiller des craintes quant aux répercussions d'un pareil code dans l'avenir. Nous ne croyions pas qu'il y ait lieu d'être pessimistes. Il nous est apparu que ce texte devait s'inspirer de notre code du travail métropolitain, mais assoupli par des adaptations aux conditions locales. Ces adaptations, il n'est pas de notre rôle de les réaliser et c'est la raison qui nous a amenés à prévoir un nombre considérable de textes réglementaires que devront prendre les chefs de territoires.

Votre commission du travail proposera ses suggestions sous forme d'amendements. Mais je tiens à insister sur certaines dispositions qui nous ont paru essentielles :

- 1° Le visa du contrat de travail;
- 2° La durée du travail;
- 3° L'inspection du travail;
- 4° Le carnet de travail;
- 5° L'emploi de la main-d'œuvre;
- 6° L'arbitrage.

1° Par création d'un visa des contrats de travail pour les salariés qui seront recrutés dans un territoire autre que celui du lieu de leur travail, il ne saurait être question de mettre en cause la liberté de contracter, pas plus que d'établir une sorte d'inquisition à l'égard des employeurs. Mais, il faut que des offices de main-d'œuvre soient tenus au courant des mouvements de travailleurs et soient à même, le cas échéant, de demander les mesures nécessaires pour enrayer le dépeuplement de zones entières. Il faut aussi qu'ils veillent à ce que les clauses essentielles, qui garantissent les droits des travailleurs et notamment les conditions de rapatriement, soient incluses dans les contrats. Ainsi, pourra-t-on, peut-être, éviter des procès, ce qui n'est point négligeable;

2° Votre commission du travail ne peut suivre la commission de la France d'outre-mer qui laisse aux chefs de territoires, le soin de fixer la durée du travail par des arrêtés qui, par ailleurs, pourraient être aggravés par des dérogations permanentes.

Nous vous proposons de fixer à 2.100 heures par an la durée légale du travail dans toutes les entreprises agricoles, d'accord en cela, avec l'Assemblée nationale. Mais nous estimons qu'il convient de poser, en principe, que dans tous les établissements publics ou privés, même d'enseignement ou de bienfaisance, la durée légale du travail, au-delà de laquelle il faudra accorder des majorations pour heures supplémentaires sera fixée à 500 heures par trimestre. La commission croit, en effet, que des exigences locales (telles que fêtes, manifestations religieuses, pluies, etc.) peuvent rendre difficile l'application stricte de la semaine de 40 heures.

La répartition, faite localement par les chefs de territoire, des 500 heures de travail sur le trimestre nous paraît constituer un assouplissement certain et permettre d'éviter le paiement d'heures supplémentaires qui, en réalité, n'en seraient pas, tout en sauvegardant le droit au juste salaire pour les salariés et en leur assurant un rythme de travail loyal.

Votre commission pense, par ailleurs, que les dérogations permanentes à ces deux règles peuvent très facilement conduire à l'abus.

(1) Voir : Assemblée nationale (1^{re} législ.), nos 7072, 3501, 4942, 8281, 9285, 1134, 3683, 4511, 6719, 10913, 12239, 13021, 13013 et in-8° 3065; Conseil de la République, nos 252 (année 1947), 179 (année 1948), 313, 823, 819, 850 (année 1951) et 51 (année 1952).

Elle estime donc qu'il ne doit y avoir que des dérogations temporaires et exceptionnelles;

3° L'un des soucis majeurs de votre commission du travail est celui de l'inspection du travail, de son importance, de son rôle, de ses prérogatives. A l'heure actuelle, il existe 38 inspecteurs outre-mer, 10 au département à Paris; 3 sont détachés, 9 en congé, 2 sous les drapeaux;

Il y a donc 38 inspecteurs en service local pour veiller aux conditions de vie et de travail de millions de salariés, répartis sur de vastes territoires. Il leur serait difficile de respecter les dispositions du premier alinéa de l'article 4 de la convention internationale établie à Genève, le 19 juin 1947, prescrivant :

« Les inspecteurs, nommés par l'autorité compétente et munis de pièces justificatives de leur qualité, seront tenus de procéder à des inspections des conditions de travail à des intervalles rapprochés. »

Etablir un code de travail n'est pas tout; encore faut-il le faire appliquer, sans créer de dangereuses illusions, facilement exploitables. Il faut que l'inspecteur du travail soit le conseiller et le guide d'organisations syndicales ou professionnelles dont le degré d'évolution n'est pas partout le même et qui peuvent concevoir le syndicalisme d'une manière assez simpliste, comme un simple instrument de revendication.

Pour toutes les tâches qui vont s'offrir à son activité, le corps actuel de l'inspection du travail est nettement insuffisant. C'est pourquoi, dans un article 228 bis, votre commission du travail vous propose le vote de dispositions qui, si elles sont adoptées, permettront de faire face aux nécessités créées par l'application des dispositions du code du travail et leur contrôle.

Par ailleurs, et dans le même esprit, nous vous proposons également de modifier le titre de l'inspection du travail outre-mer qui deviendrait inspection du travail et des affaires sociales outre-mer. L'inspecteur va, en effet, être appelé à faire des enquêtes sur tous les problèmes sociaux, à contrôler les mouvements de main-d'œuvre, l'orientation et la formation professionnelles. En définitive son rôle sera très différent de celui des inspecteurs du travail métropolitains.

4° Votre commission a toujours présente à la mémoire la lutte menée par le monde des travailleurs pour l'abrogation du livret ouvrier, et puisque par la loi du 2 juillet 1890 ils ont obtenu gain de cause, nous serions mal venus à donner vie, dans les territoires de l'Union française, à une institution si combattue dans la métropole et qui a donné lieu à tant d'abus;

5° Par contre, il nous paraît souhaitable que des offices de main-d'œuvre soient créés et tenus constamment au courant des mouvements des ouvriers et employés qu'ils enregistreront, ceci afin de promouvoir une politique de plein emploi;

6° Enfin, mise en face du problème du règlement des conflits du travail, votre commission avait à faire une option. S'inspirant en cela de l'esprit qui a présidé au vote de l'Assemblée nationale et aux décisions de votre commission de la France d'outre-mer, elle a pensé, comme d'ailleurs votre commission de la justice, qu'il convenait d'appeler les choses par leur nom. Elle vous propose une procédure d'arbitrage obligatoire qui s'inspire de la réglementation actuellement en vigueur en A. O. F.

Ce long texte n'est, insistons-y, qu'un cadre. Tout au long des articles un refrain revient : « des arrêtés du chef du groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle régleront... » De la façon dont ces arrêtés seront pris dépend l'efficacité des dispositions que nous allons voter et la rapidité de leur mise en application. Le rôle des chefs de territoires sera essentiel, leur négligence serait coupable.

Vous trouverez, ci-dessous, mesdames, messieurs, l'ensemble du texte que votre commission du travail a élaboré. Elle s'est aidée de toute la documentation qu'on a bien voulu lui fournir sur les conditions spéciales du travail outre-mer et des résultats de l'étude que, en même temps qu'elle, votre commission de la justice menait à bien.

EXAMEN DES ARTICLES

Art. 1 à 5. — Adoptés par le Conseil de la République.

Art. 6. — Les membres chargés de l'administration ou de la direction d'un syndicat doivent appartenir à la profession, être citoyens de l'Union française et jouir de leurs droits civils et politiques.

Ils doivent, en outre, n'avoir encouru aucune condamnation à une peine d'emprisonnement de trois mois au moins sans sursis.

Art. 7. — Les femmes mariées exerçant une profession ou un métier peuvent, sans l'autorisation de leur mari, adhérer aux syndicats professionnels et participer à son administration ou à sa direction dans les conditions fixées à l'article précédent.

Art. 8. — Les mineurs âgés de plus de 16 ans peuvent adhérer aux syndicats, sauf opposition de leur père, mère ou tuteur.

Art. 9. — Peuvent continuer à faire partie d'un syndicat professionnel les personnes qui ont quitté l'exercice de leur fonction ou profession, sous réserve d'avoir effectivement exercé celui-ci au moins trois ans.

Art. 10. — Tout membre d'un syndicat professionnel peut s'en retirer à tout instant nonobstant toute clause contraire, sans préjudice du droit, pour le syndicat, de réclamer la cotisation afférente aux six mois qui suivent le retrait d'adhésion.

Art. 11. — En cas de dissolution volontaire, statutaire ou prononcée par la justice, les biens du syndicat sont dévolus conformément aux statuts ou, à défaut de dispositions statutaires, suivant les règles déterminées par l'assemblée générale. En aucun cas, ils ne peuvent être répartis entre les membres adhérents.

CHAPITRE II

De la capacité civile des syndicats professionnels.

Art. 12. — Les syndicats professionnels jouissent de la personnalité civile. Ils ont le droit d'ester en justice et d'acquérir sans autorisation, à titre gratuit ou à titre onéreux, des biens, meubles ou immeubles.

Art. 13. — Ils peuvent, devant toutes les juridictions, exercer tous les droits réservés à la partie civile, relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif de la profession qu'ils représentent.

Art. 14. — Ils peuvent affecter une partie de leurs ressources à la création de logements de salariés, à l'acquisition de terrains de culture ou de terrains d'éducation physique, à l'usage de leurs membres.

Art. 15. — Ils peuvent créer, administrer ou subventionner des œuvres professionnelles telles que : institutions de prévoyance, caisses de solidarité, laboratoires, champs d'expériences, œuvres d'éducation scientifiques, agricoles ou sociales, cours et publications intéressant exclusivement la profession.

Les immeubles et objets mobiliers nécessaires à leurs réunions, à leurs bibliothèques et à leurs cours d'instruction professionnels sont insaisissables.

Art. 16. — Ils peuvent subventionner des sociétés coopératives de production ou de consommation.

Art. 17. — Ils peuvent passer des contrats ou conventions avec tous autres syndicats, sociétés, entreprises ou personnes. Les conventions collectives du travail sont passées dans les conditions déterminées par le chapitre IV du titre III.

Art. 18. — S'ils y sont autorisés par leurs statuts, et à condition de ne pas distribuer de bénéfices, même sous forme de ristournes, à leurs membres, les syndicats peuvent :

1° Acheter pour le louer, prêter ou répartir entre leurs membres tout ce qui est nécessaire à l'exercice de leur profession, notamment matières premières, outils, instruments, machines, engrais, semences, plantes, animaux et matières alimentaires pour le bétail ;

2° Prêter leur entremise gratuite pour la vente des produits provenant exclusivement du travail personnel ou des exploitations des syndiqués ; faciliter cette vente par exposition, annonces, publications, groupements de commandes et d'expéditions, sans pouvoir l'opérer sous leur nom, et sous leur responsabilité.

Art. 19. — Ils peuvent être consultés sur tous les différends et toutes les questions se rattachant à leur spécialité.

Dans les affaires contentieuses, les avis du syndicat sont tenus à la disposition des parties qui peuvent en prendre communication et copie.

CHAPITRE III

Des marques syndicales.

Art. 20. — Les syndicats peuvent déposer, dans les conditions déterminées par arrêté du chef du groupe de territoires, de territoires non groupés ou sous tutelle, leurs marques ou labels. Ils peuvent, dès lors, en revendiquer la propriété exclusive dans les conditions dudit arrêté. Ces marques ou labels peuvent être apposés sur tout produit ou objet de commerce, pour en certifier l'origine et les conditions de fabrication. Ils peuvent être utilisés par tous les individus ou entreprises mettant en vente ces produits.

Est nulle et de nul effet toute clause de contrat collectif, accord ou entente aux termes de laquelle l'usage par un employeur de la marque syndicale sera subordonné à l'obligation, pour ledit employeur, de ne conserver, ou de ne prendre à son service, que les adhérents du syndicat propriétaire de la marque.

CHAPITRE IV

Des caisses spéciales de secours mutuels et de retraites.

Art. 21. — Les syndicats peuvent, en se conformant aux dispositions des lois en vigueur, constituer entre leurs membres des caisses spéciales de secours mutuels et de retraites.

Art. 22. — Les fonds de ces caisses spéciales sont insaisissables dans les limites déterminées par la loi.

Art. 23. — Toute personne qui se retire d'un syndicat conserve le droit d'être membre de sociétés de secours mutuels et de retraites pour la vieillesse à l'actif desquelles elle a contribué par des cotisations ou versements de fonds.

CHAPITRE V

Des unions de syndicats.

Art. 24. — Les syndicats professionnels régulièrement constitués d'après les prescriptions de la présente loi peuvent librement se concerter pour l'étude et la défense de leurs intérêts économiques industriels, commerciaux et agricoles.

Ils peuvent se constituer en union sous quelque forme que ce soit.

Art. 25. — Les dispositions des articles 3, 5, 6, 7, 8 sont applicables aux unions de syndicats qui doivent, d'autre part, faire connaître, dans les conditions prévues à l'article 5, le nom et le siège social des syndicats qui les composent. Leurs statuts doivent déterminer les règles selon lesquelles les syndicats adhérent à l'union sont représentés dans le conseil d'administration et dans les assemblées générales.

Art. 26. — Ces unions jouissent de tous les droits conférés aux syndicats professionnels par les chapitres II, III et IV du présent titre.

Art. 27. — Des locaux pourront être mis à la disposition des unions de syndicats pour l'exercice de leur activité, sur leur demande, après avis de la commission consultative du travail et délibérations de l'assemblée représentative.

CHAPITRE VI

Des associations professionnelles.

Art. 28. — Sur proposition de l'inspecteur du travail, les associations professionnelles de caractère coutumier reconnues par arrêté du chef de territoire sont assimilées aux syndicats professionnels en ce qui concerne les attributions et les pouvoirs de ceux-ci.

TITRE III

*Du contrat de travail.*CHAPITRE 1^{er}*Du contrat de travail individuel.*

Art. 29. — Les contrats de travail sont passés librement.

Cependant, le chef de territoire, à titre exceptionnel et pour des raisons d'ordre économique ou social, et notamment dans l'intérêt de la santé ou de l'hygiène publique, a la faculté d'interdire ou de limiter certains embauchages dans des régions données, par arrêté pris après avis de la commission consultative du travail et de l'assemblée représentative qui pourra déléguer ses pouvoirs à sa commission permanente.

Art. 29 bis (nouveau). — Les contrats de travail sont soumis aux règles du droit commun.

Leur existence est constatée dans les formes qu'il convient aux parties contractantes d'adopter. La preuve peut être rapportée par tous moyens.

Les contrats écrits sont exempts de tous droits de timbre et d'enregistrement.

Art. 30. — Que's que soient le lieu de la conclusion du contrat et la résidence de l'une ou l'autre partie, tout contrat de travail conclu pour être exécuté dans l'un des territoires visés à l'article 1^{er} est soumis aux dispositions de la présente loi.

Art. 31. — Le salarié ne peut engager ses services qu'à temps ou pour un ouvrage déterminé.

Art. 31 bis (nouveau). — Lorsque le contrat est conclu pour une durée déterminée, la durée maxima est fixée :

Pour les salariés originaires du territoire, par arrêté du chef de territoire pris après avis de la commission consultative du travail,

Pour les autres salariés et dans la limite du groupe de territoires, par arrêté du chef de groupe de territoires pris après avis de la commission consultative du travail ;

Hors de la limite du groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, par arrêté du ministre de la France d'outre-mer pris après avis du chef du groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle et du conseil supérieur du travail.

Sauf dérogations accordées par le ministre de la France d'outre-mer, cette durée ne pourra excéder, selon que le salarié n'est pas ou est accompagné de sa famille :

Pour les salariés originaires du territoire, un an et deux ans ;

Pour les autres salariés, trois ans et quatre ans.

Art. 32. — Tout contrat de travail stipulant une durée déterminée supérieure à trois mois ou l'emploi dans une entreprise située hors du territoire de sa résidence habituelle des travailleurs doit être, après visite médicale de ceux-ci, constaté par écrit devant l'office de la main-d'œuvre du lieu d'embauchage ou, à défaut l'inspecteur du travail ou son suppléant légal.

L'autorité compétente vise le contrat, après notamment :

1° Avoir recueilli, s'il y a lieu, l'avis de l'inspection du travail du lieu de l'emploi sur les conditions du travail consenties et s'être assurée de l'accord de l'office de la main-d'œuvre du lieu de l'emploi ;

2° Avoir constaté l'identité du salarié, son libre consentement et la conformité du contrat de travail aux dispositions applicables en matière de travail ;

3° Avoir vérifié que le travailleur est libre de tout engagement antérieur ;

4° Avoir donné aux parties lecture et éventuellement traduction du contrat.

La demande de visa incombe à l'employeur.

Si le visa prévu au présent article est refusé, le contrat est nul de plein droit.

Si l'omission du visa est due au fait de l'employeur, le travailleur aura droit de faire constater la nullité du contrat et pourra, s'il y a lieu, réclamer des dommages et intérêts.

Le rapatriement est, dans ces deux cas, supporté par l'employeur.

Si l'autorité compétente pour accorder le visa n'a pas fait connaître sa décision dans les quinze jours qui suivent la demande de visa, le contrat est considéré comme valable.

Le rôle dévolu par le présent article aux offices locaux de main-d'œuvre sera rempli, en ce qui concerne les travailleurs embauchés dans la France métropolitaine par l'office de la main-d'œuvre prévu à l'article 168.

Art. 33. — Quand il y a engagement à l'essai, il doit être expressément stipulé au contrat. Il ne peut être conclu pour une durée supérieure au délai nécessaire pour mettre à l'épreuve le personnel engagé, compte tenu de la technique et des usages de la profession.

Dans tous les cas, l'engagement à l'essai ne peut porter, renouvellement compris, que sur une période maxima de six mois. Pour les travailleurs visés à l'article 90, premier alinéa, la durée maxima de cette période est portée à un an.

Les délais de recrutement et de route ne sont pas compris dans la durée maxima de l'essai.

S'il est demandé dans les six mois de la cessation des services, le rapatriement est supporté par l'employeur sauf en cas de rupture du contrat injustifiée de la part du salarié ou résultant de sa faute grave.

Art. 34. — Les formes et les modalités d'établissement de l'engagement à l'essai, dans une entreprise située hors de la résidence habituelle du travailleur, sont fixées par arrêté du chef de groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail et de l'assemblée représentative.

Art. 35. — Le règlement intérieur est établi par le chef d'entreprise sous réserve de la communication dont il est fait mention au troisième alinéa du présent article. Son contenu est limité exclusivement aux règles relatives à l'organisation technique du travail, à la discipline et aux prescriptions concernant l'hygiène et la sécurité, nécessaires à la bonne marche de l'entreprise.

Toutes autres clauses qui viendraient à y figurer, notamment celles relatives à la rémunération, seront considérées comme nulles de plein droit.

Avant de le remettre en vigueur, le chef d'entreprise doit communiquer le règlement intérieur à l'inspecteur du travail qui peut exiger le retrait ou la modification des dispositions contraires aux lois et règlements en vigueur.

Les modalités de communication de dépôt et d'affichage du règlement intérieur, ainsi que le nombre de salariés de l'entreprise au-dessus duquel l'existence de ce règlement est obligatoire, sont fixés par arrêtés du chef de groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail et soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Art. 36. — Il est interdit à l'employeur d'infliger des amendes.

Art. 37. — Le travailleur doit toute son activité professionnelle à l'entreprise, sauf dérogation stipulée au contrat.

Toutefois, il lui est loisible, sauf convention contraire, d'exercer, en dehors de son temps de travail, toute activité à caractère professionnel non susceptible de concurrencer l'entreprise ou de nuire à la bonne exécution des services convenus.

Toute clause d'un contrat portant interdiction pour le salarié d'exercer une activité quelconque à l'expiration ou après la rupture dudit contrat est nulle de plein droit sauf si l'activité interdite est effectivement de nature à concurrencer l'employeur, si la durée de l'interdiction ne dépasse pas deux ans et si les lieux dans lesquels l'interdiction est prévue ne sont pas situés à plus de 200 kilomètres du lieu de travail.

Art. 38. — Le contrat de travail, à durée indéterminée, peut toujours cesser par la volonté de l'une des parties. Cette résiliation est subordonnée à un préavis donné par la partie qui prend l'initiative de la rupture. En l'absence de convention collective, un arrêté du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail, détermine les conditions et la durée du préavis, compte tenu notamment, de la durée du contrat et des catégories professionnelles.

Art. 39. — Pendant la durée du délai de préavis, l'employeur et le salarié sont tenus au respect de toutes les obligations réciproques qui leur incombent.

En vue de la recherche d'un autre emploi, le salarié bénéficiera, pendant la durée du préavis, d'un jour de libéré par semaine pris globalement ou heure par heure, après entente avec l'employeur.

Art. 40. — Toute rupture de contrat à durée indéterminée sans préavis ou sans que le délai de préavis ait été intégralement observé emporte obligation, pour la partie responsable, de verser à l'autre partie une indemnité dont le montant correspond à la rémunération et aux avantages de toute nature dont aurait bénéficié le salarié durant le délai de préavis qui n'aura pas été effectivement respecté.

Cependant, la rupture du contrat peut intervenir sans préavis au cas où l'une des parties peut justifier d'une faute grave à l'encontre de l'autre partie.

Art. 41. — Le contrat de travail à durée déterminée ne peut cesser avant terme par la volonté d'une seule des parties, que dans les cas prévus au contrat ou dans celui de faute lourde.

Art. 42. — Toute rupture abusive du contrat peut donner lieu à des dommages-intérêts.

Art. 42 bis (nouveau). — Lorsqu'un salarié, ayant rompu abusivement un contrat de travail engagé à nouveau ses services, le nouvel employeur est solidairement responsable du dommage causé à l'employeur précédent dans les trois cas suivants :

1° Quand il est démontré qu'il est intervenu dans le débauchage ;

2° Quand il a embauché un salarié qu'il savait déjà lié par un contrat de travail ;

3° Quand il a continué à occuper un salarié après avoir appris que ce salarié était encore lié à un autre employeur par un contrat de travail. Dans ce troisième cas, la responsabilité du nouvel employeur cesse d'exister si, au moment où il a été averti, le contrat de travail abusivement rompu par le salarié était venu à expiration soit s'il s'agit de contrats à durée déterminée, par l'arrivée du terme, soit, s'il s'agit de contrats à durée indéterminée, par l'expiration du préavis ou si un délai de quinze jours s'était écoulé depuis la rupture dudit contrat.

Art. 43. — Le privilège établi par l'article 2101 (§ 4) du code civil s'étend aux indemnités prévues pour inobservation du préavis et aux dommages-intérêts prévus aux articles 41 et 42.

Art. 44. — En cas de résiliation avant terme d'un contrat soumis aux dispositions de l'article 32, l'employeur est tenu d'en aviser, dans les quinze jours, l'autorité devant laquelle le contrat a été conclu.

Art. 45. — S'il survient une modification dans la situation juridique de l'employeur, notamment par succession, vente, fusion, transformation de fonds, mise en société, tous les contrats de travail en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel employeur et le personnel de l'entreprise. Leur résiliation ne peut intervenir que dans les formes et aux conditions prévues par le présent chapitre.

La cessation de l'entreprise, sauf le cas de force majeure, ne dispense pas l'employeur de respecter les règles établies par le présent chapitre.

Les parties ne peuvent renoncer à l'avance au droit éventuel de demander des dommages-intérêts en vertu des dispositions ci-dessus.

Art. 46. — Le contrat est suspendu :

a) En cas de fermeture de l'établissement par suite du départ de l'employeur sous les drapeaux ou pour une période obligatoire d'instruction militaire ;

b) Pendant la durée du service militaire du salarié et pendant les périodes obligatoires d'instruction militaire auxquelles il est astreint ;

c) Pendant la durée de l'absence du salarié en cas de maladie dûment constatée par un médecin agréé, durée limitée à six mois ; ce délai est prorogé jusqu'au remplacement du salarié.

Art. 46 ter (nouveau). — Les droits des salariés mobilisés sont garantis, en tout état de cause, par la législation en la matière.

Art. 47. — Les dispositions des articles 33 à 46 ne s'appliquent pas, sauf convention contraire, aux contrats d'engagement à l'essai qui peuvent résiliés sans préavis et sans que l'une ou l'autre des parties puisse prétendre à l'indemnité.

Art. 48. — A l'expiration de son contrat, tout travailleur peut exiger de son employeur, sous peine de dommages-intérêts, un certificat indiquant exclusivement la date de son entrée, celle de sa sortie, la nature et les dates des emplois successivement occupés.

Ces certificats sont exempts de tous droits de timbre et d'enregistrement, même s'ils contiennent la formule « libre de tout engagement », ou tout autre formule ne constituant ni obligation, ni quittance.

CHAPITRE II

De l'apprentissage.

Section I. — De la nature et de la forme du contrat d'apprentissage.

Art. 49. — Le contrat d'apprentissage est celui par lequel un chef d'établissement industriel, commercial ou agricole, ou artisan ou un façonnier, s'oblige à donner ou à faire donner une formation professionnelle méthodique et complète à une autre personne, et par lequel celle-ci s'oblige, en retour, à se conformer aux instructions qu'elle recevra et à exécuter les ouvrages qui lui seront confiés en vue de son apprentissage.

Le contrat doit être constaté par écrit, à peine de nullité, au plus tard dans la quinzaine de sa mise à exécution.

Le contrat est exempt de tous droits de timbre et d'enregistrement.

Art. 50. — Le contrat d'apprentissage est établi en tenant compte des usages et coutumes de la profession,

Il contient en particulier :

1° Les nom, prénoms, âge, profession, domicile du maître ou la raison sociale ;

2° Les nom, prénoms, âge, domicile de l'apprenti ;

3° Les nom, prénoms, profession et domicile de ses père et mère, de son tuteur ou de la personne autorisée par les parents ou à leur défaut par le juge de paix ;

4° La date et la durée du contrat ;

5° Les conditions de rémunération, de nourriture et de logement de l'apprenti ;

6° L'indication des cours professionnels que le chef d'établissement s'engage à faire suivre à l'apprenti, soit dans l'établissement soit au dehors.

Art. 51. — Les autres conditions de fond et de forme et les effets de ce contrat, ainsi que les cas et les conséquences de sa résiliation et les mesures de contrôle de son exécution sont réglés par arrêté du chef de territoire, pris sur proposition de l'inspection du travail, après avis de la commission consultative du travail.

Art. 52. — Des arrêtés du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail et de l'assemblée représentative, pourront déterminer les catégories d'entreprises dans lesquelles est imposé un pourcentage d'apprentis par rapport au nombre total des salariés.

Section II. — Des conditions du contrat.

Art. 53. — Nul ne peut recevoir des apprentis mineurs s'il n'est âgé de vingt et un ans au moins.

Art. 54. — Aucun maître, s'il ne vit en famille ou en communauté, ne peut loger en son domicile personnel ou dans son atelier, comme apprenties, des jeunes filles mineures.

Art. 55. — Ne peuvent recevoir des apprentis, les individus qui ont été condamnés, soit pour crime, soit pour délit contre les mœurs, soit pour quelque délit que ce soit à une peine d'au moins trois mois de prison sans sursis.

Section III. — Des devoirs des maîtres et des apprentis.

Art. 56. — Le maître doit prévenir sans retard les parents de l'apprenti ou leurs représentants en cas de maladie, d'absence ou de tout fait de nature à motiver leur intervention.

Il n'emploiera l'apprenti, dans la mesure de ses forces, qu'aux travaux et services qui se rattachent à l'exercice de sa profession.

Art. 57. — Le maître doit traiter l'apprenti en bon père de famille et lui assurer les meilleures conditions de logement et de nourriture.

Si l'apprenti ne sait pas lire, écrire et compter, ou s'il n'a pas encore terminé sa première éducation religieuse, le maître est tenu de lui accorder le temps et la liberté nécessaires pour son instruction. Ce temps sera dévolu à l'apprenti selon un accord réalisé entre les parties, mais ne pourra excéder une durée calculée sur la base de deux heures par jour de travail.

Art. 58. — Le maître doit enseigner à l'apprenti, progressivement et complètement, l'art, le métier ou la profession spéciale qui fait l'objet du contrat.

Il lui délivrera, à la fin de l'apprentissage, un congé d'acquit ou certificat constatant l'exécution du contrat.

Art. 59. — L'apprenti doit à son maître, dans le cadre de l'apprentissage, obéissance et respect. Il doit l'aider par son travail dans la mesure de ses aptitudes et de ses forces.

CHAPITRE III

Du tâcheronnat.

Art. 60. — Le tâcheron est un sous-entrepreneur recrutant lui-même la main-d'œuvre nécessaire qui passe avec un entrepreneur un contrat écrit ou verbal pour l'exécution d'un certain travail ou la fourniture de certains services moyennant un prix forfaitaire.

Art. 61. — Quand les travaux sont exécutés dans les ateliers, magasins ou chantiers de l'entrepreneur, ce dernier est, en cas d'insolvabilité du tâcheron, substitué à celui-ci en ce qui concerne ses obligations à l'égard des salariés.

Quand les travaux sont exécutés dans un lieu autre que les ateliers, magasins ou chantiers de l'entrepreneur, ce dernier est, en cas d'insolvabilité du tâcheron, responsable du paiement des salaires dus aux salariés.

Le salarié lésé aura, dans ces cas, une action directe contre l'entrepreneur.

Art. 62. — Le tâcheron est tenu d'indiquer sa qualité de tâcheron, le nom et l'adresse de l'entrepreneur, par voie d'affiche apposée de façon permanente dans chacun des ateliers, magasins ou chantiers utilisés.

Des arrêtés locaux pris après avis de la commission consultative du travail fixeront les modalités d'application du présent article.

Art. 63. — L'entrepreneur doit tenir à jour la liste des tâcherons avec lesquels il a passé contrat.

CHAPITRE IV

De la convention et des accords collectifs de travail.

La convention collective de travail est un accord relatif aux conditions de travail conclue entre, d'une part, les représentants d'un ou plusieurs syndicats ou groupements professionnels de salariés, reconnus par arrêté du chef du territoire, et d'autre part, une ou plusieurs organisations syndicales d'employeurs ou tout autre groupement d'employeurs ou un ou plusieurs employeurs pris individuellement.

La convention peut mentionner des dispositions plus favorables aux salariés que celles des lois et règlements en vigueur. Elle ne peut déroger aux dispositions d'ordre public définies par ces lois et règlements.

Les conventions collectives déterminent leur champ d'application. Celui-ci peut être fédéral, territorial, régional ou local.

Art. 65. — Les représentants des organisations syndicales ou de tout autre groupement professionnel visés à l'article précédent peuvent contracter au nom de l'organisation qu'ils représentent, en vertu :

Soit d'une délibération spéciale de cette organisation ;
Soit de mandats spéciaux et écrits qui leurs sont donnés individuellement par tous les adhérents de cette organisation.

A défaut, pour être valable, la convention collective doit être ratifiée par une délibération spéciale de ce groupement.

Les groupements déterminent eux-mêmes leur mode de délibération.

Art. 66. — La convention collective est applicable pendant une durée déterminée ou pour une durée indéterminée. Quand la convention est conclue pour une durée déterminée, sa durée ne peut être supérieure à cinq ans.

A défaut de stipulation contraire, la convention à durée déterminée qui arrive à expiration continue à produire ses effets comme une convention à durée indéterminée.

La convention collective à durée indéterminée peut cesser par la volonté d'une des parties.

La convention collective doit prévoir dans quelles formes et à quelle époque elle pourra être dénoncée, renouvelée ou révisée. La convention collective doit prévoir notamment la durée du préavis qui doit précéder la dénonciation.

Tout syndicat professionnel ou tout employeur qui n'est pas partie à la convention collective peut y adhérer ultérieurement.

Art. 67. — La convention collective doit être écrite en langue française à peine de nullité. Le chef du groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle détermine par arrêtés, pris après avis de la commission consultative du travail et de l'assemblée représentative, les conditions dans lesquelles sont déposées, publiées, diffusées et traduites les conventions collectives, ainsi que les conditions dans lesquelles s'effectuent les adhésions prévues au dernier paragraphe de l'article précédent. Ces arrêtés seront soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Les conventions collectives sont applicables, sauf stipulation contraire, à partir du jour qui suit leur dépôt dans les conditions et aux lieux qui seront indiqués par les arrêtés susvisés. Si la décision du ministre de la France d'outre-mer n'est pas intervenue à l'expiration du délai de trois mois à compter de la date des arrêtés

susvisés, ces textes seront considérés comme approuvés et le chef de territoire ou le chef de fédération les publiera sans délai au *Journal officiel* local.

Art. 68. — Sont soumises aux obligations de la convention collective toutes personnes qui l'ont signée personnellement ou qui sont membres des organisations signataires. La convention lie également les organisations qui lui donnent leur adhésion ainsi que tous ceux qui, à un moment quelconque, deviennent membres de ces organisations.

Lorsque l'employeur est lié par les clauses de la convention collective du travail, ces clauses s'appliquent aux contrats de travail conclus avec lui.

Dans tout établissement compris dans le champ d'application d'une convention collective, les dispositions de cette convention s'imposent, sauf dispositions plus favorables, aux rapports nés des contrats individuels ou d'équipe.

Section II. — Des conventions susceptibles d'être étendues et de la procédure d'extension.

Art. 69. — A la demande de l'une des organisations syndicales d'employeurs ou de salariés intéressées, considérées comme les plus représentatives, ou de sa propre initiative, le chef du territoire ou du groupe de territoires provoque la réunion d'une commission mixte en vue de la conclusion d'une convention collective de travail ayant pour objet de régler les rapports entre employeurs et salariés d'une branche d'activité déterminée sur le plan fédéral, territorial, régional ou local.

Un arrêté du chef du territoire ou du groupe de territoires détermine la composition de cette commission mixte qui comprendra en nombre égal, d'une part, des représentants des organisations syndicales les plus représentatives des salariés, d'autre part, des représentants des organisations syndicales les plus représentatives d'employeurs ou, à défaut, de celles-ci, des employeurs.

Des conventions annexes pourront être conclues pour chacune des principales catégories professionnelles; elles contiendront les conditions particulières du travail à ces catégories et seront discutées par les représentants des organisations syndicales les plus représentatives des catégories intéressées.

Le caractère représentatif d'un syndicat ou d'un groupement professionnel est déterminé par le chef du territoire ou du groupe de territoire qui réunira tous éléments d'appréciation et prendra l'avis de l'inspection du travail.

Les éléments d'appréciation comprendront notamment : Les effectifs; l'indépendance; les cotisations; l'expérience et l'ancienneté du syndicat, l'étendue et la nature de son activité.

La décision du chef de territoire est susceptible, le cas échéant, de recours dans un délai de quinze jours devant le chef du groupe de territoires. Toutes les décisions prises par le chef de groupe de territoires ou par le chef d'un territoire non groupé ou sous tutelle et relatives à l'application de la présente section, peuvent être déférées, dans les mêmes délais devant le ministre de la France d'outre-mer.

Le dossier fourni par le chef du territoire ou du groupe de territoires devra comprendre tous éléments d'appréciation recueillis et l'avis de l'inspecteur du travail.

Les dispositions qui précèdent ne pourront être interprétées comme autorisant l'administration à prendre connaissance des registres d'inscription des adhérents et des livres de trésorerie du syndicat.

Si une commission mixte n'arrive pas à se mettre d'accord sur une ou plusieurs des dispositions à introduire dans la convention, l'inspection du travail doit, à la demande de l'une des parties, intervenir pour faciliter la réalisation de cet accord.

Art. 70. — Les conventions collectives visées par la présente section comprennent obligatoirement des dispositions concernant :

- 1° Le libre exercice du droit syndical et la liberté d'opinion des salariés;
- 2° Les salaires applicables par catégories professionnelles et éventuellement par régions;
- 3° Les taux des heures supplémentaires;
- 4° La durée de la période d'essai et celle du préavis;
- 5° Les délégués du personnel;
- 6° Les dispositions concernant la procédure de révision, modification et dénonciation de tout ou partie de la convention collective;
- 7° Les modalités d'application du principe « à travail égal, salaire égal » pour les femmes et les enfants;
- 8° Les congés payés.

Art. 70 bis. — Les conventions collectives peuvent également contenir, sans que cette énumération soit limitative :

- 1° Les primes d'ancienneté et d'assiduité;
- 2° L'indemnité pour frais professionnels et assimilés;
- 3° Les indemnités de déplacement;
- 4° Quand il y a lieu, les indemnités prévues à l'article 90;
- 5° Les primes de panier pour les salariés devant prendre leur repas sur le lieu du travail;
- 6° Les conditions générales de la rémunération au rendement chaque fois qu'un tel mode de rémunération sera reconnu possible;
- 7° La majoration pour travaux pénibles, dangereux, insalubres;
- 8° Les conditions d'embauchage et de licenciement des salariés, sans que les dispositions prévues puissent porter atteinte au libre choix du syndicat par le salarié;
- 9° Quand il y a lieu, l'organisation et le fonctionnement de l'apprentissage et de la formation professionnelle dans le cadre de la branche d'activité considérée;
- 10° Les conditions particulières de travail des femmes et des jeunes dans certaines entreprises se trouvant dans le champ d'application de la convention, en vertu du principe « à travail égal, salaire égal »;

11° Quand il y a lieu, les modalités de constitution d'un cautionnement visé au chapitre V du présent titre;

12° L'emploi à temps réduit de certaines catégories de personnel et leurs conditions de rémunération;

13° L'organisation, le financement et la gestion des services sociaux et médico-sociaux;

14° Les conditions particulières du travail notamment: travail par roulement, travaux durant les repos hebdomadaires et durant les jours fériés;

15° Les procédures conventionnelles d'arbitrage suivant lesquelles seront ou pourront être réglés les conflits collectifs de travail susceptibles de survenir entre les employeurs et les salariés liés par la convention.

Art. 71. — Dans le cas où une convention collective concernant une branche d'activité déterminée a été conclue sur le plan fédéral, territorial ou régional, les conventions collectives conclues sur le plan inférieur, territorial, régional ou local, adaptent cette convention ou certaines de ses dispositions aux conditions particulières de travail existant sur le plan inférieur.

Elles peuvent prévoir des dispositions nouvelles et des clauses plus favorables aux salariés.

Art. 72. — A la demande de l'une des organisations syndicales les plus représentatives ou à l'initiative du chef de territoire ou du groupe de territoires, les dispositions des conventions collectives répondant aux conditions déterminées à l'article 70 peuvent être rendues obligatoires pour tous les employeurs et salariés compris dans le champ d'application professionnel et territorial de la convention, par arrêté du chef de territoire ou du groupe de territoires, pris après avis motivé de la commission consultative du travail.

Cette extension des effets et des sanctions de la convention collective se fera pour la durée et aux conditions prévues par ladite convention.

Toutefois, le chef de territoire ou du groupe de territoires doit exclure de l'extension, après avis motivé de la commission consultative du travail, les dispositions qui seraient en contradiction avec les textes législatifs ou réglementaires en vigueur. Il peut en outre, extraire de la convention, sans en modifier l'économie, les clauses qui ne répondraient pas à la situation de la branche d'activité dans le champ d'application considéré.

Art. 73. — L'arrêté prévu à l'article précédent cessera d'avoir effet lorsque la convention collective aura cessé d'être en vigueur entre les parties par suite de sa dénonciation ou de son non-renouvellement.

Le chef du territoire ou du groupe de territoires pourra, après avis motivé de la commission consultative du travail, à la demande de l'une des parties signataires ou de sa propre initiative, rapporter l'arrêté en vue de mettre fin à l'extension de la convention collective ou de certaines des dispositions lorsqu'il apparaîtra que la convention ou les dispositions considérées, ne répondent plus à la situation de la branche d'activité dans le champ d'application considéré.

Art. 74. — Un arrêté du chef du territoire ou du groupe de territoires, pris après avis de la commission consultative du travail peut, à défaut ou en attendant l'établissement d'une convention collective, réglementer les conditions du travail pour une profession déterminée. Cet arrêt sera soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Art. 75. — L'arrêté prévu à l'article 72 et au deuxième alinéa de l'article 73 devra être précédé d'un avis relatif à l'extension ou au retrait envisagé, invitant les organisations professionnelles et toutes personnes intéressées à faire connaître leurs observations et avis dans un délai de trente jours.

Un arrêté du chef du territoire ou du groupe de territoires détermine les modalités des consultations prévues à l'alinéa précédent.

Section III. — Des accords collectifs d'établissements.

Art. 76. — Des accords concernant un ou plusieurs établissements déterminés peuvent être conclus entre d'une part, un employeur ou un groupement d'employeurs, et d'autre part, des représentants des syndicats les plus représentatifs du personnel de l'établissement ou des établissements intéressés.

Les accords d'établissements ont pour objet d'adapter aux conditions particulières de l'établissement ou des établissements considérés les dispositions des conventions collectives fédérales, territoriales, régionales ou locales, et notamment les conditions d'attribution et le mode de calcul de la rémunération au rendement, des primes à la production individuelle et collective et des primes à la productivité.

Ils peuvent prévoir des dispositions nouvelles et des clauses plus favorables aux salariés.

A défaut de conventions collectives fédérales, territoriales, régionales ou locales, les accords d'établissement ne peuvent porter que sur la fixation des salaires et des accessoires de salaires.

Les dispositions des articles 66, 67, 68 s'appliquent aux accords prévus au présent article.

Section IV. — Des conventions collectives dans les services, entreprises et établissements publics.

Art. 77. —

Art. 78. — Lorsqu'une convention collective fait l'objet d'un arrêté portant extension pris en application de l'article 72, elle est applicable aux services, entreprises et établissements publics visés par la présente section qui, en raison de leur nature et de leur activité, se trouvent placés dans son champ d'application et dont le personnel ne bénéficie pas d'un statut législatif ou réglementaire particulier.

Section V. — De l'exécution de la convention.

Art. 79. — Les groupements de salariés ou d'employeurs liés par une convention collective ou un accord prévu à l'article 76 ci-dessus sont tenus de ne rien faire qui soit de nature à compromettre la loyale exécution. Ils ne sont garants de cette exécution que dans la mesure déterminée par la convention.

Art. 80. — Les groupements capables d'ester en justice, liés par une convention collective de travail ou l'accord prévu à l'article 76 ci-dessus, peuvent en leur nom propre intenter une action en dommages-intérêts à tous autres groupements, à leurs propres membres ou à toutes personnes liées par la convention ou l'accord, qui violeraient les engagements contractés.

Art. 81. — Les personnes liées par une convention collective ou l'accord prévu à l'article 76 ci-dessus peuvent intenter une action en dommages-intérêts aux autres personnes ou aux groupements liés par la convention ou l'accord qui violeraient à leur égard les engagements contractés.

Art. 82. — Les groupements capables d'ester en justice qui sont liés par la convention collective ou l'accord prévu à l'article 76 ci-dessus peuvent exercer toutes les actions qui naissent de cette convention ou de cet accord en faveur de leurs membres, sans avoir à justifier d'un mandat de l'intéressé, pourvu que celui-ci ait été averti et n'ait pas déclaré s'y opposer. L'intéressé peut toujours intervenir à l'instance engagée par le groupement.

Lorsqu'une action née de la convention collective ou de l'accord est intentée soit par une personne, soit par un groupement, tout groupement capable d'ester en justice, dont les membres sont liés par la convention ou l'accord, peut toujours intervenir à l'instance engagée à raison de l'intérêt collectif que la solution du litige peut présenter pour ses membres.

CHAPITRE V

Du cautionnement.

Art. 83. — Tout chef d'entreprise qui se fait remettre par un salarié un cautionnement en numéraire ou en titres doit en délivrer récépissé et le mentionner en détail sur le registre d'employeur prévu à l'article 164.

Art. 84. — Tout cautionnement doit être mis en dépôt dans le délai d'un mois à dater de sa réception par l'employeur. Mention du cautionnement et de son dépôt est faite sur le registre de l'employeur et justifiée par un certificat de dépôt à la disposition de l'inspection du travail et des affaires sociales.

Le chef de groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, fixe par arrêté les modalités de ce dépôt ainsi que la liste des caisses publiques et des banques habilitées à le recevoir. Les caisses d'épargne doivent accepter ce dépôt et délivrer un livret spécial, distinct de celui que le salarié pourrait posséder déjà ou acquies ultérieurement.

Art. 85. — Le retrait de tout ou partie du dépôt ne peut être effectué que sous le double consentement de l'employeur et du salarié, ou sous celui de l'un d'eux habilité à cet effet par une décision de la juridiction compétente.

Art. 86. — L'affectation du livret ou du dépôt au cautionnement de l'intéressé entraîne privilège sur les sommes déposées au profit de l'employeur et à l'égard des tiers qui formeraient des saisies-arrêts aux mains de ce dernier. Toute saisie-arrêt formée entre les mains de l'administration de la caisse publique ou de la banque est nulle de plein droit.

TITRE IV

Du salaire.

CHAPITRE I^{er}

De la détermination du salaire.

Art. 87. — A conditions égales de travail, de qualification professionnelle et de rendement, le salaire est égal pour tous les salariés quels que soient leur origine, leur sexe et leur statut dans les conditions prévues au présent titre.

Art. 88. — Dans le cas où le salarié permanent, qui n'est pas originaire du lieu d'emploi et n'y a pas sa résidence habituelle, ne peut, par ses propres moyens, se procurer un logement suffisant pour lui et sa famille, l'employeur est tenu de le lui assurer dans les conditions prévues au présent titre. La famille comprend le conjoint du salarié et ses enfants mineurs vivant habituellement sous son toit.

Art. 89. — Dans le cas où le salarié ne peut, par ses propres moyens, obtenir, pour lui et sa famille, un ravitaillement régulier, en denrées alimentaires de première nécessité, l'employeur est tenu de le lui assurer dans les conditions prévues à l'article 91.

Art. 90. — Lorsque les conditions climatiques de la région du lieu d'emploi diffèrent de celles caractérisant la résidence habituelle d'un salarié, et lorsqu'il résultera pour ce dernier des sujétions particulières du fait de son éloignement du lieu de sa résidence habituelle au lieu de l'emploi, le salarié recevra une indemnité destinée à le dédommager des dépenses et risques supplémentaires auxquels l'exposition sa venue et son séjour au lieu d'emploi.

Une indemnité sera allouée au salarié s'il est astreint par des obligations professionnelles à un déplacement du lieu de son emploi habituel.

Le taux de ces indemnités est fixé par conventions collectives ou par contrat individuel. A défaut de stipulations contractuelles, des arrêtés du chef de groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du

travail, fixent les taux minima de ces indemnités. Hors de la limite du groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, ces taux sont fixés par arrêté du ministre de la France d'outre-mer, après avis du chef de territoire et du conseil supérieur du travail.

Art. 91. — Des arrêtés du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail, fixent :

Les zones de salaires et les salaires minima interprofessionnels garantis ;

Les cas dans lesquels le logement doit être fourni, sa valeur maxima de remboursement, et les conditions auxquelles il doit répondre, notamment au regard de l'hygiène et pour assurer la protection des femmes et jeunes filles ne vivant pas en famille ;

Les régions et les catégories de salariés pour lesquelles est obligatoire la prestation d'une ration journalière de vivres, la valeur maxima de remboursement de celle-ci, le détail en nature et en poids des denrées alimentaires de première nécessité la composant, les conditions de cette fourniture, notamment par la mise en culture de terrains réservés à cet effet ;

Les cas dans lesquels doivent être concédées d'autres prestations que celles visées aux articles 83 et 89, les modalités de leur attribution et les taux maxima de remboursement ;

Éventuellement, les modalités d'attribution d'avantages en nature, notamment de terrains de culture.

A défaut de stipulations contractuelles :

Les salaires minima correspondant par catégorie professionnelle ;

Les taux minima des heures supplémentaires et du travail de nuit ou des jours non ouvrables ;

Éventuellement, les primes d'ancienneté et d'assiduité.

Art. 92. — Le salarié âgé de plus de 48 ans et de moins de 21 ans est considéré, au regard du salaire, comme un salarié adulte s'il est affecté aux mêmes travaux que celui-ci, sans préjudice des dispositions spéciales concernant le travail des jeunes.

Art. 93. — La rémunération d'un travail à la tâche ou aux pièces doit être calculée de telle sorte qu'elle procure au salarié de capacité moyenne et travaillant normalement un salaire au moins égal à celui du salarié rémunéré au temps, effectuant un travail analogue.

Aucun salaire n'est dû, en cas d'absence, en dehors des cas prévus par la réglementation et sauf accord entre les parties intéressées.

Art. 94. — Les taux minima de salaires ainsi que les conditions de rémunération du travail à la tâche ou aux pièces sont affichés aux bureaux des employeurs et sur les lieux de paye du personnel.

Art. 95. — Lorsque la rémunération des services est constituée, en totalité ou en partie, par des commissions ou des primes et prestations diverses ou des indemnités représentatives de ces prestations, dans la mesure où celles-ci ne constituent pas un remboursement de frais, il en est tenu compte pour le calcul de la rémunération pendant la durée du congé payé, des indemnités de préavis, des dommages-intérêts.

Le montant à prendre en considération à ce titre est la moyenne mensuelle des éléments visés au paragraphe précédent.

Toutefois, la période sur laquelle s'effectue ce calcul n'excédera pas les douze mois de service ayant précédé la cessation du travail.

CHAPITRE II

Du paiement du salaire.

Section I. — Du mode de paiement du salaire.

Art. 96. — Le salaire doit être payé en monnaie ayant cours légal, nonobstant toute stipulation contraire.

Le paiement de tout ou partie du salaire en alcool ou en boissons alcoolisées est formellement interdit.

Le paiement de tout ou partie du salaire en nature est également interdit, sous réserve des dispositions du chapitre 1^{er} du présent titre.

La paye est faite, sauf cas de force majeure, sur le lieu du travail ou au bureau de l'employeur lorsqu'il est voisin du lieu de travail. En aucun cas elle ne peut être faite dans un débit de boissons ou dans un magasin de vente, sauf pour les salariés qui y sont normalement occupés, ni le jour où le salarié a droit au repos.

Les salariés absents le jour de la paye peuvent retirer leur salaire aux heures normales d'ouverture de la caisse et, en tous cas, lors des payes suivantes.

Art. 97. — A l'exception des professions pour lesquelles des usages établis prévoient une périodicité de paiement différente et qui seront déterminés par arrêté du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail, le salaire doit être payé à intervalles réguliers ne pouvant excéder quinze jours pour les salariés engagés à la journée ou à la semaine, et un mois pour les salariés engagés à la quinzaine ou au mois.

Les paiements mensuels doivent être effectués au plus tard huit jours après la fin du mois de travail qui donne droit au salaire.

Pour tout travail aux pièces ou au rendement dont l'exécution doit durer plus d'une quinzaine, les dates de paiement peuvent être fixées de gré à gré, mais le travailleur doit recevoir chaque quinzaine des acomptes correspondant au moins à 90 p. 100 du salaire minimum et être intégralement payé dans la quinzaine qui suit la livraison de l'ouvrage.

Art. 98. — Le paiement du salaire doit être constaté par une pièce dressée ou certifiée par l'employeur ou son représentant et émanée par chaque intéressé ou par deux témoins s'il est illettré. Ces pièces sont conservées par l'employeur dans les mêmes conditions que les pièces comptables et doivent être présentées à toute réquisition de l'inspection du travail.

Sauf dérogation autorisée par l'inspecteur du travail, les employeurs seront tenus de délivrer au salarié au moment du paye-

ment un bulletin individuel de paye dont la contenance sera fixée par arrêté du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail. Mention sera faite par l'employeur du paiement du salaire sur un registre tenu à cette fin.

Ne sera pas opposable au salarié la mention « pour solde de tout compte » ou toute mention équivalente souscrite par lui, soit au cours de l'exécution, soit après la résiliation de son contrat de travail et par laquelle le salarié renonce à tout ou partie des droits qu'il tient de son contrat de travail.

L'acceptation sans protestation ni réserve, par le salarié d'un bulletin de paye, ne peut valoir renonciation de sa part, dans un délai de trois mois à compter de la signature du reçu, en paiement de tout ou partie du salaire, des indemnités et des accessoires du salaire qui lui sont dus en vertu des dispositions législatives, réglementaires ou contractuelles. Elle ne peut valoir non plus compte arrêté et réglé au sens des articles 2271 du code civil et 511 du code de procédure civile.

Section II. — Des privilèges et garanties de la créance de salaire.

Art. 99. — Les sommes dues aux entrepreneurs de tous les travaux ayant le caractère de travaux publics ne peuvent être frappées de saisies-arrêts, ni d'opposition au préjudice soit des ouvriers auxquels les salaires sont dus.

Les sommes dues aux ouvriers pour salaires sont payées de préférence à celles dues aux fournisseurs.

Art. 100. — La créance de salaire des gens de service, des ouvriers, des commis et des façonniers est privilégiée sur les meubles et immeubles du débiteur, dans les conditions prévues :

1^o Pour les gens de service, par l'article 2101, 4^o, du code civil ;

2^o Pour les ouvriers, commis et façonniers, par l'article 519 du code de commerce.

Peuvent, en outre, faire valoir une action directe ou des privilèges spéciaux :

1^o Les maçons, charpentiers et autres ouvriers employés pour édifier, reconstruire ou réparer les bâtiments, canaux ou autres ouvrages quelconques, dans les conditions prévues par l'article 1795 du code civil ;

2^o Les ouvriers qui ont travaillé soit à la récolte, soit à la fabrication ou à la réparation des ustensiles agricoles, soit à la conservation de la chose, dans les conditions prévues par l'article 2102, 1^o et 3^o, du code civil ;

3^o Les matelots et gens d'équipage, dans les conditions prévues par les articles 191 et suivants, 271 et 272 du code de commerce ;

4^o Les ouvriers employés à la construction, à la réparation, à l'armement et à l'équipage du navire, dans les conditions prévues par l'article 191 du code de commerce.

Art. 101. — Les dispositions des articles 2101 du code civil, 191 et 519 du code de commerce ne s'appliquent pas à la fraction insaisissable des sommes restant dues sur les salaires effectivement gagnés par les ouvriers pendant les quinze derniers jours de travail, ou par les employés pour les trente derniers jours, sur les commissions dues aux voyageurs et représentants de commerce pour les quatre-vingt-dix derniers jours de travail, et sur les salaires dus aux marins de commerce pour la dernière période de paiement.

A cette fraction insaisissable représentant la différence entre les salaires et commissions dus et la portion saisissable de ces salaires et commissions, telle qu'elle est déterminée par les décrets prévus à l'article 105 s'applique la procédure exceptionnelle suivante :

Les fractions des salaires et commissions ainsi désignées pour faire l'objet d'une mesure d'exception devront être payées, nonobstant l'existence de toute autre créance, dans les dix jours qui suivent le jugement déclaratif de faillite ou de liquidation judiciaire, et sur simple ordonnance du juge du commissaire, à la seule condition que le syndic ou le liquidateur ait en main les fonds nécessaires ;

Au cas où cette condition ne serait pas remplie, lesdites fractions de salaires et commissions devront être acquittées sur les premières rentrées de fonds, nonobstant l'existence et le rang de toute autre créance privilégiée ;

Au cas où lesdites fractions de salaires et commissions seraient payées grâce à une avance faite par le syndic, le liquidateur ou toute autre personne, le prêteur serait, par cela même, subrogé dans les droits des salariés et devrait être remboursé dès la rentrée des fonds nécessaires, sans qu'aucun autre créancier puisse y faire opposition.

Pour établir le montant des salaires, en vue de l'application des dispositions du présent article, il doit être tenu compte, non seulement des salaires et appointements proprement dits, mais de tous les accessoires desdits salaires et appointements et, éventuellement, de l'indemnité de préavis, de l'indemnité de congé payé et de l'indemnité pour rupture abusive du contrat de travail.

Art. 102. — L'ouvrier détenteur de l'objet par lui ouvré peut exercer le droit de rétention dans des conditions prévues par les articles 570 et suivants du code civil.

Les objets mobiliers confiés à un ouvrier pour être travaillés, façonnés, réparés ou nettoyés et qui n'auront pas été retirés dans le délai de deux ans pourront être vendus dans les conditions et formes déterminées par la loi du 31 décembre 1903, modifiée par celle du 7 mars 1905.

Section III. — De la prescription de l'action en paiement du salaire.

Art. 103. — La prescription de l'action en paiement du salaire est réglée par les articles 2271, 2272, 2274 et 2275 du code civil et 433 du code de commerce.

CHAPITRE III

Des retenues sur salaires.

Art. 101. — En dehors des prélèvements obligatoires, des remboursements de cessions consenties dans le cadre des dispositions réglementaires prévues à l'article 91, et des consignations qui peuvent être prévues par les conventions collectives et les contrats, il ne peut être fait de retenue sur les appointements ou salaires que par saisie-arrêt ou cession volontaire, soucrite devant le magistrat du lieu de la résidence ou à défaut l'inspecteur du travail, pour le remboursement d'avances d'argent consenties par l'employeur au salarié.

Toutefois, lorsque le magistrat ou l'inspecteur du travail habitent à plus de 25 kilomètres, il pourra y avoir consentement réciproque et écrit devant le chef de l'unité administrative la plus proche.

Les acomptes sur un travail en cours ne sont pas considérés comme avances.

Art. 105. — Des décrets pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer, après avis du chef du territoire et de la commission consultative du travail du ministère de la France d'outre-mer, fixent les portions de salaires soumises à prélèvements progressifs et les taux y afférents. La retenue visée à l'article précédent ne peut, pour chaque paye, excéder les taux fixés par les décrets.

Il doit être tenu compte, pour le calcul de la retenue, non seulement du salaire proprement dit, mais de tous les accessoires du salaire, à l'exception toutefois des indemnités déclarées insaisissables par la réglementation en vigueur, des sommes allouées à titre de remboursement de frais exposés par le salarié et des allocations ou indemnités pour charges de famille.

Art. 106. — Les dispositions d'une convention ou d'un contrat autorisant tous autres prélèvements sont nulles de plein droit.

Les sommes retenues au salarié en contravention des dispositions ci-dessus portent intérêts à son profit au taux légal depuis la date où elles auraient dû être payées et peuvent être réclamées par lui jusqu'à prescription, le cours en étant suspendu pendant la durée du contrat.

CHAPITRE IV

Des économats.

Art. 105. — Est considéré comme économat toute organisation où l'employeur pratique, directement ou indirectement, la vente ou la cession de marchandises aux salariés de l'entreprise pour leurs besoins personnels et normaux.

Les économats sont admis sous la triple condition :

- a) Que les salariés ne soient pas obligés de s'y fournir;
- b) Que la vente des marchandises y soit faite exclusivement au comptant et sans bénéfice;
- c) Que la comptabilité du ou des économats de l'entreprise soit entièrement autonome et soumise au contrôle de l'inspection du travail.

Le prix des marchandises mises en vente doit être affiché lisiblement.

« Tout commerce installé à l'intérieur de l'entreprise est soumis aux dispositions qui précèdent, à l'exception des coopératives ouvrières. »

Art. 108. — L'ouverture d'un économat dans les conditions prévues à l'article 107 est subordonnée à l'autorisation du chef de territoire, délivrée après avis de l'inspecteur du travail.

Elle peut être prescrite, dans toute entreprise, par le chef du territoire, sur proposition de l'inspecteur du travail.

Le fonctionnement est contrôlé par l'inspecteur du travail qui, en cas d'abus constaté, peut prescrire la fermeture provisoire pour une durée maxima d'un mois.

Le chef de territoire peut ordonner la fermeture définitive du ou des économats de l'entreprise sur rapport de l'inspecteur du travail.

Art. 108 bis. — La vente des alcools et spiritueux est interdite dans les économats, les coopératives, ainsi que sur le lieu d'emploi du salarié.

TITRE V

Conditions du travail.

CHAPITRE I^{er}

De la durée du travail.

Art. 109. — La durée légale du travail des employés ou ouvriers de l'un ou l'autre sexe, de tout âge, travaillant à temps, à tâche ou aux pièces, ne peut excéder :

- 1^o 500 heures par trimestre dans tous les établissements publics ou privés, même d'enseignement ou de bienfaisance;
- 2^o 400 heures par an dans toutes les entreprises agricoles.

Dans chaque territoire, des arrêtés du chef du territoire, pris après approbation du ministre de la France d'outre-mer, fixeront sur ces bases la durée du travail dont le dépassement donnera lieu à paiement de majorations pour heures supplémentaires et le taux des majorations.

Des arrêtés du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail, déterminent par branche d'activité et par

catégorie professionnelle, s'il y a lieu, les modalités d'application de la durée du travail et des dérogations, ainsi que la durée maxima des heures supplémentaires qui peuvent être effectuées en cas de travaux urgents ou exceptionnels et de travaux saisonniers.

CHAPITRE II

Du travail de nuit.

Art. 110. — Les heures pendant lesquelles le travail est considéré comme travail de nuit sont fixées dans chaque territoire par arrêté du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail. Les heures de commencement et de fin du travail de nuit peuvent varier suivant les saisons.

Art. 111. — Le repos des femmes et des enfants doit avoir une durée de onze heures consécutives au minimum.

Le travail de nuit des femmes et des enfants dans l'industrie demeure régi par les dispositions des conventions internationales de Washington étendues aux territoires relevant du ministre de la France d'outre-mer et des décrets du 28 décembre 1937.

CHAPITRE III

Du travail des femmes et des enfants.

Art. 112. — Des arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail, fixent la nature des travaux interdits aux femmes et aux femmes enceintes.

Art. 113. — Toute femme enceinte dont l'état a été constaté médicalement ou dont la grossesse est apparente peut quitter le travail sans préavis et sans avoir de ce fait à payer une indemnité de rupture de contrat.

A l'occasion de son accouchement, et sans que cette interruption de service puisse être considérée comme une cause de rupture du contrat, toute femme a le droit de suspendre son travail pendant douze semaines consécutives dont six semaines postérieures à la délivrance; cette suspension peut être prolongée de trois semaines en cas de maladie dûment constatée et résultant de la grossesse ou des couches. Pendant cette période, l'employeur ne peut lui donner congé.

Elle a droit, pendant cette période, à la charge de l'employeur, jusqu'à la mise en place d'un régime de sécurité sociale, aux soins gratuits et à la moitié du salaire qu'elle percevait au moment de la suspension du travail; elle conserve le droit aux prestations en nature.

Toute convention contraire est nulle de plein droit.

Art. 114. — Pendant une période de quinze mois, à compter de la naissance de l'enfant, la mère a droit à des repos pour allaitement. La durée totale de ces repos ne peut dépasser une heure par journée de travail.

La mère peut, pendant cette période, quitter son travail, sans préavis, et sans avoir de ce fait à payer une indemnité de rupture.

Art. 115. — Les enfants ne peuvent être employés dans aucune entreprise, même comme apprentis, avant l'âge de quatorze ans, sauf dérogation édictée par arrêté du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail, compte tenu des circonstances locales et des tâches qui peuvent leur être demandées.

Un arrêté du chef de territoire fixe la nature des travaux et les catégories d'entreprises interdits aux jeunes gens et l'âge limite auquel s'applique l'interdiction.

Art. 116. — L'inspecteur du travail peut requérir l'examen des femmes et des enfants par un médecin agréé en vue de vérifier si le travail dont ils sont chargés n'excède pas leurs forces. Cette réquisition est de droit à la demande des intéressés.

La femme ou l'enfant ne peut être maintenu dans un emploi ainsi reconnu au-dessus de ses forces et doit être affecté à un emploi convenable. Si cela n'est pas possible, le contrat doit être résolu avec paiement de l'indemnité de préavis.

CHAPITRE IV

Du repos hebdomadaire.

Art. 117. — Le repos hebdomadaire est obligatoire. Il est au minimum de vingt-quatre heures consécutives par semaine. Il a lieu en principe le dimanche.

Un arrêté du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative du travail et avis de l'assemblée représentative, détermine les modalités d'application du paragraphe précédent, notamment les professions pour lesquelles et les conditions dans lesquelles le repos pourra exceptionnellement et pour des motifs nettement établis, soit être donné par roulement ou collectivement d'autres jours que le dimanche, soit être suspendu par compensation des fêtes rituelles ou locales, soit réparé sur une période plus longue que la semaine.

CHAPITRE V

Des congés et des transports.

Section I. — Des congés.

Art. 118. — Sauf stipulations contractuelles plus favorables, le travailleur acquiert droit au congé payé à la charge de l'employeur :

- 1^o A raison d'un minimum de cinq jours de congé par mois de service effectif pour les salariés recrutés hors de la limite du groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle;
- 2^o A raison d'un minimum d'un jour et demi ouvrable de congé par mois de service effectif lorsqu'il a été astreint par des obligations

professionnelles à un déplacement du lieu de son emploi habituel, sauf en ce qui concerne les jeunes gens âgés de moins de dix-huit ans, qui auront droit à deux jours ouvrables;

3° A raison d'un minimum d'un jour ouvrable de congé par mois de service effectif dans les autres cas sauf en ce qui concerne les jeunes gens âgés de moins de 18 ans qui auront droit à deux jours ouvrables.

La durée du congé ainsi fixée est augmentée en considération de l'ancienneté des salariés dans l'entreprise suivant les règlements en vigueur ou les dispositions des conventions collectives.

Les mères de famille ont droit à un jour de congé supplémentaire par an pour chaque enfant de moins de 14 ans, enregistré à l'état-civil.

Pour le calcul de la durée du congé acquis, ne seront pas déduites les absences pour accident du travail ou maladie professionnelle, les périodes de repos des femmes en couches prévues à l'article 113, ni dans une limite de six mois les absences pour maladie dûment constatées par un médecin agréé.

Seront également décomptés, sur les bases indiquées ci-dessus, les services effectués sans congé correspondant pour le compte du même employeur, quel que soit le lieu de l'emploi.

Dans une limite de dix jours, ne peuvent être déduites de la durée du congé acquis les permissions exceptionnelles qui auraient été accordées au salarié à l'occasion d'événements familiaux touchant directement son propre foyer. Par contre, les congés spéciaux accordés en sus des jours légiés pourront être déduits s'ils n'ont pas fait l'objet d'une compensation ou récupération des journées ainsi accordées.

Art. 119. — Les salariés acquièrent droit de jouissance au congé après une durée de service effectif :

a) Egale à un an sans exceptions ci-dessous précisées;

b) Déterminée par arrêté du chef de groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail lorsqu'il a été astreint par des obligations professionnelles à un déplacement du lieu de l'emploi habituel;

c) Déterminée par arrêtés du ministre de la France d'outre-mer, après avis de la commission consultative prévue à l'article 136 pour les salariés recrutés hors de la limite du groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle.

En cas de rupture ou d'expiration du contrat avant que le salarié ait acquis droit au congé, une indemnité calculée d'après les dispositions de l'article 118 doit être accordée en place de congé. L'indemnité n'est pas due si la résiliation du contrat de travail étant le fait de l'employé, a été provoqué par une faute lourde.

En dehors de ces cas est nulle et de nul effet toute convention prévoyant l'octroi d'une indemnité compensatrice au lieu et place du congé.

Art. 120. — Le salarié est libre de prendre son congé dans le pays de son choix.

Art. 121. — L'employeur doit verser au salarié, pendant toute la durée du congé, une allocation qui sera au moins égale au salaire et indemnités dont le salarié bénéficiait au moment du départ en congé, à l'exclusion des primes de rendement et des indemnités prévues à l'article 90.

Pour les salariés bénéficiant des indemnités prévues à l'article 90 la durée du congé est augmentée des délais de route.

A défaut de convention contraire, les délais de route ne peuvent être supérieurs au temps nécessaire au salarié pour se rendre en congé au lieu de la résidence habituelle et en revenir, le cas échéant, par le moyen de transports le plus rapide mis à sa disposition.

Section II. — Voyages et transports.

Art. 122. — Sous réserve des dispositions prévues à l'article 127, sont à la charge de l'employeur les frais de voyage du salarié et de sa famille (femme, enfants mineurs à charge) et les frais de transport de leurs bagages :

1° Du lieu de la résidence habituelle au lieu d'emploi;

2° Du lieu d'emploi au lieu de la résidence habituelle;

En cas d'expiration du contrat à durée déterminée;

En cas de résiliation du contrat lorsque le salarié a acquis droit au congé dans les conditions prévues à l'article 119;

En cas de rupture du contrat ou de l'engagement à l'essai, du fait de l'employeur ou à la suite d'une faute lourde de celui-ci;

En cas de rupture du contrat due à un cas de force majeure;

3° Du lieu d'emploi au lieu de la résidence habituelle et vice-versa, en cas de congé normal. Le retour sur le lieu d'emploi n'est dû que si le contrat n'est pas venu à expiration avant la date de fin de congé et si le salarié à cette date est en état de reprendre son service.

Toutefois, le contrat de travail ou la convention collective pourront prévoir une durée minimum de séjour en deçà de laquelle le transport des familles ne sera pas à la charge de l'employeur. Cette durée n'excédera pas douze mois.

Art. 123. — Lorsqu'un contrat est résilié pour des causes autres que celles visées à l'article 122 ou par la faute lourde du salarié, le montant des frais de transport, aller et retour, incombant à l'entreprise, est proportionnel au temps de service du salarié.

Art. 124. — La classe de passage et le poids des bagages sont déterminés par la situation occupée par le salarié dans l'entreprise, suivant la stipulation de la convention collective ou, à défaut, suivant les règles adoptées par l'employeur à l'égard de son personnel ou suivant les usages locaux.

Il sera tenu compte, dans tous les cas, des charges de famille pour le calcul du poids des bagages.

Art. 125. — Sauf stipulation contraire, les voyages et transports sont effectués d'une voie et des transports normaux au choix de l'employeur.

Le salarié qui use d'une voie ou de moyens de transports plus coûteux que ceux régulièrement choisis ou agréés par l'employeur

n'est défrayé par l'entreprise qu'à concurrence des frais occasionnés par la voie ou les moyens régulièrement choisis.

S'il use d'une voie ou de transports plus économiques, il ne peut prétendre qu'au remboursement des frais engagés.

Les délais de transports s'ajoutent à la durée maxima du contrat telle qu'elle est prévue à l'article 31 de la présente loi.

Art. 126. — A défaut de stipulation contraire, le salarié qui use d'une voie ou de moyens de transports moins rapides que ceux régulièrement choisis par l'employeur ne peut prétendre, de ce fait, à des délais de route plus longs que ceux prévus pour la voie et les moyens normaux.

S'il use d'une voie ou de moyens plus rapides, il continue à bénéficier, en plus de la durée du congé proprement dit, des délais qui auraient été nécessaires avec l'usage de la voie et des moyens choisis par l'employeur.

Art. 127. — Le salarié qui a cessé son service peut faire valoir, auprès de son ancien employeur, ses droits en matière de congé, de voyage et de transport dans un délai maximum d'un an à compter du jour de la cessation du travail chez ledit employeur. Toutefois, les frais de voyage ne seront remboursés qu'en cas de déplacement effectif du salarié.

Art. 128. — Les dispositions de la présente section ne peuvent être un obstacle à l'application de la réglementation sur les conditions d'admission et de séjour des nationaux français et étrangers.

Le salarié a le droit d'exiger le versement en espèces du montant des frais de rapatriement à la charge de l'employeur dans les limites du cautionnement qu'il justifie avoir versé.

Art. 129. — Des arrêtés des chefs de territoires et des chefs de groupes de territoires pris après avis de la commission consultative du travail et soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer fixeront, en tenant compte des conventions collectives actuellement en vigueur, les mesures transitoires pour l'attribution du congé et les frais de déplacement aux salariés en service à la date d'application de la présente loi.

TITRE VI

Hygiène et sécurité. — Service médical.

CHAPITRE I.

Hygiène et sécurité.

Art. 130. — Dans chaque groupe de territoires et dans chaque territoire est institué près l'inspection du travail un comité technique consultatif pour l'étude des questions intéressant l'hygiène et la sécurité des salariés.

Un arrêté du chef de groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, règle la composition et le fonctionnement de ce comité, dans lequel toutes les parties intéressées devront être représentées.

Art. 131. — Les conditions d'hygiène et de sécurité sur le lieu de travail sont réglées par arrêté du chef de groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis du comité technique consultatif. Ces arrêtés tiennent compte des conditions locales et tendent à assurer aux salariés une hygiène et une sécurité équivalentes à celles dont bénéficie le salarié dans la métropole.

Ils précisent dans quels cas et dans quelles conditions l'inspecteur du travail devra recourir à la procédure de mise en demeure.

Art. 132. — Lorsqu'il existe des conditions de travail dangereuses pour la sécurité ou la santé des salariés, et non visées par la présente loi ou les arrêtés prévus à l'article précédent, l'employeur est mis en demeure par l'inspecteur du travail de remédier aux inconvénients constatés. Les délais d'exécution des mises en demeure sont fixés après avis du comité technique consultatif.

Art. 133. — La mise en demeure doit être faite par écrit soit sur le registre d'employeur, soit par lettre recommandée avec accusé de réception. Elle est datée et signée, elle précise les infractions ou dangers constatés et fixe les délais dans lesquels ils devront avoir disparu, et quel ne pourront être inférieurs à quatre jours francs, sauf en cas d'extrême urgence.

Art. 134. — L'employeur est tenu d'aviser l'inspecteur du travail dans un délai de quarante-huit heures de tout accident du travail survenu ou de toute maladie professionnelle constatée dans l'entreprise. Cet avis, dont le modèle est déterminé par arrêté du chef de groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis du comité technique consultatif, précise le lieu, la cause, les circonstances, les suites probables de l'accident, les nom, prénoms, âge, sexe et catégorie professionnelle de la victime, les nom, prénoms et adresse des témoins, la dénomination et l'adresse de l'entreprise.

La déclaration peut être faite par le salarié ou ses représentants jusqu'à l'expiration de la deuxième année qui suit l'accident ou la première constatation médicale de la maladie professionnelle.

CHAPITRE II

Service médical.

Art. 135. — Toute entreprise ou établissement doit assurer un service médical ou sanitaire à ses salariés.

Des arrêtés du chef de groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis du comité technique consultatif, déterminent les modalités d'exécution de cette obligation. Ils déterminent les conditions dans lesquelles seront effectuées les visites médicales périodiques et classent, compte tenu des conditions locales et du nombre des salariés et des membres de leurs familles

bénéficiant de l'article 88, les entreprises dans les catégories suivantes :

a) Entreprises devant s'assurer au minimum le service permanent d'un médecin titulaire du diplôme de docteur en médecine et d'un ou plusieurs infirmiers ;

b) Entreprises devant s'assurer au minimum le service permanent d'un médecin non titulaire du diplôme d'Etat de docteur en médecine et d'un ou plusieurs infirmiers ;

c) Entreprises devant s'assurer au minimum le concours périodique d'un médecin titulaire du diplôme de docteur en médecine ou les services permanents d'un médecin non titulaire de ce diplôme, avec, dans l'un ou l'autre cas, les services réguliers d'un ou plusieurs infirmiers ;

d) Entreprises devant s'assurer au minimum le concours permanent d'un ou plusieurs infirmiers ;

e) Entreprises dispensées de rémunérer le concours permanent d'un personnel spécialisé.

Toute entreprise groupant au moins mille salariés, même située dans un centre urbain, devra être classée dans la première catégorie.

Toute entreprise groupant au moins cent salariés devra s'assurer le concours permanent d'au moins un infirmier.

Art. 136. — Ne comptent pour l'application des prescriptions de l'article précédent que les médecins ou infirmiers ayant fait l'objet d'une décision d'agrément de la part du chef du territoire.

Cette décision prise après avis de l'inspection du travail et du service de santé peut être annulée dans les mêmes formes.

Pourront être agréés au titre de la deuxième catégorie prévue à l'article précédent, en cas d'insuffisance du nombre des docteurs en médecine, les médecins, même étrangers, titulaires de diplômes délivrés par les écoles ou universités françaises ou étrangères.

Art. 137. — Les entreprises groupant moins de mille salariés et se trouvant à proximité d'un centre médical ou d'un dispensaire officiel peuvent utiliser ses services pour les soins à donner aux salariés suivant modalités à fixer par arrêté du chef du territoire, après avis du comité technique consultatif.

Un arrêté du chef du territoire pris après avis de l'inspection du travail et du comité technique consultatif déterminera les conditions dans lesquelles des entreprises pourront se grouper pour organiser leur service médical ou sanitaire, un dispensaire ou une infirmerie. Chacune des entreprises participant au fonctionnement des organisations précitées reste tenue d'avoir une infirmerie avec salle d'isolement pour les cas urgents, dans laquelle le nombre de lits, le matériel et l'approvisionnement sont fixés par décision du chef du territoire, après avis du comité technique consultatif.

Art. 138. — Dans chaque exploitation dont l'effectif moyen dépasse cent personnes, une visite de salariés se déclarant malades est passée chaque matin après l'appel. Les femmes et les enfants des salariés de l'exploitation, s'ils le demandent, peuvent se présenter à cette visite pour y être examinés et, le cas échéant, recevoir les soins et les traitements nécessaires.

Les résultats de cette visite sont consignés sur un registre spécial dont le modèle est fixé par arrêté du chef du territoire, après avis du comité technique consultatif.

Art. 139. — En cas de maladie d'un salarié, d'une femme ou d'un enfant logé avec lui aux frais de l'entreprise, l'employeur est tenu de leur fournir gratuitement les soins et médicaments dans la limite des moyens définis au présent chapitre.

L'employeur est également tenu d'assurer gratuitement l'alimentation de tout salarié malade soigné sur place.

Art. 140. — L'employeur doit faire évacuer sur la formation médicale la plus proche les blessés et les malades transportables, non susceptibles d'être traités par les moyens dont il dispose.

Si l'employeur ne dispose pas immédiatement de moyens appropriés, il en rend compte d'urgence au chef de la circonscription administrative la plus proche, qui fait procéder à l'évacuation par les moyens à sa disposition, tous les frais occasionnés de ce chef à l'administration devant être remboursés par l'employeur au tarif officiel des transports médicaux.

Art. 141. — Un arrêté du chef de groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis du comité technique consultatif, détermine les conditions dans lesquelles les employeurs sont obligatoirement tenus d'installer et d'approvisionner en médicaments et accessoires :

Une infirmerie, pour un effectif moyen supérieur à 100 salariés ;

Une salle de pansements, pour un effectif de 20 à 100 salariés ;

Une boîte de secours, pour un effectif inférieur à 20 salariés.

TITRE VII

Des organismes et moyens d'exécution.

CHAPITRE I

Des organismes administratifs.

Art. 142. — L'inspection du travail et des affaires sociales outre-mer est chargée d'assurer l'exécution des dispositions du présent code et d'en contrôler l'application.

L'inspecteur du travail et des affaires sociales :

Veille à l'application des dispositions édictées en matière de travail et de protection des travailleurs de leur emploi, des mouvements de main-d'œuvre, de l'orientation et de la formation professionnelles ;

Eclaire de ses conseils et de ses recommandations les employeurs et les salariés ;

Coordonne et contrôle les services et organismes concourant à l'application de la législation sociale ;

Procède à toutes études et enquêtes, élaboration de règlements ayant trait aux différents problèmes sociaux intéressant les territoires d'outre-mer, à l'exclusion de ceux qui relèvent des services techniques avec lesquels l'inspection du travail et des affaires sociales peut toutefois être appelée à collaborer.

Art. 143. — Les inspecteurs du travail ont l'initiative de leurs tournées et de leurs enquêtes dans le cadre de la législation du travail en vigueur.

Art. 144. — L'inspection du travail de la France d'outre-mer comporte :

1^o Auprès du ministre : une inspection générale. L'inspecteur général, chef de service, assure l'exécution des directives ministérielles. Il coordonne, dirige et contrôle l'activité des inspecteurs et en rend compte au ministre. Il a l'initiative en toute matière intéressant le personnel du corps ; il élabore et propose au ministre les décisions de principe et les mesures et dispositions d'ordre statutaire ;

2^o Outre-mer : des inspections générales, des inspections territoriales. Les inspections du travail, outre-mer, relèvent de l'inspection générale du ministère de la France d'outre-mer avec laquelle elles correspondent directement, sous le couvert du chef du territoire ou du groupe de territoires, qui transmet obligatoirement.

Un arrêté du ministre de la France d'outre-mer détermine le ressort et l'organisation de chaque inspection générale et de chaque inspection territoriale outre-mer.

Art. 145. — L'organisation et le fonctionnement des services de l'inspection du travail sont fixés par arrêtés du ministre de la France d'outre-mer, après consultation des chefs de territoire.

La solde et les indemnités des inspecteurs sont à la charge du budget de l'Etat.

Les frais de fonctionnement des services ainsi que les dépenses résultant des missions spéciales et de prestations prévues à l'article 10 *in fine* du décret du 17 août 1941, sont supportés par les budgets locaux à titre de dépenses obligatoires.

Art. 146. — Le statut des inspecteurs du travail est fixé par décret en forme de règlement d'administration publique pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer et du secrétaire d'Etat à la fonction publique. Les inspecteurs généraux du travail de la France d'outre-mer ont, dans la hiérarchie administrative, rang de gouverneur ; les inspecteurs de la France d'outre-mer ont rang d'administrateur. Les inspecteurs généraux et inspecteurs sont nommés par décret pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer.

Art. 147. — Les inspecteurs généraux et inspecteurs du travail sont affectés par arrêté du ministre de la France d'outre-mer soit auprès du ministre, soit outre-mer, soit à une mission spéciale pour travaux et enquêtes ressortissant de leur compétence.

Art. 148. — Les inspecteurs du travail prêtent serment de bien et fidèlement remplir leur charge et de ne pas révéler, même après avoir quitté leur service, les secrets de fabrication et, en général, les procédés d'exploitation dont ils pourraient prendre connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

Ce serment est prêté devant la cour d'appel ou le tribunal supérieur d'appel du ressort. Toutefois, en cas d'empêchement, il peut être prêté par écrit.

Les inspecteurs du travail sont tenus au secret professionnel conformément aux dispositions de l'article 378 du code pénal.

Art. 148 *bis* (nouveau). — Les inspecteurs du travail ne pourront pas avoir un intérêt quelconque direct ou indirect dans les entreprises placées sous leur contrôle.

Art. 149. — Les inspecteurs du travail constatent, par procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions aux dispositions de la législation et de la réglementation du travail. Les procès-verbaux ne pourront être clos sans que la partie au contrat de travail incriminée ait été appelée par l'inspecteur à fournir ses explications, lesquelles devront être consignées au procès-verbal.

Tout procès-verbal devra être déposé au parquet ; en cas de poursuites et à peine de nullité absolue de celles-ci le procès-verbal devra être notifié à la partie intéressée ou à son représentant par la remise d'une copie certifiée conforme.

Un exemplaire du procès-verbal sera également remis au chef du territoire.

Art. 150. — Les inspecteurs du travail ont le pouvoir de :

a) Visiter et inspecter sans avertissement préalable, à toute heure du jour et de la nuit, tout lieu ou local où ils peuvent légitimement supposer qu'un employeur occupe, abrite ou héberge, un ou plusieurs salariés ou apprentis ; ils devront prévenir du début de leur inspection le chef d'entreprise ou le chef d'établissement ou son suppléant, qui pourront les accompagner au cours de la visite ;

b) Requérir si besoin est, les avis et les consultations de médecins et techniciens, notamment en ce qui concerne les prescriptions d'hygiène et de sécurité. Les médecins et techniciens sont tenus au secret professionnel dans les mêmes conditions et sous les mêmes sanctions que les inspecteurs du travail ;

d) Se faire accompagner, dans leurs visites, d'interprètes officiels assermentés et des délégués du personnel de l'entreprise visitée, ainsi que des médecins et techniciens visés au paragraphe c ci-dessus ;

e) Procéder à tous les examens, contrôles ou enquêtes jugés nécessaires pour s'assurer que les dispositions applicables sont effectivement observées et, notamment :

1^o Interroger, avec ou sans témoins, l'employeur ou le personnel de l'entreprise, contrôler leur identité, demander des renseignements à toute autre personne dont le témoignage peut sembler nécessaire ;

2^o Requérir la production de tout registre ou document dont la tenue est prescrite par la présente loi et par les textes pris pour son application ;

3° Prélever et emporter aux fins d'analyse, en présence du chef d'entreprise ou du chef d'établissement ou de son suppléant, et contre reçu, des échantillons des matières et substances utilisées ou manipulées.

Art. 151. — Il est institué un corps de contrôleurs du travail dont le statut est fixé par décret en forme de règlement d'administration publique, pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer. Ils sont nommés par arrêté du ministre de la France d'outre-mer. Ils prêtent devant le tribunal du premier degré du ressort le serment visé à l'article 148.

Art. 151 bis (nouveau). — Les contrôleurs du travail assistent les inspecteurs du travail dans le fonctionnement des services. Ils sont habilités à constater les infractions par des rapports écrits, au vu desquels l'inspecteur pourra décider de dresser procès-verbal dans les formes prévues à l'article 149.

Toutefois, les inspecteurs du travail peuvent déléguer leurs pouvoirs aux contrôleurs du travail pour une mission déterminée de contrôle ou de vérification.

Art. 152. — Des médecins inspecteurs du travail peuvent être placés auprès des inspecteurs du travail.

Leurs attributions et les conditions de nomination et de rémunération des médecins inspecteurs du travail sont déterminées par décret pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer.

Art. 153. — Dans les mines, minières et carrières, ainsi que dans les établissements et chantiers où les travaux sont soumis au contrôle d'un service technique, les fonctionnaires chargés de ce contrôle veillent à ce que les installations relevant de leur contrôle technique soient aménagées en vue de garantir la sécurité des salariés. Ils assurent l'application des règlements spéciaux qui peuvent être pris dans ce domaine et disposent, à cet effet et dans cette limite, des pouvoirs des inspecteurs du travail. Ils portent à la connaissance de l'inspecteur du travail les mesures qu'ils ont prescrites et, le cas échéant, les mises en demeure qui sont signifiées.

L'inspecteur du travail peut, à tout moment, demander et effectuer avec les fonctionnaires visés au paragraphe précédent la visite de contrôle technique des mines, minières, carrières, établissements et chantiers soumis à un contrôle technique.

Dans les parties d'établissements ou établissements militaires employant de la main-d'œuvre civile dans lesquels l'intérêt de la défense nationale s'oppose à l'introduction d'agents étrangers au service, le contrôle de l'exécution des dispositions applicables en matière de travail est assuré par les fonctionnaires ou officiers désignés à cet effet, sur proposition de l'autorité militaire compétente, et soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

La nomenclature de ces parties d'établissements ou établissements est dressée par arrêté du chef de groupe de territoires, du territoire non groupé ou sous tutelle, sur proposition de l'autorité militaire compétente et soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer.

Art. 154. — En cas d'absence ou d'empêchement de l'inspecteur du travail, le chef de la circonscription en sera, dans son ressort, le représentant légal.

Art. 155. — Les dispositions des articles 143, 149 et 150 du présent chapitre ne dérogent pas aux règles du droit commun quant à la constatation et à la poursuite des infractions par les officiers de police judiciaire.

Art. 155 bis. — Un conseil supérieur du travail est institué auprès du ministre de la France d'outre-mer.

Il a pour mission :

- 1° De protéger les droits des employeurs et des salariés;
- 2° D'étudier les problèmes concernant le travail, l'emploi des salariés, l'orientation, la formation professionnelle, le placement, les mouvements de main-d'œuvre, les migrations, l'amélioration de la condition matérielle et morale des salariés, la sécurité sociale;
- 3° D'émettre des avis et de formuler des propositions et résolutions sur la réglementation à intervenir en ces matières.

Le conseil supérieur du travail de la France d'outre-mer est présidé par le ministre de la France d'outre-mer ou son représentant. Il comprend :

Deux membres de l'Assemblée nationale, un membre du Conseil de la République et un conseiller de l'Union française;
Quatre représentants des salariés et quatre représentants des employeurs, nommés par arrêté du ministre de la France d'outre-mer, sur proposition des organisations professionnelles les plus représentatives;

Le président de la section sociale du conseil d'Etat;
Des experts et des techniciens désignés par arrêté du ministre de la France d'outre-mer, qui ont voix consultative.
Le secrétariat permanent du conseil supérieur du travail est assuré par un fonctionnaire de l'inspection générale du travail de la France d'outre-mer.

Un arrêté du ministre de la France d'outre-mer assure les conditions d'organisation et de fonctionnement du conseil supérieur du travail.

CHAPITRE II

Des organismes consultatifs.

Art. 156. — Une commission consultative du travail est instituée auprès des inspecteurs généraux et inspecteurs territoriaux du travail outre-mer qui en assurent la présidence. Elle est composée en nombre égal d'employeurs et de salariés respectivement désignés par les organisations d'employeurs et de salariés ou par le chef de territoire à défaut d'organisation pouvant être regardée comme représentative en application de l'article 69 ci-dessus.

A la demande du président ou de la majorité de la commission, peuvent être convoqués, à titre consultatif, des fonctionnaires qualifiés ou des personnalités compétentes en matière économique, médicale, sociale et ethnographique.

Un arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de l'assemblée locale, fixe les conditions de désignation et le nombre de représentants des employeurs et des salariés, la durée de leur mandat, qui ne peut excéder trois ans, le montant des indemnités qui leur sont allouées, et détermine les modalités de fonctionnement de la commission.

Art. 157. — Outre les cas pour lesquels leur avis est obligatoirement requis en vertu de la présente loi, les commissions consultatives du travail peuvent être consultées sur toutes les questions relatives au travail et à la main-d'œuvre.

Elles peuvent, à la demande du chef de territoire ou du groupe de territoires :

1° Examiner toute difficulté née à l'occasion de la négociation des conventions collectives;

2° Se prononcer sur toutes les questions relatives à la conclusion et à l'application des conventions collectives et notamment sur leurs incidences économiques.

Lorsque la commission consultative du travail est saisie d'une des questions portant sur les deux points qui précèdent, elle s'adjoint obligatoirement :

Le directeur des affaires économiques;

Un magistrat;

Un inspecteur du travail.

Elle peut s'adjointre également, à titre consultatif, des fonctionnaires ou personnalités compétentes tel qu'il est prévu au paragraphe 2 de l'article précédent.

Elles sont chargées d'étudier les éléments pouvant servir de base à la détermination du salaire minimum : étude du minimum vital, étude des conditions économiques générales.

Ces travaux feront l'objet, chaque année, d'un rapport qui sera adressé, ainsi que les arrêtés fixant les salaires minima, au ministre de la France d'outre-mer.

Elles peuvent demander aux administrations compétentes, par l'intermédiaire de leur président, tous documents ou informations utiles à l'accomplissement de leur mission.

CHAPITRE III

Des délégués du personnel.

Art. 158. — Les délégués du personnel sont élus; la durée de leur mandat est d'un an; ils peuvent être réélus.

Un arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis des commissions consultatives du travail intéressées, fixe :

Le nombre de salariés à partir duquel et les catégories d'établissements dans lesquels l'institution de délégués du personnel est obligatoire;

Le nombre des délégués et leur répartition sur le plan professionnel;

Les modalités de l'élection, qui doit avoir lieu au scrutin secret et sur des listes établies par les organisations syndicales les plus représentatives au sein de chaque établissement pour chaque catégorie de personnel; si le nombre des votants est inférieur à la moitié des inscrits, il sera procédé à un second tour de scrutin lors duquel les électeurs pourront voter pour des candidats autres que ceux proposés par les organisations syndicales. L'élection a lieu à la représentation proportionnelle, les restes étant attribués à la plus forte moyenne;

Les conditions exigées pour être électeur ou éligible;

La durée, considérée et rémunérée comme temps de travail, dont disposent les délégués pour l'accomplissement de leurs fonctions;

Les moyens mis à la disposition des délégués;

Les conditions dans lesquelles ils seront reçus par l'employeur ou son représentant;

Les conditions de révocation du délégué par le collège de salariés qui l'a élu.

Art. 158 bis (nouveau). — Les contestations relatives au droit d'élection et à la régularité des opérations électorales sont de la compétence du juge de paix, qui statue d'urgence.

La décision du juge de paix peut être déférée à la cour de cassation. Le pourvoi est introduit dans les formes et délais prévus par l'article 23 du décret organique du 2 février 1852, modifié par les lois des 30 novembre 1875, 6 février et 31 mars 1921. Il est porté devant la chambre sociale qui statue définitivement.

Art. 159. — Chaque délégué a un suppléant élu dans les mêmes conditions, qui le remplace en cas d'absence motivée, de décès, de démission, de révocation, changement de catégorie professionnelle, résiliation de contrat de travail, perte des conditions requises pour l'éligibilité.

Art. 160. — Tout licenciement d'un délégué du personnel envisagé par l'employeur ou son représentant devra être soumis à la décision de l'inspection du travail.

Toutefois, lorsqu'un délégué du personnel commet une faute grave dans l'exercice de ses fonctions ou s'il est condamné à une peine d'emprisonnement d'au moins trois mois sans sursis, l'employeur peut prononcer immédiatement sa mise à pied provisoire en attendant la décision définitive.

Art. 161. — Les délégués du personnel ont pour mission :

De présenter aux employeurs toutes les réclamations individuelles ou collectives qui n'auraient pas été directement satisfaites concernant les conditions de travail et la protection des salariés, l'application des conventions collectives, des classifications professionnelles et des taux de salaires;

De saisir l'inspection du travail de toute plainte ou réclamation concernant l'application des prescriptions légales et réglementaires dont elle est chargée d'assurer le contrôle;

De veiller à l'application des prescriptions relatives à l'hygiène et à la sécurité des salariés et à la prévoyance sociale et de proposer toutes mesures utiles à ce sujet;

De communiquer à l'employeur toutes suggestions utiles tendant à l'amélioration de l'organisation et du rendement de l'entreprise.

Art. 162. — Nonobstant les dispositions ci-dessus, les salariés ont la faculté de présenter eux-mêmes leurs réclamations et suggestions à l'employeur.

Art. 162. — Toute personne qui se propose d'ouvrir une entreprise de quelque forme que ce soit doit au préalable en faire la déclaration à l'inspection du travail du ressort.

Les arrêtés du chef du groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail et de l'assemblée représentative :

- 1° Déterminent les modalités de ces déclarations ;
- 2° Fixent le délai dans lequel les entreprises existantes devront effectuer cette déclaration ;
- 3° Prescrivent la production de renseignements périodiques sur la situation de la main-d'œuvre.

Art. 164. — L'employeur doit tenir constamment à jour, au lieu d'exploitation, un registre dit « registre d'employeur » dont le modèle est fixé par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail et de l'assemblée représentative.

Ce registre comprend trois parties. La première comprend les renseignements concernant les personnes et le contrat de tous les salariés occupés dans l'entreprise, la deuxième, toutes les indications concernant le travail effectué, le salaire et les congés ; la troisième est réservée aux visas, mises en demeure et observations apposés par l'inspecteur du travail, ou son suppléant.

Le registre de l'employeur doit être tenu sans déplacement à la disposition de l'inspection du travail et conservé pendant les cinq années suivant la dernière mention qui a été portée.

Certaines entreprises ou catégories d'entreprises peuvent être exemptées de l'obligation de tenir un registre en raison de leur situation, de leur faible importance ou de la nature de leur activité, par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail.

Art. 165. — Il est institué un dossier du salarié, conservé par l'office de la main-d'œuvre du lieu de l'emploi.

Tout salarié embauché fait l'objet dans les quarante-huit heures d'une déclaration établie par l'employeur et adressée par ce dernier à l'office de la main-d'œuvre. Cette déclaration mentionne le nom et l'adresse de l'employeur, la nature de l'entreprise, tous les renseignements utiles sur l'état civil, et l'identité du salarié, sa profession, les emplois qu'il a précédemment occupés, éventuellement le lieu de sa résidence d'origine et la date d'entrée dans le territoire, la date de l'embauche et le nom du précédent employeur.

Tout salarié quittant une entreprise doit faire l'objet d'une déclaration établie dans les mêmes conditions mentionnant la date du départ de l'entreprise.

Des arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de la commission consultative du travail, détermineront les modalités de ces déclarations, les modifications dans la situation du salarié qui doivent faire l'objet d'une déclaration supplémentaire et les catégories professionnelles pour lesquelles l'employeur est provisoirement dispensé de déclaration. Dans ce dernier cas, un dossier devra néanmoins être ouvert sur demande du salarié.

Le salarié ou, avec son assentiment, le délégué du personnel peut prendre connaissance du dossier.

Art. 166. — Il est remis par l'office de la main-d'œuvre une carte de travail à tout salarié pour lequel il a été institué un dossier conformément aux dispositions de l'article précédent.

Cette carte établie d'après les indications portées au dossier devra mentionner l'état civil et la profession exercée par le salarié.

La photographie de l'intéressé ou, à défaut, tout autre élément d'identification, devra, si possible, figurer sur la carte prévue au présent article.

Art. 167. —

Art. 168. — Il est institué au ministère de la France d'outre-mer un office de la main-d'œuvre chargé du service de l'emploi des travailleurs orientés avec les territoires d'outre-mer.

Cet office, placé sous l'autorité de l'inspecteur général du travail, chef de service :

Centralise et instruit les demandes et offres d'emploi ; Procède à l'orientation, à la sélection, au transfert et au placement ;

Examine les conditions d'emploi ; le chef de l'office ou son préposé vise les contrats de travail selon les dispositions prévues au dernier alinéa de l'article 32 du présent code ;

Règle, en liaison avec l'office national d'immigration, les modalités de recrutement et de transfert de la main-d'œuvre étrangère.

Il est institué, par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, pris après avis de l'assemblée représentative, des offices de la main-d'œuvre à compétence territoriale délimitée.

Les offices de la main-d'œuvre, placés sous l'autorité de l'inspecteur du travail, sont chargés :

De la réception et de l'inscription des offres et demandes d'emploi du placement ;

Des opérations d'introduction, de placement et de rapatriement des travailleurs non originaires du lieu de l'emploi, du transfert, dans le cadre de la réglementation en vigueur, de leurs économies ;

De l'établissement des dossiers des salariés et des cartes de travail ;

Du rassemblement de toute documentation sur les offres et demandes d'emploi et, en général, de toutes les questions relatives au contrôle de l'emploi, à la préparation et à la répartition de la main-d'œuvre.

Art. 168 bis. — Une commission consultative de la main-d'œuvre, présidée par l'inspecteur général du travail, chef de service, est chargée de l'étude des problèmes de main-d'œuvre dans les territoires relevant du ministère de la France d'outre-mer.

Outre-mer, une commission consultative de la main-d'œuvre, présidée par l'inspecteur général du travail, lorsque sa compétence s'étend au groupe de territoires, ou par l'inspecteur territorial du travail, lorsque sa compétence est limitée au territoire, est chargée de l'étude des problèmes de main-d'œuvre du groupe de territoires ou territoire considérés.

Au sein des commissions visées aux paragraphes précédents, peuvent être prévues des sous-commissions pour l'étude de problèmes particuliers portant notamment sur les migrations de travailleurs et la formation professionnelle.

Les commissions et sous-commissions spécialisées peuvent demander aux administrations compétentes, par l'intermédiaire de leur président, les documents et les informations utiles à leurs travaux.

La composition des commissions et sous-commissions de la main-d'œuvre, les modalités de leurs fonctionnements sont fixées par arrêté du ministre de la France d'outre-mer, du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, les représentants des employeurs et des salariés devant siéger en nombre égal au sein de ces commissions.

Art. 168 ter. — L'orientation des travailleurs et leur formation professionnelle seront organisées par décret du Président de la République, pris sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer, après avis de l'Assemblée de l'Union française.

Les services d'orientation et de formation professionnelle sont rattachés aux offices de la main-d'œuvre et fonctionnent sous l'autorité de l'inspecteur du travail.

Les dépenses y afférentes sont inscrites, pour les parts incombant aux budgets généraux et locaux, au titre des dépenses obligatoires.

Art. 168 quater. — Partout où le placement n'est pas effectué par les offices de la main-d'œuvre, les agents chargés par les employeurs du recrutement devront être agréés par l'office de la main-d'œuvre. Ils agiront sous le contrôle et selon les autorisations données par l'office et rendront compte de leurs opérations.

Art. 169. — Des arrêtés du chef de territoire, pris après avis de la commission consultative de la main-d'œuvre, peuvent déterminer, en fonction des nécessités économiques, démographiques et sociales, les possibilités d'embauchage des entreprises.

Art. 170. — Les opérations de l'office de la main-d'œuvre sont gratuites.

Il est interdit d'offrir et de remettre à toute personne faisant partie de l'office, et à celle-ci de l'accepter, une retribution sous quelque forme que ce soit.

Art. 171. — En cas de cessation concertée du travail, l'office continue ses opérations. Néanmoins, sont avisés du conflit tant les salariés auxquels est signalé un emploi vacant dans une entreprise atteinte directement ou indirectement, que les employeurs de la profession intéressée demandeurs de main-d'œuvre.

La liste des dites entreprises est, en outre, affichée dans la salle réservée aux demandeurs et aux offreurs.

Art. 172. — Dans les régions où est organisé un office de la main-d'œuvre, il est interdit, sauf aux syndicats professionnels visés au titre II de la présente loi, d'ouvrir, sous quelque forme que ce soit, un bureau ou un office privé de placement. Les bureaux existant à la date de la publication de la présente loi pourront être supprimés par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, moyennant une juste indemnité qui, à défaut d'entente, sera fixée par le conseil du contentieux administratif.

Toutefois, ne sont pas soumises à cette interdiction les associations reconnues d'utilité publique qui, sans but lucratif, ont déjà dans leur objet l'orientation et la formation complémentaire de la jeunesse en vue de carrières techniques d'outre-mer et le placement de candidats à ces carrières.

Le ministre de la France d'outre-mer établira par arrêté la liste des associations ainsi habilitées à maintenir leurs activités antérieures et à participer à l'organisation de l'orientation et de la formation professionnelle prévue à l'article 226 de la présente loi.

TITRE VIII

Des différends du travail.

Art. 173. — Les différends individuels ou collectifs du travail sont soumis à la procédure instituée au présent titre.

CHAPITRE I^{er}

Du différend individuel.

Art. 174. — Il est institué des tribunaux du travail qui connaissent des différends individuels pouvant s'élever à l'occasion du contrat de travail entre les salariés et leurs employeurs.

Ces tribunaux ont qualité pour se prononcer sur tous les différends individuels relatifs aux conventions collectives ou aux arrêtés en tenant lieu. Leur compétence s'étend également aux différends nés entre salariés à l'occasion du travail.

Art. 174 bis. — Toutefois, lorsque les contrats ont été signés dans la métropole ou dans un territoire de l'Union française autre que celui du lieu de travail, le salarié aura le choix entre le tribunal du lieu de la signature du contrat et celui du lieu du travail.

En cas de résiliation du contrat du travail, le salarié aura, en outre, la faculté de saisir le tribunal du lieu où il résidait habituellement avant la signature du contrat. S'il est défendeur, il devra être assigné devant ce tribunal sauf renonciation par lui à la compétence de celui-ci devant l'inspecteur du travail, intervenant dans la forme prévue à l'article 181 de la présente loi.

Dans tous les cas où le différend est porté devant le tribunal de la résidence du salarié, ce tribunal statuera conformément aux règles de sa propre compétence.

Art. 174 ter (nouveau). — Les tribunaux du travail sont créés par arrêtés du chef du territoire pris sur proposition de l'inspecteur du travail, chef de service et du chef du service judiciaire.

Ces arrêtés, qui sont soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer, fixent, pour chaque tribunal, son siège et sa compétence territoriale, ainsi que les catégories ou groupes de catégories dans lesquelles sont réparties les entreprises soumises à sa juridiction, en vue de l'application de l'article 176, 2°.

Art. 175. — Le tribunal du travail dépend administrativement du chef du service judiciaire du territoire.

Art. 176. — Le tribunal du travail est composé :

1° D'un magistrat désigné par le chef du service judiciaire, président;

A titre exceptionnel et tant que les cadres des magistrats seront insuffisants, cette présidence pourra être assurée par un fonctionnaire désigné par le chef du territoire sur proposition du chef du service judiciaire.

En cas d'absence, de congé ou d'empêchement du magistrat, la présidence du tribunal pourra être assurée par un fonctionnaire désigné comme il est dit ci-dessus;

2° De deux assesseurs employeurs et de deux assesseurs salariés pris parmi ceux figurant sur les listes établies en conformité de l'article 177 ci-après. Le président désigne pour chaque affaire les assesseurs employeurs et salariés appartenant à la catégorie intéressée.

Les assesseurs titulaires sont remplacés, en cas d'empêchement, par des assesseurs suppléants dont le nombre est égal à celui des titulaires.

Si l'un des assesseurs fait défaut, le plus jeune membre de la catégorie en surnombre ne siège pas.

L'agent administratif désigné par le chef de territoire est attaché au tribunal en qualité de secrétaire.

Art. 177. — Les assesseurs et leurs suppléants sont nommés par arrêté du chef du territoire. Ils sont choisis sur des listes présentées par les organisations syndicales les plus représentatives ou, en cas de carence de celles-ci, par l'inspection du travail et comportent un nombre de noms double de celui des postes à pourvoir.

Le mandat des assesseurs titulaires ou suppléants a une durée d'un an; il est renouvelable.

Les assesseurs ou leurs suppléants doivent justifier de la possession de leurs droits civils et politiques.

Ils doivent, en outre, n'avoir subi aucune condamnation à une peine d'emprisonnement de trois mois au moins sans sursis.

Ils sont déchus de leur mandat s'ils sont condamnés à une peine d'emprisonnement de trois mois au moins sans sursis ou s'ils perdent leurs droits civils et politiques.

Art. 177 bis (nouveau). — Tout assesseur titulaire ou suppléant qui aura gravement manqué à ses devoirs dans l'exercice de ses fonctions sera appelé devant le tribunal du travail pour s'expliquer sur les faits qui lui sont reprochés.

L'initiative de cet appel appartient au président du tribunal du travail ou au procureur de la République.

Dans le délai d'un mois à dater de la convocation, le procès-verbal de la séance de comparution est adressé par le président du tribunal du travail au procureur de la République.

Ce procès-verbal est transmis par le procureur de la République avec son avis, au chef du service judiciaire du territoire.

Par arrêté motivé du chef du territoire pris sur proposition du chef du service judiciaire les peines suivantes peuvent être prononcées :

La censure;

La suspension pour un temps qui ne peut excéder six mois;

La déchéance.

Tout assesseur contre lequel la déchéance a été prononcée peut être désigné à nouveau aux mêmes fonctions.

Art. 178. — Le président, s'il n'est pas magistrat, les assesseurs et leurs suppléants prêtent devant le tribunal de première instance du ressort, le serment suivant :

« Je jure de remplir mes devoirs avec zèle et intégrité et de garder le secret des délibérations ».

Toutefois, en cas d'empêchement, le serment peut être prêté par écrit.

Art. 179. — Les fonctions d'assesseurs titulaires ou suppléants des tribunaux du travail sont gratuites.

Toutefois, pourront être alloués aux assesseurs qui le requièrent et quand il y a lieu :

1° Une indemnité de session; 2° des frais de voyage; 3° une indemnité de séjour, dont les taux seront fixés par arrêté du chef de territoire.

Art. 180. — La procédure devant les tribunaux du travail est gratuite. En outre, pour l'exécution des jugements rendus à leur profit, les salariés bénéficient de l'assistance judiciaire.

Art. 181. — Tout salarié ou tout employeur pourra demander à l'inspecteur du travail, à son délégué ou à son suppléant légal de régler le différend à l'amiable.

En l'absence ou en cas d'échec de ce règlement amiable, l'action est introduite par déclaration orale ou écrite faite au secrétaire du tribunal du travail. L'inscription en est faite sur un registre tenu spécialement à cet effet; un extrait de cette inscription est délivré à la partie ayant introduit l'action.

Art. 182. — Dans un délai de deux jours à dater de la réception de la demande, dimanches et jours fériés non compris, le président cite les parties à comparaître dans un délai qui ne peut excéder douze jours, majoré s'il y a lieu des délais de distance fixés dans les conditions prévues à l'article 199.

La citation doit contenir les noms et profession du demandeur, l'indication de l'objet de la demande, l'heure et le jour de la comparution.

La citation est faite à personne ou à domicile par voie d'agent administratif spécialement commis à cet effet. Elle peut valablement être faite par lettre recommandée avec accusé de réception. En cas d'urgence, elle peut être faite par voie télégraphique.

Art. 183. — Les parties sont tenues de se rendre au jour et à l'heure fixés devant le tribunal du travail.

Elles peuvent se faire assister ou représenter soit par un salarié ou un employeur appartenant à la même branche d'activité, soit par un avocat régulièrement inscrit au barreau ou un avocat-défenseur, soit encore par un représentant des organisations syndicales auxquelles elles sont affiliées. Les employeurs peuvent, en outre, être représentés par un directeur ou un employé de l'entreprise ou de l'établissement.

Sauf en ce qui concerne les avocats, le mandataire des parties doit être constitué par écrit.

Art. 184. — Si, au jour fixé par la convocation, le demandeur ne comparait pas, et ne justifie pas d'un cas de force majeure, la cause est rayée du rôle; elle ne peut être reprise qu'une seule fois et selon les formes imparties pour la demande primitive, à peine de déchéance.

Si le défendeur ne comparait pas, et ne justifie pas d'un cas de force majeure, ou s'il n'a pas présenté ses moyens sous forme de mémoire, défaut est donné contre lui et le tribunal statue sur le mérite de la demande.

Art. 185. — L'audience est publique, sauf au stade de la conciliation.

Le président dirige les débats, interroge et confronte les parties, fait comparaître les témoins, cités à la diligence des parties ou par lui-même, dans les formes indiquées à l'article 182. Il procède à l'audition de toute autre personne dont il juge la déposition utile au règlement du différend; il peut procéder ou faire procéder à tous constats ou expertises.

La police de la salle d'audience et des débats appartient au président, qui est revêtu des pouvoirs attribués aux juges de paix par les articles 11 et 12 du code de procédure civile.

Art. 186. — La femme mariée est autorisée à se concilier, à demander, à défendre devant le tribunal du travail.

Art. 187. — Les assesseurs du tribunal peuvent être recusés :

1° Quand ils ont un intérêt personnel à la contestation;

2° Quand ils sont parents ou alliés de l'une des parties jusqu'au sixième degré;

3° Si, dans l'année qui a précédé la récusation, il y a eu procès pénal ou civil entre eux et l'une des parties ou son conjoint et allié en ligne directe;

4° S'ils ont donné un avis écrit sur la contestation;

5° S'ils sont employeurs ou salariés de l'une des parties en cause. La récusation est formée avant tout débat. Le président statue immédiatement. Si la demande est rejetée, il est passé outre; si elle est admise, l'affaire est renvoyée à la prochaine audience où doivent siéger le ou les assesseurs suppléants.

Art. 188. — Lorsque les parties comparaissent devant le tribunal du travail il est procédé à une tentative de conciliation.

En cas d'accord, un procès-verbal rédigé séance tenante sur le registre des délibérations du tribunal consacre le règlement à l'amiable du litige.

Un extrait du procès-verbal de conciliation signé du président et du secrétaire vaut titre exécutoire.

Art. 189. — En cas de conciliation partielle, un extrait du procès-verbal signé du président et du secrétaire vaut titre exécutoire pour les parties sur lesquelles un accord est intervenu et procès-verbal de non-conciliation pour le surplus de la demande.

Art. 190. — En cas de non-conciliation ou pour la partie contestée de la demande, le tribunal du travail doit retenir l'affaire; il procède immédiatement à son examen; aucun renvoi ne peut être prononcé, sauf accord des parties, mais le tribunal peut toujours, par jugement motivé, prescrire toutes enquêtes, descentes sur les lieux et toutes mesures d'information quelconques.

Art. 191. — Les débats clos, le tribunal délibère immédiatement et en secret.

Si l'affaire est mise en délibéré, le jugement sera rendu à la plus prochaine audience dont les parties seront avisées.

Le jugement doit être motivé.

Art. 192. — La minute du jugement est transcrite par le secrétaire sur le registre des délibérations. Elle est signée par le président et le secrétaire.

Art. 193. — Le jugement peut ordonner l'exécution immédiate, nonobstant opposition ou appel, et par provision avec dispense de caution jusqu'à une somme qui sera fixée par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, soumis à l'approbation du ministre de la France d'outre-mer. Pour le surplus, l'exécution provisoire peut être ordonnée à charge de fournir caution. Copie du jugement signée par le président et le secrétaire, doit être remise aux parties sur leur demande. Mention de cette délivrance, de sa date et de son heure est faite par le secrétaire en marge du jugement.

Art. 194. — En cas de jugement par défaut, signification du jugement est faite, dans les formes de l'article 182, sans frais, à la partie défaillante, par le secrétaire du tribunal ou par un agent administratif commis spécialement à cet effet par le président.

Si, dans un délai de six jours après la signification, plus les délais de distance, le défaillant ne fait pas opposition au jugement, dans les formes prescrites à l'article 181, le jugement est exécutoire. Sur opposition, le président convoque à nouveau les parties, comme il est dit à l'article 182; le nouveau jugement, nonobstant tout défaut ou appel, est exécutoire.

Art. 195. —

Art. 196. — Les jugements du tribunal du travail sont définitifs et sans appel, sauf du chef de la compétence, lorsque le chiffre de la demande n'excède pas trente-six mille francs en monnaie métropolitaine.

Au-dessus de trente-six mille francs en monnaie métropolitaine, les jugements sont susceptibles d'appel devant la justice de paix à compétence étendue ou le tribunal de première instance.

Art. 196 bis (nouveau). — Le tribunal du travail connaît de toutes les demandes reconventionnelles ou en compensation qui, par leur nature, rentrent dans sa compétence. Lorsque chacune des demandes principales, reconventionnelles ou en compensation, sera dans les limites de sa compétence en dernier ressort, il se prononcera sans qu'il y ait lieu à appel.

Si l'une de ces demandes n'est susceptible d'être jugée qu'à charge d'appel, le tribunal du travail ne se prononcera sur toutes qu'à charge d'appel. Néanmoins, il statuera en dernier ressort si seule la demande reconventionnelle en dommages-intérêts, fondée exclusivement sur la demande principale dépasse sa compétence en dernier ressort. Il statue également sans appel, en cas de défaut du défendeur, si seules les demandes reconventionnelles formées par celui-ci dépassent le taux de sa compétence en dernier ressort, quels que soient la nature et le montant de cette demande.

Si une demande reconventionnelle est reconnue non fondée et formée uniquement en vue de rendre le jugement susceptible d'appel, l'auteur de cette demande peut être condamné à des dommages-intérêts envers l'autre partie, même au cas où, en appel, le jugement en premier ressort n'a été confirmé que partiellement.

Art. 197. — Dans les quinze jours du prononcé du jugement, appel peut être interjeté dans les formes prévues à l'article 181.

L'appel est transmis, dans la huitaine de la déclaration d'appel, à la justice de paix à compétence étendue ou au tribunal de première instance du ressort avec une expédition du jugement et les lettres, mémoires et documents déposés par les parties en première instance et en appel.

L'appel est jugé sur pièces. Toutefois, les parties peuvent demander à être entendues; en ce cas, la représentation des parties obéit aux règles fixées par l'article 183.

Art. 197 bis. —

Art. 198. — La cour de cassation connaît des recours en cassation contre les jugements rendus en dernier ressort.

Le pourvoi est introduit et jugé dans les formes et conditions prévues aux articles 36 et suivants de la loi du 23 juillet 1947 relative à l'organisation et à la procédure de la cour de cassation.

Art. 199. — Des arrêtés du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle détermineront les modalités d'application du présent chapitre, notamment la contexture des registres et les délais de distance.

CHAPITRE II

Du différend collectif.

Art. 200. — Tout différend collectif du travail doit être soumis aux procédures de conciliation et d'arbitrage avant toute grève ou tout lock-out.

Ce différend est immédiatement notifié par les parties à l'inspecteur du travail qui procède, sans délai, à la conciliation. Celui-ci en se faisant assister s'il le juge opportun des membres de la commission consultative du travail ou de représentants en nombre égal d'employeurs et de salariés.

Les accords de conciliation signés par les parties sont immédiatement exécutoires.

Art. 201. — En cas d'échec de la procédure de conciliation, le différend est soumis à l'arbitrage.

Un procès-verbal de non-conciliation est dressé; il mentionne l'objet du conflit et les points qui seront soumis à l'arbitrage.

Art. 202. — Dans le délai de quatre jours à compter de la notification aux parties par l'inspecteur du travail de l'échec de la conciliation, les parties sont tenues de désigner un arbitre qui peut éventuellement être choisi hors du territoire.

A défaut d'accord des parties, l'arbitre est désigné sans délai par le président de la cour d'appel ou le président du tribunal supérieur d'appel sur une liste établie annuellement par arrêté du chef de groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle après avis de la commission consultative du travail; cette liste ne pourra comprendre aucun fonctionnaire d'autorité.

Les personnes qui seront choisies en fonction de leur autorité morale ou de leur compétence économique et sociale ne doivent pas exercer, nécessairement, leur activité professionnelle ou avoir leur résidence dans le territoire ou groupe de territoires intéressés par le conflit.

L'arbitre ne peut être choisi ni parmi les personnes ayant participé à la procédure de conciliation, ni parmi celles ayant un intérêt direct dans le conflit.

Art. 202 bis. — L'arbitre ne peut statuer sur d'autres objets que ceux déterminés par le procès-verbal de non-conciliation ou ceux qui, résultant d'événements postérieurs à ce procès-verbal, sont la conséquence du conflit en cours.

Art. 203. — L'arbitre statue en droit sur les conflits relatifs à l'interprétation et à l'exécution des lois, règlements, conventions collectives ou accords en vigueur.

Il statue en équité sur les autres conflits, notamment, lorsque le conflit porte sur les salaires ou les conditions de travail, qui ne sont pas fixés par les dispositions des lois, règlements, conventions collectives ou accords en vigueur, et sur les conflits relatifs à la négociation et à la révision des clauses des conventions collectives.

Art. 204. — L'arbitre doit rendre sa décision dans la quinzaine de sa saisine; sa sentence doit être motivée et notifiée aux parties dans les quarante-huit heures.

La sentence arbitrale est immédiatement exécutoire. Toutefois, si elle est contestée dans les trois jours francs par un acte écrit adressé à l'arbitre par l'une ou l'autre des parties, l'exécution est suspendue et l'affaire portée devant un comité de surarbitrage.

L'arbitre transmet dans les vingt-quatre heures l'acte écrit visé ainsi que le dossier de l'affaire au président du comité de surarbitrage.

Art. 205. — Le comité de surarbitrage est composé du président de la cour d'appel, ou du président du tribunal supérieur d'appel et de deux arbitres, choisis par lui sur la liste annuelle prévue à l'article 202, à l'exception de l'arbitre dont la sentence est en cause et de ceux qui pourraient avoir un intérêt dans l'affaire.

Il rend sa sentence dans les huit jours de sa saisine; elle est motivée et notifiée aux parties dans les quarante-huit heures.

Art. 206. — L'arbitre prévu à l'article 202 et le comité de surarbitrage ont les plus larges pouvoirs pour s'informer de la situation économique des entreprises et des salariés, réclamer aux parties tous documents ou renseignements d'ordre comptable et financier susceptibles de leur être utiles.

Ils peuvent être assistés d'experts choisis en raison de leur compétence et dotés des mêmes pouvoirs d'enquête et d'information.

Les arbitres et experts sont tenus au secret professionnel quant aux documents à eux confiés.

De leur côté, les parties remettent à l'arbitre ou au comité de surarbitrage un mémoire et les observations qu'elles jugeront utiles de présenter.

Art. 206 bis (nouveau). — Le remboursement des frais occasionnés par l'arbitrage sera supporté, dans des conditions qui seront fixées par décret, pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer, par le budget du territoire ou des territoires intéressés par le conflit.

Art. 207. — Les accords de conciliation ainsi que les sentences arbitrales et surarbitrales sont immédiatement insérés aux journaux officiels, affichés aux sièges des communes et circonscriptions administratives du territoire, dans les bureaux des inspecteurs du travail et syndicats intéressés et au lieu de travail où est né le conflit; ils seront dans la mesure du possible traduits dans la langue en usage dans le pays.

Art. 207 bis (nouveau). — Lorsqu'un accord de conciliation ou une sentence arbitrale ou surarbitrale devenu exécutoire porte sur l'interprétation des clauses d'une convention collective, sur les salaires ou sur les conditions de travail, cet accord ou cette sentence produira les effets d'une convention collective de travail.

Si l'accord ou la sentence est intervenu en vue de régler un conflit survenu dans une branche d'activité ou une convention collective aura été étendue, un arrêté rendra obligatoire l'extension des décisions résultant de cet accord ou de cette sentence.

Art. 207 quater (nouveau). — Les sentences arbitrales ou surarbitrales peuvent faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir ou violation de la loi qui est porté devant la cour supérieure d'arbitrage. Ce recours est instruit et jugé conformément aux dispositions du chapitre IV du titre II de la loi du 11 février 1950 relative aux conventions collectives et aux procédures de règlement des conflits collectifs du travail.

Art. 208. — Sont interdits tout lock-out et toute grève ayant épuisé des procédures visées au présent chapitre ou en violation des dispositions d'un accord de conciliation ou d'une sentence arbitrale ayant acquis force exécutoire.

Le lock-out ou la grève engagée en contravention des dispositions de la présente loi, entraîne, par sentence du comité de surarbitrage:

a) En ce qui concerne les employeurs, le payement aux salariés des journées de salaires perdues de ce fait; en outre et pour une durée maximum de deux ans, le comité de surarbitrage pourra prononcer l'une ou plusieurs des sanctions suivantes: inéligibilité aux fonctions de membres des chambres de commerce, interdiction soit, de faire partie d'une commission consultative du travail ou d'un comité de surarbitrage, soit de participer, sous une forme quelconque, à une entreprise de travaux ou un marché de fournitures pour le compte de l'Etat, du territoire ou d'une collectivité publique;

b) En ce qui concerne les salariés, la perte du droit à l'indemnité de préavis et aux dommages-intérêts pour rupture de contrat.

TITRE IX

Pénalités.

Art. 209. — Dans le présent titre, les monnaies indiquées s'entendent en monnaie métropolitaine.

Art. 209 bis (nouveau). — Sera puni d'une amende civile de 1.000 F tout assesseur du tribunal du travail qui ne se sera pas rendu à son poste sur la citation qui lui aura été notifiée.

En cas de récidive, l'amende civile sera de 2.000 F à 6.000 F et le tribunal pourra, en outre, le déclarer incapable d'exercer à l'avenir les fonctions d'assesseur du tribunal du travail.

Le jugement sera imprimé et affiché à ses frais.

Ces amendes seront prononcées par le tribunal du travail.

Art. 210. — Seront punis d'une amende de 100 à 500 F et, en cas de récidive, d'une amende de 400 à 4.000 F:

a) Les auteurs d'infractions aux dispositions des articles 32, paragraphe 1^{er}, 41, 63, 91, 96, paragraphe 3, et 97;

b) Les auteurs d'infractions aux dispositions des arrêtés prévus par les articles 52 et 165;

c) Les employeurs, fondés de pouvoirs ou leurs préposés, responsables du défaut d'affichage conforme aux dispositions de l'article 107.

Art. 211. — Seront punis d'une amende de 200 à 500 F et, en cas de récidive, d'une amende de 400 à 4.000 F:

a) Les auteurs d'infractions aux dispositions des articles 53, 54, 116, paragraphe deuxième, 139 et 140;

b) Les auteurs de contraventions aux dispositions des arrêtés prévus par les articles 35, 115, 117, 135, 141, 163 et 164;
c) Les personnes qui auront omis de faire la déclaration prévue à l'article 134.

Dans le cas d'infractions aux dispositions des arrêtés prévus par les articles 135 ou 141, la récidive pourra, en outre, être punie d'un emprisonnement de six jours à trois mois. Et s'il y a double récidive, l'emprisonnement sera obligatoirement prononcé.
En ce qui concerne les infractions à l'arrêté prévu à l'article 164, l'amende sera appliquée autant de fois qu'il y aura d'inscriptions omises ou erronées.

Art. 212. — Les infractions aux dispositions des articles 3 à 6 inclus, 18, 25, seront poursuivies contre les directeurs ou administrateurs des syndicats et punies d'une amende de 400 à 4.000 F.
Les tribunaux pourront en outre, à la diligence du procureur de la République, prononcer la dissolution du syndicat.

Au cas de fausse déclaration relative aux statuts et aux noms et qualités des administrateurs ou directeurs, l'amende pourra être portée à 5.000 F.

Les peines prévues par les articles 7 à 11 de la loi du 25 juin 1857 contre les auteurs de contrefaçon, apposition, imitation ou usage frauduleux des marques de commerce sont applicables en matière de contrefaçon, apposition, imitation ou usage frauduleux des marques syndicales ou labels.

Art. 213. — Les infractions aux dispositions de l'article 72 en matière de salaires seront punies d'une amende de 400 à 4.000 F.

Art. 214. — Seront punis d'une amende de 400 à 4.000 F et, en cas de récidive, d'une amende de 4.000 à 10.000 F et d'un emprisonnement de six jours à dix jours ou de l'une de ces deux peines seulement.

a) Les auteurs d'infractions aux dispositions des articles 36, 115, 118, 119, 141, 122, 127, 128 paragraphe 2, 133 bis, et 161 avant dernier paragraphe;

b) Les auteurs d'infractions aux arrêtés prévus aux articles 29, paragraphe 2, 112, 119, 131 et 158.

Dans le cas d'infraction à l'article 36, s'il y a double récidive, l'emprisonnement sera obligatoirement prononcé.

Dans le cas d'infraction à l'article 115, les pénalités ne seront pas encourues si l'infraction a été l'effet d'une erreur portant sur l'âge des enfants, commise lors de l'établissement de la carte de travail.

Art. 215. — Seront punis d'une amende de 1.000 à 4.000 F et en cas de récidive d'une amende de 4.000 à 10.000 F et d'un emprisonnement de six jours à dix jours ou de l'une de ces deux peines seulement.

a) Les auteurs d'infractions aux dispositions des articles 55, 63, 81, 90, 104, 105, 111, 113 et 170;

b) Les auteurs d'infractions aux dispositions des arrêtés prévus par les articles 74, 91 et 109;

c) Toute personne qui aura employé un salarié de nationalité étrangère démunie de carte de travail ou munie d'une carte établie pour une profession autre que celle de l'emploi réellement tenu;

d) Toute personne qui aura embauché un travailleur étranger dont le contrat avec un précédent employeur n'était pas, soit expiré, soit résilié par décision judiciaire, à moins que le travailleur n'ait été autorisé par l'inspecteur du travail ou présenté par l'office de main-d'œuvre, cette autorisation ou présentation réservant les droits du précédent employeur vis-à-vis du travailleur et du nouvel employeur.

Art. 216. — Sera puni d'une amende de 500 à 5.000 F et d'un emprisonnement de six jours à un an ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura porté ou tenté de porter atteinte soit à la libre désignation des délégués du personnel, soit à l'exercice régulier de leurs fonctions.

En cas de récidive dans le délai d'une année, l'emprisonnement sera toujours prononcé.

Art. 217. — Seront punis d'une amende de 2.000 à 20.000 F et d'un emprisonnement de six jours à trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement:

a) Les auteurs d'infractions aux dispositions des articles 2, paragraphe 1^{er} sur l'interdiction du travail forcé et 96, paragraphe 2, sur le paiement du salaire en alcool ou boisson alcoolisée;

b) Les personnes qui auront sciemment fait une fausse déclaration d'accident du travail ou de maladie professionnelle;

c) Toute personne qui, par violence, menaces, tromperies, dol ou promesses, aura contraint ou tenté de contraindre un travailleur à s'embaucher contre son gré, ou qui, par les mêmes moyens, aura tenté de l'empêcher ou l'aura empêché de s'embaucher ou de remplir les obligations imposées par son contrat;

d) Toute personne qui, en faisant usage d'un contrat fictif ou d'une carte de travail contenant des indications inexactes, se sera fait embaucher ou se sera substituée volontairement à un autre salarié;

e) Tout employeur, fondé de pouvoirs ou préposé, qui aura porté sciemment sur la carte de travail, le registre d'employeur ou tout autre document, des attestations mensongères relatives à la durée et aux conditions du travail accompli par le travailleur, ainsi que tout travailleur qui aura sciemment fait usage de ces attestations;

f) Tout employeur, fondé de pouvoirs ou préposé, qui aura sciemment engagé, tenté d'engager ou conservé à son service un travailleur encore lié à un autre employeur par contrat de travail, un apprenti encore lié par un contrat d'apprentissage ou un stagiaire en cours de formation dans un centre de formation professionnelle;

g) Toute personne qui a exigé ou accepté du travailleur une rémunération quelconque à titre d'intermédiaire dans le règlement ou le paiement des salaires, indemnités, allocations et frais de route nature,

En cas de récidive, l'amende sera de 1.000 à 10.000 F et l'emprisonnement de quinze jours à six mois.

Art. 218. —

Art. 219. — Seront punis d'une amende de 1.000 à 20.000 F et, en cas de récidive, d'une amende de 20.000 à 100.000 F, les auteurs d'infractions aux dispositions des articles 107, sauf en matière d'affichage, 108 et 172.

Art. 220. — Sera punie d'une amende de 10.000 à 20.000 F et d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui s'est opposée ou a tenté de s'opposer à l'exécution des obligations ou à l'exercice des pouvoirs qui incombent aux inspecteurs et contrôleurs du travail et aux chefs de circonscription administrative agissant comme suppléants de l'inspecteur du travail.

En cas de récidive, l'amende est de 20.000 à 40.000 F et l'emprisonnement d'un mois à six mois.

En cas de double récidive, l'emprisonnement est obligatoirement prononcé.

Les dispositions du code pénal qui prévoient et répriment les actes de résistance, les outrages et les violences contre les officiers de police judiciaire sont, en outre, applicables à ceux qui se rendent coupables de faits de même nature à l'égard des inspecteurs ou de leurs suppléants.

Art. 221. —

Art. 221 bis (nouveau). — Sera puni des peines prévues à l'article 408 du code pénal tout employeur qui aura retenu ou utilisé dans son intérêt personnel ou pour les besoins de son entreprise les sommes ou titres remis en cautionnement.

Art. 222. — L'article 463 du code pénal et la loi de sursis sont applicables à toutes les infractions prévues et réprimées au présent titre.

Lorsqu'une amende est prononcée en vertu du présent titre, elle est encourue autant de fois qu'il y a eu d'infractions sans que, cependant, le montant total des amendes infligées puisse excéder cinquante fois les taux maxima prévus ci-dessus.

Cette règle s'applique notamment au cas où plusieurs travailleurs auraient été employés dans des conditions contraires à la présente loi.

Pour l'application des articles 210, 211, 212, 213, 214, 215 et 216, il y a récidive lorsque, dans les douze mois antérieurs au fait poursuivi, le contrevenant a déjà subi une condamnation pour un fait identique.

Les infractions prévues aux articles 217, 218, 219 et 220 constituent des délits.

Art. 223. — Les chefs d'entreprises sont civilement responsables des condamnations prononcées contre leurs fondés de pouvoir ou préposés.

TITRE X

Dispositions transitoires.

Art. 224. — Les dispositions de la présente loi sont de plein droit applicables aux contrats individuels en cours.

Elles ne peuvent constituer une cause de rupture de ces contrats.

Ceux qui ne sont pas conformes à ces prescriptions doivent être dans leurs dispositions, modifiés dans un délai de six mois à compter de la mise en application de la présente loi ou des décrets et arrêtés qu'elle prévoit.

Au cas de refus de l'une des parties, la juridiction compétente pourra ordonner, sous peine d'astreinte, de procéder aux modifications qui seront jugées nécessaires.

Art. 225. — Aussi longtemps que de nouvelles conventions collectives n'auront pas été établies dans le cadre de la présente loi, les conventions antérieures resteront en vigueur en celles de leurs dispositions qui ne lui sont pas contraires. Ces conventions sont susceptibles de faire l'objet d'arrêtés d'extension dans les conditions prévues au chapitre des conventions collectives.

Art. 226. — L'orientation et la formation professionnelles seront organisées par décrets du Président de la République, pris sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer.

Les dépenses afférentes à l'orientation et à la formation professionnelles sont inscrites pour les parts incombant aux budgets généraux et locaux, au titre des dépenses obligatoires.

Art. 227. — Jusqu'à l'intervention d'une loi en la matière, des décrets du Président de la République pris sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer institueront provisoirement des prestations familiales pour tous les salariés régis par le présent code et des caisses de compensation pour assurer le versement de ces prestations.

Art. 228. — Il sera créé par décret partout où cela sera jugé possible et où des institutions équivalentes ne fonctionneront pas déjà, des caisses chargées du financement de l'habitation. Ces caisses, qui seront gérées avec le concours des représentants des salariés et des employeurs seront alimentées par des cotisations d'employeurs et des subventions des pouvoirs publics; elles pourront également recevoir des dons et legs.

Un règlement d'administration publique fixera les conditions de fonctionnement et de contrôle de ces caisses.

Art. 228 bis (nouveau). — Sont autorisés au ministère de la France d'outre-mer les créations d'emploi ci-après:

a) Au titre de l'année en cours:

Inspection générale du travail de la France d'outre-mer;

Quatre inspecteurs généraux du travail;

Trente-cinq inspecteurs principaux du travail;

Trente-deux inspecteurs du travail;

Un médecin du travail;

Deux secrétaires d'administration;
Deux sténo-dactylographes;
Office de la main-d'œuvre;
Un inspecteur principal du travail, chef de service;
Deux agents de l'administration générale;
Une sténo-dactylographe;

b) Echelonnées sur cinq ans:
Un inspecteur général du travail;
Vingt-six inspecteurs principaux du travail;
Vingt-huit inspecteurs du travail.

Le personnel supplémentaire d'exécution nécessaire au fonctionnement des services de l'inspection générale du travail du département sera prévu au titre des lois de finances à intervenir. Sa mise en place s'échelonnera sur cinq ans.

Art. 229. — Les institutions et procédures existant en application de règlements antérieurement en vigueur en matière de travail, de sécurité sociale et de prestations familiales continueront à être valables jusqu'au moment où seront effectivement mises en place les institutions et procédures découlant de la présente loi et des actes subséquents.

Art. 230. — Les décrets et les arrêtés du ministre de la France d'outre-mer, des chefs de groupe de territoires et des chefs de territoire, prévus par le présent code, devront être pris dans le délai d'un an qui suivra la promulgation de la présente loi.

Art. 231. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi.

Nous savons que notre commission de la France d'outre-mer a décidé de revoir ce texte, en étudiant les amendements qui lui étaient soumis et qu'elle a adopté certaines des modifications que nous lui avons proposées. Pour les autres, nous nous réservons de les reprendre en séance publique sous forme d'amendements et c'est sous cette réserve, mesdames, messieurs, que nous donnons un avis favorable au projet de loi qui vous est soumis.

ANNEXE N° 33

PROJET DE LOI, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à l'ouverture d'un crédit de 1 milliard 600 millions de francs, en vue du rétablissement des communications interrompues à la suite des calamités publiques survenues dans les départements du Sud-Est au mois de novembre 1951, et de la réfection des ouvrages de défense contre les eaux et des ouvrages hydrauliques, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission des finances.)

Paris, le 24 janvier 1952.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 24 janvier 1952, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi tendant à l'ouverture d'un crédit de 1 milliard 600 millions de francs, en vue du rétablissement des communications interrompues à la suite des calamités publiques survenues dans les départements du Sud-Est au mois de novembre 1951 et de la réfection des ouvrages de défense contre les eaux et des ouvrages hydrauliques.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir, pour avis, le Conseil de la République.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi.

Agréez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: EDOUARD HERRIOT.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Article unique. — Une dotation de 1.600 millions de francs est ouverte en vue de permettre:

Le rétablissement des communications interrompues à la suite des calamités publiques survenues dans les départements du Sud-Est au mois de novembre 1951;

La réfection, avec les améliorations indispensables dans le cadre de cette dotation pour éviter le retour de semblables événements, des ouvrages de défense contre les eaux, endommagés ou détruits dans ces départements au cours de la même période;

La remise dans leur état antérieur des ouvrages hydrauliques.

Un règlement d'administration publique déterminera les modalités d'utilisation de ce crédit.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 24 janvier 1952.

Le président,
Signé: EDOUARD HERRIOT.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n° 2052, 2266 et in-8° 210.

ANNEXE N° 34

(Session de 1952. — Séance du 29 janvier 1952.)

PROJET DE LOI adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à donner son accord à l'envoi à la Grèce et à la Turquie d'une invitation à accéder au traité de l'Atlantique Nord, transmis par M. le président de l'Assemblée nationale à M. le président du Conseil de la République (1). — (Renvoyé à la commission des affaires étrangères.)

Paris, le 24 janvier 1952.

Monsieur le président,

Dans sa séance du 24 janvier 1952, l'Assemblée nationale a adopté un projet de loi autorisant le Président de la République à donner son accord à l'envoi à la Grèce et à la Turquie d'une invitation à accéder au traité de l'Atlantique Nord.

Conformément aux dispositions de l'article 20 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de ce projet de loi, dont je vous prie de vouloir bien saisir, pour avis, le Conseil de la République.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de cet envoi. Agréez, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de l'Assemblée nationale,
Signé: EDOUARD HERRIOT.

L'Assemblée nationale a adopté le projet de loi dont la teneur suit:

PROJET DE LOI

Article unique. — Le Président de la République est autorisé à donner l'accord prévu par l'article 10 du traité de l'Atlantique Nord en vue de l'envoi au royaume de Grèce et à la République de Turquie d'une invitation à accéder à ce traité.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 24 janvier 1952.

Le président,
Signé: EDOUARD HERRIOT.

ANNEXE N° 35

(Session de 1952. — Séance du 29 janvier 1952.)

RAPPORT SUPPLEMENTAIRE fait au nom de la commission de la France d'outre-mer sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer, par M. Henri Laffeur, sénateur (2).

Mesdames, messieurs, le Conseil de la République a précédemment adopté les cinq premiers articles du projet de loi instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés, relevant du ministère de la France d'outre-mer.

Votre commission a examiné les avis déposés sur ce projet par la commission de la justice et la commission du travail. Elle a retenu un certain nombre des amendements visant les articles 6 et suivants, ce qui l'a amenée à rédiger un nouveau texte qu'elle vous propose d'adopter.

Votre rapporteur s'excuse de n'avoir pu, faute de temps, vous donner un commentaire écrit des modifications qu'il présente: il se réserve de le faire, le cas échéant, au cours des débats publics.

PROJET DE LOI

instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer.

TITRE I^{er}

Dispositions générales.

Art 1^{er}. — La présente loi est applicable dans tous les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer.

Est considérée comme salariée au sens de la présente loi, quels que soient son sexe et sa nationalité, toute personne qui s'est engagée à mettre son activité professionnelle, moyennant rémunération, sous la direction et l'autorité d'une autre personne physique ou morale, publique ou privée. Pour la détermination de la qualité de salarié, il ne sera tenu compte ni du statut juridique de l'employeur ni de celui de l'employé.

(1) Voir: Assemblée nationale (2^e législ.), n° 1373, 2153, 2416 et in-8° 211.

(2) Voir: Assemblée nationale (1^{re} législ.), n° 7072, 3501, 4942, 8281, 9235, 1434, 3683, 4544, 6749, 10913, 12239, 13024, 13043 et in-8° 3003; Conseil de la République: n° 252 (année 1947), 179 (année 1948), 343, 823, 849, 850 (année 1951), 31 et 32 (année 1952).

Les personnes nommées dans un emploi permanent d'un cadre d'une administration publique ne sont pas soumises aux dispositions de la présente loi.

Un décret du Président de la République pris sur proposition du ministre de la France d'outre-mer après avis de l'Assemblée de l'Union française et consultation de l'Assemblée locale fixera pour chaque territoire la réglementation du travail née de rapports coutumiers des sociétés traditionnelles et les conditions dans lesquelles les dispositions de la présente loi lui seront appliquées, à l'exclusion des entreprises familiales groupant moins de dix personnes.

Les salariés continuent à bénéficier des avantages qui leur ont été consentis, lorsque ceux-ci sont supérieurs à ceux que leur reconnaît la présente loi.

Art. 2. — Le travail forcé ou obligatoire, tel qu'il est défini par les paragraphes 1 et 2 de l'article 2 de la convention internationale de Genève n° 29 du 28 juin 1930, ratifiée le 17 juin 1937, demeure interdit de façon absolue.

TITRE II

Des syndicats professionnels.

CHAPITRE I^{er}

De l'objet des syndicats professionnels et de leur constitution.

Art. 3. — Les syndicats professionnels ont exclusivement pour objet l'étude et la défense des intérêts économiques, industriels, commerciaux et agricoles.

Art. 4. — Les personnes exerçant la même profession, des métiers similaires ou des professions connexes concourant à l'établissement de produits déterminés, ou la même profession libérale, peuvent constituer librement un syndicat professionnel. Tout salarié ou employeur peut adhérer librement à un syndicat de son choix dans le cadre de sa profession.

Art. 5. — Les fondateurs de tout syndicat professionnel doivent déposer les statuts et les noms de ceux qui, à un titre quelconque, sont chargés de son administration ou de sa direction.

Ce dépôt a lieu à la mairie ou au siège de la circonscription administrative où le syndicat est établi, et copie des statuts est adressée à l'inspecteur du travail et au procureur de la République du ressort.

Les modifications apportées aux statuts et les changements survenus dans la composition de la direction ou de l'administration du syndicat doivent être portés, dans les mêmes conditions, à la connaissance des mêmes autorités.

Chaque année, avant le dernier jour de février, les dirigeants de tout syndicat sont tenus de communiquer au procureur de la République du ressort, le bilan de la situation financière du syndicat pour l'année précédente.

(Ces cinq premiers articles ont déjà été adoptés par le Conseil de la République, en séance publique, les 23 et 24 décembre 1951.)

Art. 6. — Les membres chargés de l'administration ou de la direction d'un syndicat doivent appartenir à la profession, être citoyens de l'Union française, jouir de leurs droits civils, ne pas avoir encouru de condamnation comportant la perte des droits civiques ni de condamnation à une peine correctionnelle, à l'exception toutefois :

1° Des condamnations pour délits d'imprudence hors le cas de délit de fuite concomitant;

2° Des condamnations prononcées pour infractions autres que les infractions, qualifiées délits, à la loi du 24 juillet 1867 sur les sociétés mais dont cependant la répression n'est pas subordonnée à la preuve de la mauvaise foi de leurs auteurs et qui ne sont passibles que d'une amende.

Art. 7. — Les femmes mariées exerçant une profession ou un métier peuvent, sans l'autorisation de leur mari, adhérer aux syndicats professionnels et participer à son administration ou à sa direction dans les conditions fixées à l'article précédent.

Art. 8. — Les mineurs âgés de plus de seize ans peuvent adhérer aux syndicats, sauf opposition de leur père, mère ou tuteur.

Art. 9. — Peuvent continuer à faire partie d'un syndicat professionnel, les personnes qui ont quitté l'exercice de leur fonction ou profession, sous réserve d'avoir exercé celle-ci au moins trois ans et de se consacrer à des fonctions syndicales ou d'être appelées, à titre professionnel, à des fonctions prévues par les lois et règlements.

Art. 10. — Tout membre d'un syndicat professionnel peut s'en retirer à tout instant nonobstant toute clause contraire sans préjudice du droit, pour le syndicat, de réclamer la cotisation afférente aux six mois qui suivent le retrait d'adhésion.

Art. 11. — En cas de dissolution volontaire, statutaire ou prononcée par la justice, les biens du syndicat sont dévolus conformément aux statuts ou, à défaut de dispositions statutaires, suivant les règles déterminées, par l'assemblée générale. En aucun cas, ils ne peuvent être répartis entre les membres adhérents.

CHAPITRE II

De la capacité civile des syndicats professionnels.

Art. 12. — Les syndicats professionnels jouissent de la personnalité civile. Ils ont le droit d'ester en justice et d'acquiescer sans autorisation, à titre gratuit ou à titre onéreux, des biens, meubles ou immeubles.

Art. 13. — Ils peuvent, devant toutes les juridictions, exercer tous les droits réservés à la partie civile, relativement aux faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif de la profession qu'ils représentent.

Art. 14. — Ils peuvent affecter une partie de leurs ressources à la création de logements de salariés, à l'acquisition de terrains de culture ou de terrains d'éducation physique, à l'usage de leurs membres.

Art. 15. — Ils peuvent créer, administrer ou subventionner des œuvres professionnelles telles que : institutions de prévoyance, caisses de solidarité, laboratoires, champs d'expériences, œuvres d'éducation scientifiques, agricoles ou sociales, cours et publications intéressant la profession.

Les immeubles et objets mobiliers nécessaires à leurs réunions, à leurs bibliothèques et à leurs cours d'instruction professionnels sont insaisissables.

Art. 16. — Ils peuvent subventionner des sociétés coopératives de production ou de consommation.

Art. 17. — Ils peuvent passer des contrats ou conventions avec tous autres syndicats, sociétés, entreprises ou personnes. Les conventions collectives du travail sont passées dans les conditions déterminées par le chapitre IV du titre III.

Art. 18. — S'ils y sont autorisés par leurs statuts, et à condition de ne pas distribuer de bénéfices, même sous forme de ristournes, à leurs membres, les syndicats peuvent :

1° Acheter pour le louer, prêter ou répartir entre leurs membres, tout ce qui est nécessaire à l'exercice de leur profession, notamment matières premières, outils, instruments, machines, engrais, semences, plantes, animaux et matières alimentaires pour le bétail;

2° Prêter leur entremise gratuite pour la vente des produits provenant exclusivement du travail personnel ou des exploitations des syndiqués; faciliter cette vente par exposition, annonces, publications, groupements de commandes et d'expéditions, sans pouvoir l'opérer sous leur nom et sous leur responsabilité.

Art. 19. — Ils peuvent être consultés sur tous les différends et toutes les questions se rattachant à leur spécialité.

Dans les affaires contentieuses, les avis du syndicat sont tenus à la disposition des parties qui peuvent en prendre communication et copie.

CHAPITRE III

Des marques syndicales.

Art. 20. — Les syndicats peuvent déposer, dans les conditions déterminées par arrêté du chef du groupe de territoires, de territoire non groupé ou sous tutelle, leurs marques ou labels. Ils peuvent, dès lors, en revendiquer la propriété exclusive dans les conditions dudit arrêté. Ces marques ou labels peuvent être apposés sur tout produit ou objet de commerce pour en certifier l'origine et les conditions de fabrication. Ils peuvent être utilisés par tous les individus ou entreprises mettant en vente ces produits.

Est nulle et de nul effet toute clause de contrat collectif, accord ou entente aux termes de laquelle l'usage de la marque syndicale par un employeur sera subordonné à l'obligation par ledit employeur, de ne conserver ou de ne prendre à son service que les adhérents du syndicat propriétaire de la marque.

CHAPITRE IV

Des caisses spéciales de secours mutuels et de retraites.

Art. 21. — Les syndicats peuvent, en se conformant aux dispositions des lois en vigueur, constituer entre leurs membres, des caisses spéciales de secours mutuels et de retraites.

Art. 22. — Les fonds de ces caisses spéciales sont insaisissables dans les limites déterminées par la loi.

Art. 23. — Toute personne qui se retire d'un syndicat conserve le droit d'être membre de sociétés de secours mutuels et de retraites pour la vieillesse à l'actif desquelles elle a contribué par des cotisations ou versements de fonds.

CHAPITRE V

Des unions de syndicats.

Art. 24. — Les syndicats professionnels régulièrement constitués d'après les prescriptions de la présente loi peuvent librement se concerter pour l'étude et la défense de leurs intérêts économiques, industriels, commerciaux et agricoles.

Ils peuvent se constituer en union sous quelque forme que ce soit.

Art. 25. — Les dispositions des articles 3, 5, 6, 7, 8 sont applicables aux unions de syndicats qui doivent, d'autre part, faire connaître, dans les conditions prévues à l'article 5, le nom et le siège social des syndicats qui les composent. Leurs statuts doivent déterminer les règles selon lesquelles les syndicats adhérant à l'union sont représentés dans le conseil d'administration et dans les assemblées générales.

Art. 26. — Ces unions jouissent de tous les droits conférés aux syndicats professionnels par les chapitres II, III et IV du présent titre.

Art. 27. — Des locaux pourront être mis à la disposition des unions de syndicats pour l'exercice de leur activité, sur leur demande, après avis de la commission consultative du travail et délibération de l'assemblée représentative.