

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer et du ministre des finances et des affaires économiques,

Vu la loi n° 54-809 du 14 août 1954 autorisant le Gouvernement à mettre en œuvre un programme d'équilibre financier, d'expansion économique et de progrès social;

Vu la loi n° 55-349 du 2 avril 1955 accordant au Gouvernement des pouvoirs spéciaux en matière économique, sociale et fiscale;

Le conseil d'Etat entendu;

Le conseil des ministres entendu,

DECRETE :

ARTICLE PREMIER. — Il est créé un établissement public ayant pour but d'apporter aux étudiants et élèves des territoires relevant du ministre de la France d'outre-mer qui poursuivent leurs études dans la métropole l'aide leur permettant de tirer le profit maximum de leur séjour. Un décret en conseil d'Etat, contresigné du ministre des finances et des affaires économiques et du ministre de la France d'outre-mer, fixera les conditions de son organisation et de son fonctionnement.

ART. 2. — Le ministre de la France d'outre-mer; le ministre des finances et des affaires économiques et le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques sont chargés; chacun en ce qui le concerne; de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 20 mai 1955.

Edgar FAURE.

Par le président du conseil des ministres :

Le ministre des finances et des affaires économiques,
Pierre PFLIMLIN.

Le ministre de la France d'outre-mer,
Pierre-Henri TEITGEN.

*Le secrétaire d'Etat aux finances
et aux affaires économiques,*
Gilbert-JULES.

Transports maritimes

ARRETE N° 571-55/C. du 14 juin 1955 promulguant au Togo le décret n° 55-692 du 20 mai 1955.

L'ADMINISTRATEUR EN CHEF DE LA FRANCE D'OUTRE-MER,
CHEVALIER DE LA LÉON D'HONNEUR,
COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE P.F. AU TOGO;

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo;

Vu le décret du 3 janvier 1946 portant réorganisation administrative du territoire du Togo et création d'assemblées représentatives;

Vu le décret du 16 avril 1924 sur le mode de promulgation et de publication des textes réglementaires au Togo;

ARRETE :

ARTICLE PREMIER. — Est promulgué dans le Territoire du Togo le décret n° 55-692 du 20 mai 1955

prorogeant pour une nouvelle période de deux ans la loi n° 50-398 du 3 avril 1950 portant organisation provisoire des transports maritimes.

ART. 2. — Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Lomé, le 14 juin 1955.

J. BÉRARD.

DECRET N° 55-692 du 20 mai 1955 prorogeant pour une nouvelle période de deux ans la loi n° 50-398 du 3 avril 1950 portant organisation provisoire des transports maritimes.

EXPOSE DES MOTIFS

La loi du 28 février 1948 portant organisation de la marine marchande, en même temps qu'elle mettait fin au régime de réquisition de la flotte de commerce disposait, dans son article 10, d'une part, que, pendant une nouvelle période de deux années, les armateurs de nationalité française seraient tenus d'assurer les transports nécessaires à l'exécution du plan de reconstruction ainsi que ceux présentant un intérêt national — militaire ou autre — d'autre part, que, pendant la même période, les opérations d'affrètement seraient soumises à l'approbation du ministre de la marine marchande.

Un décret d'application, en date du 25 mars 1948, fixait les modalités d'application de ces différentes dispositions et créait auprès du ministre de la marine marchande un certain nombre de comités chargés de l'assister dans ce contrôle.

Les mesures de contrôle ainsi édictées s'étant révélées efficaces mais de trop courte durée, la loi du 3 avril 1950 avait prorogé pour un an les dispositions de l'article 10 de la loi du 28 février 1948.

En même temps, pour donner plus de souplesse au régime instauré, la loi du 3 avril 1950 avait abrogé le décret du 25 mars 1948 dont les dispositions s'étaient révélées, à la pratique, trop rigides et surtout d'un maniement trop lourd; en contre-partie, la loi prévoyait une procédure plus souple et plus libérale, particulièrement à l'égard des chargeurs, selon laquelle les autorisations d'affrètement seraient désormais accordées par le ministre de la marine marchande, après consultation du ministre des finances, du ministre de la France d'outre-mer, ainsi que des représentants des organismes professionnels intéressés.

Ainsi définies, les nouvelles modalités de contrôle par le département de la marine marchande ont donné pleine satisfaction aux armateurs comme aux chargeurs, en même temps qu'elles ont sauvegardé les intérêts supérieurs du pays et de la marine marchande française.

C'est pourquoi il a paru, depuis lors, nécessaire d'en proroger à nouveau l'application par trois lois successives :

Celles du 26 avril 1951 et du 11 avril 1952, pour deux nouvelles périodes de un an;

Celle du 10 avril 1953 pour une période de deux ans qui arrive à expiration le 15 avril prochain;

Les raisons qui ont justifié ces quatre prorogations successives conservent encore aujourd'hui leur entière valeur.

En effet, si la marine marchande française de 1955 a dépassé en tonnage celle de 1939, il ne faut pas perdre de vue qu'elle comporte un nombre important d'unités de transition (68 liberty-ships, 20 pétroliers T. 2) et d'unités vieilles (121 navires de plus de 20 ans) — soit la moitié du tonnage de la flotte — et dont le renouvellement s'imposera dans les cinq années à venir. Pendant cette nouvelle période, il demeure indispensable de protéger la flotte de commerce française, les unités à renouveler devenant de plus en plus difficilement exploitables.

En second lieu, la pleine liberté des affrètements est incompatible avec un régime de contrôle des changes. Tant que les difficultés monétaires subsisteront, il demeure indispensable de maintenir la surveillance d'opérations qui se soldent encore pour la France par d'importantes sorties de devises (150 millions de dollars en 1954). En conséquence il importe de maintenir encore pour un certain temps le contrôle des affrètements qui, tout en évitant des sorties de devises importantes, assure depuis 1948 le plein emploi de la flotte française; en effet, on n'a eu à déplorer aucun désarmement de navires français faute de tonnage à transporter.

Comme nous l'avons souligné plus haut, le contrôle, d'ailleurs, est exercé avec un grand libéralisme et une grande souplesse — particulièrement en ce qui concerne les intérêts des territoires d'outre-mer — en plein accord avec les départements ministériels intéressés et après consultation des organismes professionnels eux-mêmes.

En troisième lieu, il importe de maintenir l'obligation pour les armateurs français d'assurer, par priorité, les transports d'intérêt national — à fins militaires ou autres — particulièrement en période critique — et le cas s'est présenté à plusieurs reprises depuis 1948 et est toujours susceptible de se reproduire. Or, la procédure instituée par la loi du 3 avril 1950 présente l'énorme avantage de dispenser le Gouvernement de recourir au régime de la réquisition, avec tous les sujétions et les inconvénients qui y sont attachés.

Mais l'argument essentiel en faveur d'une nouvelle prorogation de la loi du 3 avril 1950 demeure la nécessité de protéger l'armement français dans la lutte inégale dans laquelle il se trouve engagé avec les armements étrangers concurrents, eux aussi en plein essor.

En effet, hors le secteur réservé au pavillon français — cabotage national et autres navigations réservées, en particulier les transports de bananes en provenance des territoires d'outre-mer — la flotte marchande française se trouve en compétition sur le marché international avec les flottes étrangères.

Or, nul n'ignore que les frais d'exploitation des navires français sont notablement supérieurs à ceux

de la plupart des autres marines concurrentes. Deux enquêtes récentes menées parallèlement, l'une par le comité central des armateurs de France, l'autre par le conseil supérieur de la marine marchande; enquêtes dont les résultats ont été soigneusement vérifiés par l'administration de la marine marchande, ont conclu dans le même sens: les frais d'exploitation des navires marchands français sont supérieurs approximativement de 20 p. 100 à ceux de la moyenne des flottes étrangères. Or, les postes les plus importants de cette surcharge sont constitués de chapitres de dépenses pratiquement incompressibles (soldes et accessoires de soldes, nourriture, et surtout charges sociales).

Pour combler partiellement ce handicap, l'administration de la marine marchande étudie certaines mesures susceptibles d'atténuer cette infériorité. Mais tant que ces mesures ne seront pas réalisées — et quelques-unes d'entre elles paraissent ne pouvoir l'être que très difficilement — il paraît indispensable de continuer, pendant quelque temps encore, de protéger la marine marchande française, en vue d'assurer son emploi dans les meilleures conditions possibles (et d'éviter ainsi, en plus des inconvénients signalés plus haut, les complications sociales qui naîtraient d'un chômage dans la profession maritime, et cela sans nuire aucunement aux intérêts légitimes des chargeurs).

Pour toutes ces raisons, il paraît indispensable de proroger pour une nouvelle période de deux ans la loi du 3 avril 1950.

Cette prorogation peut être obtenue par le décret ci-joint qui rentre dans le cadre de la loi n° 54-809 du 14 août 1954, prorogée jusqu'au 20 mai 1955 par la loi n° 55-349 du 2 avril 1955 sur les pouvoirs spéciaux, qui avait autorisé le précédent gouvernement à mettre en œuvre un programme d'équilibre financier, d'expansion économique et de progrès social. En effet, le contrôle des affrètements a bien pour objet la poursuite de l'expansion économique et du revenu national, l'équilibre de la balance des comptes et le développement du commerce extérieur avec les pays étrangers; et enfin la sécurité de l'emploi dans la marine marchande.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des finances et des affaires économiques, du ministre de la marine marchande, du ministre de la défense nationale et des forces armées, du ministre de la France d'outre-mer et du secrétaire d'Etat aux affaires économiques,

Vu la loi n° 48-340 du 28 février 1948 portant organisation de la marine marchande et notamment son article 10;

Vu la loi n° 50-398 du 3 avril 1950 portant organisation provisoire des transports maritimes, prorogeant les dispositions de l'article 10 de la loi précitée du 28 février 1948;

Vu les lois n° 51-473 du 26 avril 1951, 52-348 du 11 avril 1952, 53-305 du 10 avril 1953, prorogeant la loi du 3 avril 1950;

Vu la loi du 14 août 1954 autorisant le Gouvernement à mettre en œuvre un programme d'équilibre financier, d'expansion économique et de progrès social, et notamment le 2° de son article unique, prorogée par la loi du 2 avril 1955;

Le conseil d'Etat entendu;
Le conseil des ministres entendu,

DECRETE :

ARTICLE PREMIER. — Le délai d'application de la loi n° 50-398 du 3 avril 1950 portant organisation provisoire des transports maritimes est prorogé pour une nouvelle période de deux années à compter du 15 avril 1955.

ART. 2. — Le ministre des finances et des affaires économiques, le ministre de la marine marchande, le ministre de la défense nationale et des forces armées, le ministre de la France d'outre-mer et le secrétaire d'Etat aux affaires économiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 20 mai 1955.

Edgar FAURE,

Par le président du conseil des ministres :

*Le ministre des finances
et des affaires économiques;*

Pierre PELIMLIN.

Le ministre de la marine marchande,

Paul ANTIER.

*Le ministre de la défense nationale
et des forces armées,*

Pierre KOENIG.

Le ministre de la France d'outre-mer,

Pierre-Henri TERTZEN.

Code du travail

ARRETE N° 611-55/C. du 28 juin 1955 promulguant au Togo l'arrêté ministériel du 13 juin 1955.

L'ADMINISTRATEUR EN CHEF DE LA FRANCE D'OUTRE-MER

CHEVALIER DE LA LÉGIION D'HONNEUR,

COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE P.F. AU TOGO,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo;

Vu le décret du 3 janvier 1946 portant réorganisation administrative du territoire du Togo et création d'assemblées représentatives;

Vu le décret du 16 avril 1924 sur le mode de promulgation et de publication des textes réglementaires au Togo;

ARRETE :

ARTICLE PREMIER. — Est promulgué dans le Territoire du Togo l'arrêté ministériel du 13 juin 1955 fixant le taux minima des indemnités prévues à l'article 94 (alinéa 1^{er}) modifié du code du travail outre-mer.

ART. 2. — Le présent arrêté sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Lomé, le 28 juin 1955.

J. BÉRAUD.

ARRETE ministériel du 13 juin 1955 fixant le taux minima des indemnités prévues à l'article 94 (alinéa 1^{er}) modifié du code du travail outre-mer.

Le ministre de la France d'outre-mer,

Vu la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer, notamment en ses articles 94 modifié et 95 (3^o),

ARRETE :

ARTICLE PREMIER. — En vue de la fixation des taux minima des indemnités prévues à l'article 94 (alinéa 1^{er}) modifié de la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952, les sujétions tenant aux conditions climatiques et à l'éloignement sont appréciées d'après la répartition géographique indiquée ci-après :

Groupe 1

France métropolitaine.

Groupe 2

Département de la Guadeloupe.

Viet-Nam.

Département de la Guyane.

Laos.

Département de la Martinique.

Cambodge.

Afrique du Nord.

Groupe 3

Département de la Réunion.

Etablissements français dans l'Inde.

Territoire de la Nouvelle-Calédonie.

Saint-Pierre et Miquelon.

Etablissements français de l'Océanie.

Madagascar et dépendances.

Territoires des Comores.

Groupe 4.

Côte française des Somalis.

Cameroun.

Afrique occidentale française.

Togo.

Afrique équatoriale française.

ART. 2. — Les taux minima des indemnités visées à l'article précédent sont fixés comme suit :

LIEU DE RESIDENCE habituelle	LIEU D'EMPLOI	TAUX de l'indemnité
Territoires du groupe 1.	Territoires du groupe 3 (1).	2/10
	Territoires du groupe 4 . . .	4/10
Territoires du groupe 2.	Territoires du groupe 3 (1).	1,5/10
	Territoires du groupe 4 . . .	3/10
Territoires du groupe 3.	Territoires du groupe 4 . . .	3/10
Territoires du groupe 4.	Territoires du groupe 3 (1).	2/10

(1) A l'exception de la Réunion.

Les pourcentages indiqués ci-dessus s'appliquent aux salaires de la catégorie professionnelle tels qu'ils