

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
PRÉSIDENCE DU GOUVERNEMENT  
COMMISSARIAT GÉNÉRAL DU  
PLAN DE MODERNISATION  
ET D'ÉQUIPEMENT

Rapport Général

sur le

Premier Plan de Modernisation  
et d'équipement



Novembre 1946 - Janvier 1947



**Lettre adressée par le Commissaire Général  
aux membres du Conseil du Plan**

---

Paris, le 23 Novembre 1946.

J'ai l'honneur de vous remettre ci-joint, sous forme d'un rapport à la deuxième session du Conseil du Plan, le projet d'un premier plan de modernisation et d'équipement établi en exécution du décret du 3 janvier 1946, ainsi que les premiers rapports d'un certain nombre de Commissions de Modernisation.

Les propositions présentées résultent d'un travail collectif auquel ont participé plus de mille Français de toutes origines ; je tiens à remercier ici les fonctionnaires, les représentants des syndicats ouvriers, les industriels, les agriculteurs, les experts, sans lesquels cette tâche n'aurait pu être entreprise et menée à bien.

Ces propositions devraient permettre à la France, en utilisant à plein ses richesses en hommes et en ressources naturelles, de devenir un pays « moderne » à niveau de vie élevé participant largement à la vie du monde, tout en assurant son indépendance par le développement de ses productions essentielles et l'abaissement de ses prix de revient.

Les objectifs proposés peuvent être atteints ; ils ont été établis en partant de notre situation de fait, dans la limite des ressources en main-d'œuvre, énergie, acier, devises, etc... dont nous disposons, et de celles que, en faisant l'effort nécessaire, nous devons pouvoir créer ou obtenir d'ici 1950. Nous rencontrerons des difficultés à chaque pas, mais nous les surmonterons d'autant mieux que nous saurons tous où nous devons aller.

. . . . .

Il est essentiel que le pays prenne conscience, non seulement des difficultés du moment et des efforts à accomplir, mais des possibilités de relèvement et de l'avenir qui lui est ouvert s'il le veut. C'est là un premier élément de la confiance indispensable pour la mise en œuvre du plan. Mais il ne suffit pas à lui seul. La hausse continue des prix crée une inquiétude qui, si elle n'était pas rapidement dissipée, rendrait tout redressement impossible. De toutes les conditions nécessaires à la réalisation du plan, il n'en est pas de plus fondamentale que la stabilité des prix et de la monnaie. Cette stabilité est indissolublement liée à l'équilibre du budget des dépenses courantes de l'Etat.

*Le renversement indispensable ne peut être obtenu que si, dès 1947, l'équilibre du budget des dépenses courantes est réalisé sans équivoque.*

La France ne dispose que d'un court répit. Le rapport qui vous est soumis montre combien sa vie quotidienne dépend de ses importations de matières premières et que le moment est proche où elle devra, pour les payer, compter uniquement sur ses exportations. Il est indispensable qu'elle mette à profit pour développer ses productions essentielles et pour se moderniser les quelques années pendant lesquelles elle peut utiliser à cet effet ses réserves et les crédits obtenus à l'extérieur ; autrement le retard, que deux guerres lui ont infligé sur un monde en progrès, se transformerait en une décadence irrémédiable.

Si, au contraire, elle s'engage délibérément dans un effort collectif et concerté vers un but accessible, connu et ayant l'adhésion de tous, avec la participation active des grandes organisations syndicales ouvrières, agricoles et patronales, elle surmontera les difficultés du présent et s'acheminera rapidement vers une prospérité qu'elle n'a jamais connue.

# Sommaire

	<i>Pages</i>
Le premier plan de modernisation et d'équipement .....	5
<i>Première Partie</i>	
<b>LES EXIGENCES DE LA SITUATION FRANÇAISE ET LES PRINCIPES DIRECTEURS DU PLAN</b>	
<b>I. — MODERNISATION OU DÉCADENCE</b>	
§ 1. — Le changement fondamental de la situation française .....	9
§ 2. — La modernisation, voie nécessaire du relèvement : reconstruction, niveau de vie, développement démographique, indépendance économique, sécurité .....	10
§ 3. — Il n'y a pas de choix pour la France .....	18
§ 4. — Nécessité d'agir immédiatement .....	20
<b>II. — PRINCIPES DIRECTEURS DU PLAN</b>	
§ 1. — Convergence dans l'action .....	21
§ 2. — Utilisation maximum du potentiel existant .....	22
§ 3. — Accroissement des ressources-clefs : énergie, acier, ciment, machines agricoles, transports .....	23
§ 4. — Priorités dans l'emploi des disponibilités nationales et buts spécifiques du premier plan de modernisation .....	27
<i>Deuxième Partie</i>	
<b>PROPOSITIONS RELATIVES AU PREMIER PLAN DE MODERNISATION ET D'ÉQUIPEMENT ET AUX MOYENS D'EN ASSURER L'EXÉCUTION</b>	
Objet et dispositif du plan .....	33
<b>III. — OBJECTIFS DE PRODUCTION ET MESURES DE MODERNISATION (1947-50)</b>	
§ 1. — Objectifs de production .....	35
§ 2. — Les six programmes de base : houillères, électricité, sidérurgie, ciment machinisme agricole, transports intérieurs .....	36
§ 3. — Mesures à prendre dans les autres secteurs essentiels : industries utilisant des matières principalement importées (carburants, textiles), industries utilisant des matières principalement nationales (automobile, machine-outil, autres industries), agriculture (production végétale, production animale, équipement rural), construction immobilière (matériaux, bâtiment et travaux publics), Afrique du Nord et terri- toires d'outre-mer .....	51
<b>IV. — LES MOYENS MATÉRIELS DE RÉALISER LE PLAN ET L'ACTION A MENER POUR LES OBTENIR</b>	
§ 1. — Énergie .....	63
§ 2. — Métaux ferreux .....	67
§ 3. — Devises .....	70
§ 4. — Main-d'œuvre .....	77
<b>V. — LES INVESTISSEMENTS ET LE FINANCEMENT</b>	
§ 1. — Besoins et possibilités d'investissement .....	83
§ 2. — Le problème du financement .....	87
§ 3. — Importance des investissements dans le revenu national .....	87

	<i>Pages</i>
§ 4. — Les niveaux croissants de la consommation correspondant à l'exécution du plan .....	88
§ 5. — Formes sous lesquelles est possible le financement des investissements prévus par le plan .....	90
§ 6. — La condition fondamentale du financement du plan : l'équilibre du budget des dépenses courantes de la Nation .....	92
§ 7. — Le financement des investissements prévus en 1947 .....	94
 <b>VI. — MÉTHODES D'EXÉCUTION</b>	
§ 1. — Elaboration du plan, exécution et contrôle de l'exécution (secteur public ou nationalisé, entreprises concentrées, entreprises dispersées, organismes consultatifs décentralisés) .....	99
§ 2. — Répartition des ressources-clefs (matières, permis de construire, main-d'œuvre, devises et programme d'importations, crédit, rationnement, contrôle des prix) .....	104
§ 3. — Réformes nécessaires pour faciliter l'exécution du plan : statistiques, fiscalité, provisions d'amortissement, secteur libre et secteur nationalisé .....	106
 <b>VII. — PROGRAMME DE 1947</b> .....	<b>109</b>
§ 1. — Mise à exécution du plan (engagement des programmes de base pour la période 1947-50 ; ressources disponibles en 1947 : production et importation ; utilisation des ressources au cours de 1947 : agriculture, reconstruction, exportation, autres activités) .....	111
§ 2. — Activités de base (houillères, électricité, sidérurgie, machinisme agricole transports) .....	126
§ 3. — Autres activités essentielles (agriculture, matériaux de construction, bâtiment et travaux publics, reconstruction de logements, industries de transformation) .....	130

### *Troisième Partie*

#### **LES TRAVAUX DES COMMISSIONS DE MODERNISATION**

Commission de la Main-d'œuvre .....	139
— des Houillères .....	139
— de l'Électricité .....	142
— des Carburants .....	144
— de la Sidérurgie .....	146
— de la Machine-outil .....	148
— des Matériaux de Construction .....	150
— du Bâtiment et des Travaux Publics .....	152
— de l'Automobile .....	153
— du Textile .....	155
— de l'Industrie Cinématographique .....	157
— de l'Équipement rural .....	158
— de l'Industrie de la machine agricole .....	161
— de la Production végétale .....	163
— de la Production animale .....	165
— des Transports .....	169
— de la Consommation et de la Modernisation sociale .....	173
— de l'Afrique du Nord et des Territoires d'outre-mer .....	174

### *Quatrième Partie*

#### **RÉSOLUTIONS**

Textes des résolutions .....	183
 <i>Annexe</i> : Composition des Commissions .....	 187

## Liste des Tableaux

		<i>Pages</i>
Tableau I	: Revenu réel par tête en France et à l'étranger avant la guerre ....	13
— II	: Evolution de la production industrielle en France et à l'étranger depuis la fin de la guerre .....	20
— III	: Energie disponible brute par habitant en France et à l'étranger ..	25
— IV	: Consommation d'acier en France et à l'étranger .....	26
— V	: Objectifs de production 1947-50 : industrie et transports .....	37
— VI	: Objectifs de production 1947-50 : agriculture .....	38
— VII	: Programme des Houillères .....	41
— VIII	: — de l'Electricité .....	43
— IX	: — de la Sidérurgie .....	44
— X	: — du Ciment .....	46
— XI	: — du Machinisme agricole .....	47
— XII	: — des Transports intérieurs .....	48
— XIII	: Bilan des besoins et des ressources en charbon et en électricité 1947-50	64
— XIV	: Bilan des besoins et des ressources en métaux ferreux 1947-50 ....	68
— XV	: Estimation de balance des paiements 1946-50 .....	71
— XVI	: Prévisions d'importations d'approvisionnement 1946-50 .....	72
— XVII	: Prévisions d'importations d'équipement 1946-50 .....	75
— XVIII	: Productivité de la main-d'œuvre 1947 et 1950 .....	78
— XIX	: Besoins en main-d'œuvre 1947 et 1950 .....	81
— XX	: Estimation des investissements à réaliser de 1947 à 1950 .....	86
— XXI	: Estimation des investissements métropolitains à réaliser en 1947 ..	96
— XXII	: Programme 1947 - Industrie et Transports .....	116
— XXIII	: Programme 1947 - Agriculture .....	118
— XXIV	: Besoins en main-d'œuvre 1947 .....	119
— XXV	: Bilan des besoins et des ressources en charbon - 1947 .....	120
— XXVI	: Bilan des besoins et des ressources en métaux ferreux - 1947 .....	121
— XXVII	: Prévisions d'importation d'approvisionnement - 1947 .....	122
— XXVIII	: Prévisions d'exportation - 1947 .....	124





## **Le premier Plan de Modernisation et d'Équipement**

---

*Le décret du 3 janvier 1946 a prescrit l'établissement d'un « premier plan d'ensemble pour la modernisation et l'équipement économique de la métropole et des territoires d'outre-mer ».*

*Ce plan, précisait-il, doit avoir notamment pour objet :*

- 1° de développer la production nationale et les échanges extérieurs, en particulier dans les domaines où la position française est la plus favorable ;*
- 2° d'accroître le rendement du travail ;*
- 3° d'assurer le plein emploi de la main-d'œuvre ;*
- 4° d'élever le niveau de vie de la population et d'améliorer les conditions de l'habitat et de la vie collective.*

*Il s'étend à la reconstitution des outillages et équipements publics et privés endommagés ou détruits du fait des événements de guerre.*

*C'est en exécution de ce décret et des instructions complémentaires du Gouvernement, en date du 10 janvier 1946, qu'a été établi le présent rapport.*

*Après avoir rappelé pour quelles raisons la situation française fait de la modernisation une nécessité vitale et dégagé les principes directeurs qu'elle impose à notre action, ce document expose les objectifs de production et les mesures de modernisation recommandés d'ici 1950, ainsi que les moyens d'assurer la réalisation du plan : moyens matériels, investissements et financement, méthodes d'exécution. Il spécifie ensuite le programme pour 1947.*

*Les propositions qu'il soumet au Conseil du Plan ont été élaborées par le Commissariat Général, en coopération avec les Ministères intéressés, sur la base des travaux des Commissions de Modernisation. Celles-ci sont au nombre de 18 et elles ont tenu 162 séances ; elles ont elles-mêmes constitué 74 sous-commissions, qui ont tenu 391 réunions. La plupart d'entre elles ont déjà consigné leurs conclusions et leurs recommandations dans de premiers rapports qui sont remis avec le présent document. On trouvera à la fin de ce dernier un résumé de leurs travaux.*

*Il convient de rendre hommage à la compétence et au dévouement de tous ceux, plus de 1.000 personnes au total, qui ont pris part à cette œuvre collective. La contribution de certains services de l'administration qui avaient déjà préparé des projets de modernisation pour les secteurs de leur ressort, a été précieuse. Quant aux Commissions, associant chacune les éléments actifs de la production : industriels, agriculteurs, ouvriers et techniciens, aux représentants de l'administration, elles ont fait participer à l'élaboration du plan toutes les forces vives de la Nation.*

*Sans tous ces concours, la tâche qui a été menée à bien eût été impossible.*

*La partie du plan consacrée aux territoires d'outre-mer n'est pas encore achevée. Sa mise au point exige, en effet, des consultations sur place avec les intéressés.*

*L'équipement social, en raison de ses insuffisances actuelles, n'a pas moins besoin d'être développé que l'équipement économique, essentiellement visé par le décret constitutif, et l'une des Commissions de Modernisation a été spécialement chargée d'en dresser le plan. Dès maintenant, une place a été réservée aux hôpitaux, écoles, terrains de sport, etc., parmi les investissements à réaliser en 1947.*

PREMIÈRE PARTIE

---

**Les exigences de la situation française  
et les principes directeurs du Plan**

---



## Modernisation ou décadence

---

### § 1. — LE CHANGEMENT FONDAMENTAL DE LA SITUATION FRANÇAISE

1. Deux guerres, et une crise économique prolongée dans l'intervalle, ont fait perdre à notre pays une grande partie des réserves accumulées qui lui permettaient de jouir d'un niveau de vie supérieur à son activité et aux rendements de son travail.

2. A la veille de la seconde conflagration mondiale, près du tiers de notre capacité de production industrielle n'était pas employé. L'esprit d'entreprise était affaibli au point que les investissements couvraient à peine les besoins de remplacement. Tant dans l'agriculture que dans l'industrie, la productivité de la main-d'œuvre était, en général, bien moins élevée que dans les pays outillés de façon moderne.

Par suite de notre moindre efficacité, ainsi que du chômage, les salaires réels et les conditions d'existence étaient, en France, sensiblement inférieurs à ce qu'ils étaient dans ces pays.

Même médiocre, ce niveau de vie n'était cependant pas assuré par notre travail courant : à concurrence de 20 à 25 %, nous payions nos achats à l'étranger avec les revenus de nos placements extérieurs. Autrement dit, nous vivions sur l'épargne des générations antérieures.

3. Le nouveau conflit qui vient de finir a détruit une partie de notre capital matériel et nous oblige à liquider la plupart de nos actifs mobilisables en or et en devises.

Dans les années qui viennent, la France n'aura plus pour vivre que le produit de son travail. De nombreuses matières d'une nécessité vitale manquant sur notre sol, nous devons exporter même l'utile pour nous procurer l'indispensable.

Le travail des Français devant être, après le court répit que nous donnent les crédits étrangers et l'utilisation de nos dernières réserves, leur unique ressource, il faut, pour éviter un abaissement inadmissible du niveau de vie, que leur effort soit le plus efficace possible, c'est-à-dire que chaque heure de travail en France crée le maximum de produits, tant agricoles qu'industriels.

4. Sous ce rapport de la productivité, la France, qui s'était déjà laissée distancer avant la guerre, a pris du fait de celle-ci plus de retard encore.

Tandis que les destructions, les privations de la population, le défaut d'entretien de l'outillage, la rupture des communications avec le dehors, aggravaient la faiblesse de ses rendements, ceux des autres pays continuaient de progresser à un rythme accéléré par les exigences mêmes du combat.

Aux Etats-Unis notamment s'est produite une révolution industrielle plus ample encore que celle d'après l'autre guerre. Certes, ces perfectionnements n'ont encore eu que des effets limités sur les productions de paix ; mais le progrès en puissance est gigantesque.

Enfin, la seconde guerre mondiale a considérablement accéléré dans les anciens pays neufs l'industrialisation amorcée par la première.

5. C'est pourquoi il est indispensable d'accroître notre productivité et, pour cela, de moderniser et de rééquiper notre pays.

Bien entendu, nous ne saurions prétendre la porter en tout au niveau des pays où elle est la plus élevée du monde, mais, l'écart qui nous en sépare ne résultant qu'en partie de facteurs naturels, il est en notre pouvoir de nous en rapprocher sensiblement. En mettant à profit les progrès techniques réalisés par ces pays et en adaptant davantage nos activités à nos aptitudes, rien n'empêche de placer l'agriculture et l'industrie françaises sur une base de concurrence universelle, et de rétablir ainsi un équilibre durable de notre balance des comptes avec l'étranger qui corresponde aux données de notre nouvelle situation et s'accompagne pour tant d'une amélioration croissante des conditions d'existence.

6. Visant avant tout à l'augmentation de la productivité, la modernisation qui s'impose à nous ne doit pas seulement consister à rénover l'appareil de production ; dans beaucoup de cas, ce sont les méthodes qu'il conviendra de rajeunir, éventuellement par un changement dans la structure des activités.

A l'exemple de ce qui existait depuis longtemps à l'étranger, aussi bien dans le domaine agricole qu'industriel, des échanges plus intimes devront, en particulier, être établis entre la recherche scientifique et ses applications pratiques. Si notre pays ne participait pas lui-même au travail de découvertes qui s'accomplit dans le monde, son outillage, même modernisé sur la base des techniques actuelles, serait rapidement de nouveau arriéré.

D'une manière générale, le souci du rendement doit être présent partout. La modernisation n'est pas un état de choses, c'est un état d'esprit.

## § 2. — LA MODERNISATION, VOIE NÉCESSAIRE DU RELÈVEMENT

7. Une telle rénovation de nos méthodes et de notre appareil de production n'est pas une entreprise à laquelle la France peut à son gré se consacrer ou renoncer : c'est une nécessité qui n'a d'autre alternative que la décadence.

De quelque point de vue qu'on envisage notre relèvement, quels que soient les aspects d'ailleurs étroitement liés entre eux, qu'on en retienne et dont les principaux sont mentionnés dans le décret constitutif et les instructions complémentaires du Gouvernement, la modernisation est le seul recours.

## A. — RECONSTRUCTION

8. La nécessité la plus visible dans laquelle se trouve placée la France est d'effectuer une œuvre de reconstruction plus lourde encore qu'après l'autre guerre.

Celle de 1939-45 a répandu ses ravages sur tout le territoire : 79 départements sur 90 sont classés comme sinistrés et aucun des 11 autres n'a été entièrement épargné, tandis qu'en 1914-18 le sixième seulement en avait été dévasté. Aussi la comparaison du bilan des deux guerres fait-elle apparaître actuellement deux fois plus de bâtiments atteints.

	<i>Guerre 1914-18</i>	<i>Guerre 1939-45</i>
Bâtiments totalement détruits .....	368.600	477.200
partiellement endommagés	559.000	1.363.000
	<hr/>	<hr/>
Ensemble .....	927.600	1.840.200

En volume et en valeur, les pertes sont relativement encore plus élevées : alors que les dommages de 1914-18, exception faite des houillères et de certaines villes du Nord, avaient surtout porté sur des zones rurales aux maisons vétustes, les opérations militaires de 1940 et de 1944-45, ainsi que les bombardements aériens, ont principalement affecté des agglomérations urbaines.

Il est clair que la France a vu son équilibre économique beaucoup plus fortement ébranlé par des ruines touchant la majorité des grands centres et atteignant, de façon précise, les industries essentielles et les nœuds de communications que par les destructions aveugles, mais limitées, de la guerre de position.

9. Actuellement, si le déblaiement et le déminage sont à peu près achevés, si les dommages partiels, à vrai dire les plus nombreux, peuvent être considérés comme réparés au cinquième pour les habitations urbaines, à près de la moitié pour les bâtiments agricoles, à 80 % pour les bâtiments industriels et 90 % pour les édifices publics, si 425.000 familles sur 1 million sans abri à la Libération ont reçu des logements provisoires, la reconstruction des immeubles détruits en entier n'a pu qu'être commencée.

10. Il est bien évident que, dans son état présent, notre production n'est pas en mesure de remplacer sans délai tous les biens détruits, détériorés ou pillés au cours de six ans de guerre dont quatre d'occupation, alors que ce capital résultait de l'effort de plusieurs générations.

Voudrait-on néanmoins dès maintenant affecter directement la totalité ou la plus grande partie des ressources disponibles à la reconstruction des immeubles d'habitation qu'elle-même y perdrait. Faute d'une capacité de production suffisante, prétendre la faire démarrer aujourd'hui sur une échelle disproportionnée aux possibilités aboutirait à la freiner dès 1948-49. Elle exigerait alors des délais impossibles à mesurer exactement, mais à coup sûr très longs, peut-être de l'ordre de plusieurs dizaines d'années.

C'est seulement en modernisant et en développant l'industrie du bâtiment et celles qui commandent son activité (sidérurgie, matériaux de construction, transports), qu'on pourra construire davantage, mieux, plus vite et à meilleur marché.

Ainsi peut-on espérer réparer la totalité des dommages de guerre immobiliers en sept ou huit ans et, en même temps, élargir l'œuvre de reconstruction en une politique générale d'extension et de rénovation de l'habitat français, aussi bien dans les campagnes que dans les villes.

La modernisation de l'appareil de production est donc la condition indispensable, non seulement pour effectuer une reconstruction rapide, mais aussi pour remédier à l'une des carences sociales les plus graves d'entre les deux guerres.

**11.** Ce n'est pas à dire que reconstruction et modernisation doivent être opposées l'une à l'autre ; au contraire, dans une très large mesure, elles se commandent mutuellement.

Pour moderniser et développer la production, il est, en effet, indispensable de reconstruire le plus vite possible tout ce qui est vital pour l'économie du pays, notamment les centres nécessaires à la vie ouvrière.

D'autre part, l'importance des travaux confiés à l'industrie du bâtiment sera le facteur le plus efficace de la modernisation de cette activité.

Enfin, la reconstruction devra se faire dans tous les domaines de façon moderne et contribuera ainsi à l'œuvre générale de modernisation.

## B. — NIVEAU DE VIE

**12.** Une autre tâche fondamentale est d'élever d'une manière continue les conditions d'existence de la population, en les reportant d'abord au niveau d'avant guerre, puis en donnant à tous les Français, grâce à une équitable répartition des revenus, la possibilité de bénéficier des avantages matériels dont disposent les habitants des pays les plus progressifs.

Or, il n'y a qu'une façon réelle d'améliorer le standard de vie insuffisant d'aujourd'hui : c'est de produire davantage. Si l'immigration et l'allongement de la durée du travail permettent d'obtenir des résultats immédiats, l'augmentation de la productivité est de loin le facteur le plus efficace pour accroître la production à longue échéance.

C'est ainsi que les conditions d'existence très élevées des Etats-Unis sont dues essentiellement à une production de biens et de services par heure de travail accrue sans arrêt. De même, c'est seulement si chaque Français produit davantage avec un égal effort que l'existence de tous pourra s'améliorer et se rapprocher du niveau des nations les plus évoluées. Ce but à son tour, ne peut être atteint que si les machines les plus perfectionnées et les meilleures méthodes connues sont, dans la plus grande mesure possible, mises à la disposition des travailleurs.

**13.** La capacité technique et l'application des travailleurs français ne le cèdent en rien à celles des travailleurs étrangers. Mais, comme l'ont confirmé les travaux des Commissions de Modernisation, le capital, sous forme d'outillage agricole et industriel, était dès avant la guerre insuffisant en France, et l'organisation de la production trop souvent archaïque, pour permettre à la main-d'œuvre d'avoir autant d'efficacité et de rendement qu'en Grande-Bretagne ou aux Etats-Unis.

Par suite, pendant la même unité de temps, un travailleur français produisait environ trois fois moins qu'un travailleur américain, et une fois et demie moins qu'un travailleur anglais (de tels rapports n'ont, bien entendu, que la valeur de moyennes).



14. C'est pourquoi le revenu national réel par tête, qui mesure le niveau de vie, plaçait la France loin derrière beaucoup d'autres pays.

TABLEAU I

Revenu réel par tête en France et à l'Étranger avant la guerre

PAYS	Dernière année connue	Revenu par tête (1)
Nouvelle-Zélande	1937	1.702
Etats-Unis	1937	1.485
Canada	1936	1.352
Grande-Bretagne (2)	1937	1.275
Australie	1937	1.212
Suisse	1936	1.036
Allemagne	1937	828
Suède	1938	804
Norvège	1937	705
Danemark	1933	679
Pays-Bas	1934	662
France	1934	641

Source : Colin Clark, *Conditions of Economic Progress*, London, Mac Millan and Co, 1940, p. 148.

Sans doute s'agit-il là plutôt d'ordres de grandeur que de chiffres précis : il n'en reste pas moins certain que des pays plus mal pourvus que le nôtre en richesses naturelles avaient cependant réussi à s'assurer un niveau supérieur de bien-être général.

L'exemple de la Nouvelle-Zélande qui jouissait des conditions d'existence les plus élevées, de la Hollande qui n'a pas de minerai de fer, de la Suède qui n'a pas de charbon, de la Suisse et du Danemark qui n'ont ni l'un ni l'autre, montre que le niveau de vie d'un pays dépend de son degré d'avancement technique, tant agricole qu'industriel, et non de son étendue, des ressources de son sol ou de sa puissance économique considérée de façon absolue.

15. Les causes de cet état de choses sont multiples. Une des plus importantes tient aux pertes subies par la France pendant la première guerre mondiale, au fardeau militaire, disproportionné à ses forces, qu'elle a assumé entre 1919 et 1940 comme avant-garde des démocraties, au sentiment profond d'insécurité dont sa population a souffert au cours de cette période.

La situation s'est trouvée considérablement aggravée par le conflit qui vient de se terminer. D'abord les destructions, les prélèvements allemands et le non-renouvellement des équipements qui s'usaient ont diminué notre potentiel économique déjà faible. La sous-alimentation de la population et le développement de l'absentéisme entraîné par les difficultés de ravitaillement ont également contribué à diminuer le rendement de la main-d'œuvre.

(1) Ces chiffres sont exprimés en unités internationales, l'unité internationale étant définie comme le montant des biens et services qu'un dollar aurait en moyenne permis d'acheter aux Etats-Unis au cours de la période 1925-1934.

(2) L'écart entre la Grande-Bretagne et la France était en réalité moins grand que les chiffres ne le font apparaître : 1937 a été en Angleterre une année relativement bonne, tandis que la France en 1934 se trouvait au plus fort de la crise.

D'autre part, notre pays, occupé par les puissances de l'Axe, a été empêché de participer aux énormes progrès techniques que quatre années d'efforts de guerre ont fait réaliser à nos alliés.

**16.** La France doit donc moderniser et reconstituer son appareil de production pour accroître la productivité de son travail, produire ainsi davantage et parvenir en conséquence au niveau de vie élevé nécessaire non seulement au bien-être de sa population, mais à son existence même.

La tragique expérience des sept dernières années a, en effet, rappelé à quel point la mortalité, et en particulier la mortalité infantile, la durée moyenne d'existence et donc l'importance de la population dépendent directement des conditions de nourriture, de chauffage, de logement et d'habillement qui lui sont faites.

### C. — DÉVELOPPEMENT DÉMOGRAPHIQUE

**17.** Pays de population vieillissante, la France voit, depuis 1942, sa natalité progressivement remonter jusqu'à dépasser en 1945, pour la première fois après un demi-siècle, le niveau correspondant au remplacement complet des générations.

Si ce redressement se poursuit, la population active, réduite par la guerre, devra entretenir à la fois plus de vieillards et plus d'enfants.

Pendant au moins une vingtaine d'années, notre pays aura à supporter, non seulement les conséquences de son déclin démographique antérieur qui a maintenu la population française sensiblement en dessous du niveau optimum, c'est-à-dire de celui qui aurait permis de donner à chacun le maximum de bien-être, mais aussi les charges accrues qu'implique le renversement de cette tendance et en particulier la nécessité de former une jeunesse plus nombreuse pour la mettre en mesure d'avoir plus tard un rendement plus élevé.

Cette double obligation imposerait, soit un effort démesuré de la part des producteurs, soit une diminution générale du niveau de vie, si la modernisation et l'augmentation de la productivité du travail ne venaient pas compenser la diminution relative du nombre des producteurs.

Personne ne conteste la légitimité des avantages accordés à l'enfance, à la jeunesse, aux vieux travailleurs. Tout le monde s'accorde au contraire à souhaiter qu'ils soient étendus. Mais pour que cette politique sociale ne soit pas annulée dans ses effets par le détour de l'inflation, il faut qu'une production croissante et soutenue par un large effort d'équipement puisse supporter les charges qu'elle impose.

## D. — INDÉPENDANCE ÉCONOMIQUE

**18.** Indépendance économique ne veut pas dire autarcie. La France ne saurait se suffire à elle-même. Avant la guerre, elle importait de l'étranger :

- 25 millions de tonnes de houille, c'est-à-dire le tiers de ce que nous en consommons, exactement la totalité de ce qu'il fallait pour assurer la marche de notre sidérurgie, de nos industries mécaniques, de nos entreprises de matériaux de construction, du bâtiment et des travaux publics, lesquelles employaient 2.600.000 travailleurs industriels sur 7 millions ;
- 8 millions de tonnes de produits pétroliers, c'est-à-dire le tonnage sans lequel se seraient complètement arrêtés nos transports routiers et aériens et la plus grande partie de notre marine marchande et de notre navigation fluviale ;
- 98 % de nos besoins de cuivre, de zinc et d'étain et 65 % de nos besoins de plomb ;
- 96 % du coton (280.000 tonnes) et 87 % de la laine (100.000 tonnes) ;
- 60 % des corps gras ;
- 54 % de la pâte à papier.

Bien entendu, les plus grands efforts devront être accomplis pour développer les ressources de la métropole et des territoires d'outre-mer en pétrole, bois, corps gras, etc... Mais, quand bien même elle le voudrait, la France ne pourrait, faute principalement de charbon, de bois et de main-d'œuvre, produire les matières de synthèse et les produits de remplacement en quantité appréciable.

Notre pays est voué au commerce international.

**19.** Avant la guerre, nos exportations vers l'étranger ne couvraient que les deux tiers de nos importations et, si notre pays parvenait à combler le déficit chronique de sa balance commerciale, c'était pour près des deux tiers grâce aux revenus de ses placements extérieurs dont la plupart avaient été constitués avant 1914 (1).

(1) En 1938, notre balance commerciale avec l'étranger s'était établie ainsi (en milliards de francs) :

	Importations de l'étranger	Exportations à l'étranger	Solde net
Denrées alimentaires .....	3,2	2,9	— 0,3
Matières nécessaires à l'industrie .....	24	8,8	— 15,2
Objets fabriqués :			
— biens d'équipement .....	2,7	1,7	— 1
— produits de consommation .....	3,8	8,9	+ 5,1
<b>Totaux</b> .....	<b>33,7</b>	<b>22,3</b>	
<b>Déficit</b> .....			— 11,4

Ce déficit était couvert comme suit dans une balance des comptes approximativement équilibrée :

	DEBIT	CREDIT
Déficit de la balance commerciale :		
— avec l'étranger .....	11,4	—
— avec les colonies .....	3,9	—
<b>Ensemble</b> .....	<b>15,3</b>	—
Remises des ouvriers étrangers .....	0,6	—
Frêts, transit et assurances .....	—	2,9
Tourisme .....	0,5	4,4
Intérêts et arrérages .....	1,7	10,5
<b>Totaux</b> .....	<b>18,1</b>	<b>17,8</b>
<b>Déficit</b> .....	0,3	

Si le déficit de notre balance commerciale avec les territoires d'outre-mer n'entraînait pas de sorties de devises, nous avions par contre à couvrir le déficit de la balance commerciale de ces territoires avec l'étranger.

Mais nous avons dû liquider nos avoirs publics en or et en devises, à l'exception du minimum d'encaisse indispensable pour éviter les à-coups dans nos paiements extérieurs. La mobilisation des actifs privés ne saurait nous apporter qu'un court répit, et avec leur liquidation disparaîtront d'autre part les revenus qu'ils nous procuraient.

A brève échéance, nous ne pourrons donc plus payer nos importations qu'au moyen de nos exportations (les recettes du tourisme correspondent environ aux dépenses de fret et aux règlements non commerciaux).

Or, quel que puisse être, au cours des prochaines années, l'accroissement de la production nationale d'énergie et de matières premières, il nous faudra en importer davantage à mesure que l'activité économique se développera.

Nous aurons en outre à subvenir aux charges des emprunts contractés à l'étranger depuis la Libération.

**20.** Assurément, certains crédits extérieurs pourront nous fournir, au départ, le moyen d'équilibrer notre balance des paiements avec l'étranger.

Déjà les divers emprunts conclus aux Etats-Unis, le crédit canadien, le prêt anglais et l'emprunt en discussion avec la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement représentent un montant total qui couvre la plus grande partie du déficit probable de la période 1946-1950, à condition bien entendu que les exportations prévues soient réalisées.

Ces facilités sont vitales pour nous ; car elles nous permettent de maintenir ininterrompu le courant d'approvisionnements de toute nature sans lequel nous ne pouvons vivre et d'importer les équipements que notre industrie n'est pas en état de produire.

Mais, si le concours de l'étranger nous est indispensable pour atteindre le moment où nos exportations couvriront intégralement nos importations et où les recettes du tourisme retrouveront le niveau des meilleures années d'avant guerre, ce moment doit être aussi rapproché que possible, sous peine d'un endettement massif, menace de servitude.

Pour la France, dans sa situation nouvelle de pays débiteur « indépendance économique » signifie donc exportation d'une masse de marchandises suffisante pour payer nos importations.

**21.** Si nous voulons parvenir à cet équilibre nécessaire de notre balance commerciale, ce qui paraît possible vers 1950, nous devons plus que doubler la valeur de nos exportations de 1938 et retrouver celle de la meilleure année que nous ayons connue entre les deux guerres, 1929. Aujourd'hui, le monde est avide de produits et les achète même à des prix élevés ; mais cette situation, dont nous ne sommes malheureusement pas en mesure de profiter intégralement, ne durera pas très longtemps : dès 1948 probablement, la concurrence internationale aura repris toute sa force.

Dans ce monde de demain, il n'y aura que deux moyens pour un pays quelconque de réaliser une masse importante d'exportations :

— comme le Japon avant la guerre, au prix de salaires de famine et d'un bas niveau de vie de sa population ouvrière ;

— ou comme l'Angleterre, grâce à un équipement industriel relativement moderne et à une productivité du travail élevée.

**22.** Un pays comme le nôtre ne saurait évidemment recourir à la première de ces solutions.

La modernisation et l'équipement de toutes les activités françaises qui peuvent être placées sur une base de concurrence internationale est donc la condition *sine qua non* d'un accroissement de nos exportations sans lequel notre production ne pourrait se développer.

Cela est d'autant plus vrai que, contrairement à une opinion généralement répandue, nos exportations de luxe, pour lesquelles la considération de prix est moins importante, ne jouent qu'un rôle secondaire dans nos échanges extérieurs. En 1938, elles ne représentaient pas plus de 10 % de la valeur totale de nos exportations.

Nos grandes industries exportatrices, le textile et les constructions mécaniques en particulier, doivent abaisser leurs coûts de revient au niveau mondial. L'augmentation de la productivité du travail est l'unique moyen d'y parvenir tout en relevant progressivement les salaires réels.

**23.** Une autre condition le cède à peine en importance à celle-ci : c'est que les marchés étrangers soient ouverts à nos produits. La disparition des entraves au commerce international est d'un intérêt primordial pour la France.

**24.** Certes, une nouvelle dépression économique survenant dans le monde affecterait les niveaux intérieurs de production, d'emploi et de consommation.

La solidarité avec les marchés extérieurs est l'aléa inévitable des économies qui ne sont pas autarciques et la contre-partie d'un niveau de vie élevé reposant sur le développement des échanges avec les autres pays.

Mais, si une crise n'est pas exclue, aucun des facteurs d'aggravation qui ont fait de celle de 1929 une calamité mondiale, notamment une masse énorme de dettes intérieures et extérieures, n'existe aujourd'hui. De plus, l'opinion publique pousserait les Gouvernements à une action rapide pour rétablir le plein emploi de la main-d'œuvre et de la capacité de production, action qu'ils seraient en mesure de mener grâce à l'expérience des quinze dernières années.

De toute manière, quel que soit le sort des conversations internationales en cours sur la politique commerciale et l'emploi, à quelque conjoncture que la France ait à faire face, notre pays s'adaptera d'autant mieux aux circonstances qu'il disposera d'une économie moderne à bas prix de revient et l'incitant à réagir avec une volonté d'expansion et non plus avec des réflexes de malthusianisme.

## E. — SÉCURITÉ

**25.** Enfin l'une des justifications de la modernisation sera d'affermir notre sécurité militaire.

La guerre qui vient de se terminer a confirmé, s'il en était besoin, qu'avec la mécanisation intensive des armées modernes, la mesure véritable du potentiel de guerre d'un pays

est désormais le degré de développement de ses industries lourdes, en particulier de sa sidérurgie et de ses constructions mécaniques.

L'exemple des Etats-Unis et de l'U.R.S.S. montre que les conditions d'un équipement militaire moderne sont l'augmentation du potentiel industriel, la modernisation de l'économie et le développement de la recherche scientifique.

Aujourd'hui, le seul moyen pour nous d'avoir une armée qui soit une force véritable est de créer l'industrie sans laquelle elle n'assurerait qu'une sécurité illusoire. C'est seulement si nous produisons plus d'acier, de machines-outils, de matériel agricole, d'outillage textile, etc., que nous serons en mesure, si un jour la nécessité s'en fait de nouveau sentir, de fabriquer plus de canons, de tanks, de mitrailleuses, etc... Seule une puissante industrie de production et de transformation des métaux nous permettra de jouer notre rôle dans l'organisation internationale de sécurité collective que les Nations Unies sont en train de mettre sur pied.

Il n'est d'ailleurs pas possible de faire dès maintenant produire à l'industrie d'armement du matériel en série, étant donnée l'incertitude qui existe sur la nature des nouvelles armes.

Un effort prématuré risquerait de compromettre la modernisation en en détournant, sans résultat, les ressources en main-d'œuvre, énergie, acier, etc., qui lui sont indispensables.

**26.** Dans un premier temps, par conséquent, et dans la mesure compatible avec nos obligations en Allemagne et le maintien de la paix dans nos territoires d'outre-mer, il importe que les charges proprement militaires, tant humaines que financières, soient établies de manière à ne pas entraver l'accomplissement de la grande tâche de modernisation qui commande le relèvement de la France dans tous les domaines. Car, pour la mener à bien, nous n'aurons pas trop de tous les bras, de tout le charbon, de tout le fer disponibles.

Ces économies substantielles, tout en nous permettant de conserver une armée adaptée à la conjoncture internationale actuelle, contribueraient, par le développement envisagé de l'industrie lourde, à assurer ultérieurement le renforcement éventuel de cette armée et de notre puissance militaire.

### § 3. — IL N'Y A PAS DE CHOIX POUR LA FRANCE

**27.** Ainsi, chacune de ces tâches fondamentales de l'économie française ramène à la nécessité d'en rénover l'appareil et les méthodes.

Ce serait une illusion de s'imaginer que la France pourrait se dispenser de cet effort et revenir à l'état médiocre d'avant guerre.

A la modernisation l'alternative n'est pas le retour à la situation antérieure, mais une déchéance matérielle sans cesse aggravée.

**28.** Par suite des pertes de capital subies du fait de la guerre, nos rendements seraient inférieurs à ce qu'ils étaient auparavant.

A l'intérieur, il faudrait plus de travail pour produire une même quantité de marchandises et de services. La population devrait donc ou travailler plus longtemps, *et cela d'une façon permanente*, ou voir ses conditions d'existence considérablement aggravées, tandis que les autres pays continueraient de progresser sur la voie du bien-être.

Vis-à-vis de l'étranger, nous produirions à des prix de revient de plus en plus élevés par rapport à nos concurrents et nos produits tendraient à être éliminés des marchés internationaux.

**29.** Un autre facteur viendrait encore aggraver notre position. La population active française dans les branches directement productrices a diminué depuis 1938 d'environ un million et demi de personnes. Parmi ces pertes, celles qui sont dues au vieillissement de la population et aux faits de guerre et d'occupation ont un caractère définitif. Les autres, celles qui résultent en particulier du gonflement de l'administration et de la distribution, pourraient, moyennant une action appropriée, être en partie provisoires.

Il n'en reste pas moins que la main-d'œuvre dont dispose la France est sensiblement moins nombreuse et plus âgée qu'en 1938.

Cela est spécialement vrai dans l'agriculture et, si la diminution continue du nombre de ses travailleurs, qui risque d'être accélérée prochainement par le départ des prisonniers de guerre, n'était pas palliée par la mécanisation et l'élévation des rendements, elle entraînerait fatalement une baisse de production estimée à 10 % en moyenne par rapport à l'avant-guerre. La chute serait immédiatement plus forte encore sur certaines denrées essentielles, blé et lait en particulier, et, ultérieurement, elle irait en s'aggravant d'année en année, pour l'ensemble des produits, au rythme de l'exode rural. Au lieu d'avoir, comme avant guerre, une balance alimentaire à peu près équilibrée avec l'étranger, nous serions donc réduits à importer pour notre subsistance même.

Il nous faudrait cependant pouvoir continuer à importer les matières dont notre industrie a un besoin permanent. Or, sans modernisation, nous pourrions de moins en moins exporter, donc importer, donc produire, donc à nouveau exporter, et ainsi de suite. Prise dans cet engrenage, notre industrie serait menacée d'une asphyxie progressive.

Les seuls moyens de développer les exportations seraient alors soit de réduire les salaires soit de dévaluer à nouveau le franc. Nous nous placerions ainsi dans une situation où nous devrions échanger une quantité accrue de travail français contre une quantité décroissante de travail étranger, peut-être quatre ou cinq heures de travail français contre une heure de travail américain ; c'est exactement ce qui arrive aux pays moins mécanisés et moins efficaces dans leur commerce avec les pays plus développés.

**30.** Devant un tel abaissement du niveau de vie, sans doute une réaction se produirait-elle tôt ou tard et elle ne pourrait être que dans le sens de la modernisation et du rééquipement ; mais cet effort serait alors engagé dans des conditions beaucoup plus difficiles et imposerait à la population des privations particulièrement sévères et prolongées.

**31.** En conclusion, on ne peut pas dire que la France ait à faire un choix ; car il n'y a pas de choix pour elle, sinon entre une décadence graduelle et l'action immédiate.

L'unique voie qui s'ouvre à nous est celle de la modernisation et de l'équipement ; la seule question, de savoir avec quelle rapidité nous nous y engagerons.

#### § 4. — NÉCESSITÉ D'AGIR IMMÉDIATEMENT

32. Tandis qu'en France la production industrielle n'a pas encore rejoint le niveau d'avant guerre, malgré les difficultés et les lenteurs de la reconversion elle le dépasse sensiblement dans les autres grands pays :

TABLEAU II

Evolution de la production industrielle en France et à l'Étranger depuis la fin de la guerre

(Indices : 1938 = 100) (1)

PAYS	1929	1938	1945		1946						
			1 <sup>er</sup> sem.	2 <sup>e</sup> sem.	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet
ETATS-UNIS	131	100	258	250	180	170	189	185	179	196	196
CANADA .....	111	100	271	269	202	196	207	206	197	186	189
SUEDE .....	66	100	79	107	110	111	112	113	113	112	110
FRANCE .....	125	100	37	60	65	72	74	80	84	86	(78)

Sources : Annuaire et Bulletin statistique de la S.D.N. et « Mouvement économique 1929-1939 » de la S.G.F.

33. D'autre part, toutes les transformations qui ont accompagné la guerre entraînent une remise en question des positions acquises par les différentes nations et de leurs rapports économiques. De ce fait, le monde est entré dans une phase décisive où vont s'ajuster à nouveau pour une longue durée tous les éléments vitaux : situations de créancier ou de débiteur, disposition des ressources naturelles, courants commerciaux, en fonction des nouvelles capacités de production et des prix de revient. A travers les changements qui en résulteront, la concurrence entre les nations va se développer à un rythme rapide et exigeant.

L'avenir de tous les pays dans cette compétition dépend de la manière dont ils répondront à la situation, que ce soit par un choix positif ou par une passive démission. Car tout progrès prépare et suscite les progrès ultérieurs, tandis que la stagnation tend à se transformer en une décadence définitive.

34. La décision pour la France est particulièrement urgente : notre état ne laisse plus de marge pour l'inaction et pour continuer d'user sans créer.

Ou bien la France restera en arrière, et alors elle glissera à un niveau de vie et de puissance économique de plus en plus bas ;

ou bien elle se hâtera de faire l'effort nécessaire et elle reprendra rapidement sa place dans la production et le commerce du monde.

Si, au cours de l'action, des ajustements sont à prévoir, la direction à prendre est certaine. L'essentiel, et c'est une nécessité immédiate, est de « rattraper le train ».

(1) Il n'a pas été possible de faire figurer le Royaume-Uni et l'U.R.S.S. sur ce tableau, ces deux pays, le premier depuis la guerre, ne publiant pas d'indice général de leur production industrielle.



## Nécessité et Principes directeurs du Plan

1. L'économie française étant limitée dans ses ressources, doit immédiatement :
  - entreprendre l'action nécessaire et la développer selon un plan concerté ;
  - tirer tout le parti possible des moyens existants ;
  - accroître au maximum le volume des ressources-clefs ;
  - utiliser les disponibilités nationales suivant un ordre de priorité répondant aux exigences de la situation.

### § 1. — CONVERGENCE DANS L'ACTION

2. Devant s'étendre à toutes les activités essentielles, et celles-ci faisant appel à des ressources communes et limitées (énergie, acier, devises, main-d'œuvre), l'œuvre de modernisation ne saurait être menée à bien par des initiatives isolées s'ignorant mutuellement : les Français, pour y réussir, doivent l'entreprendre avec une vue commune, afin que chacun soit assuré d'être épaulé par les autres et que les insuffisances de telle ou telle activité ne retardent pas le progrès général.

Il nous faut donc agir suivant un plan, et que la nation entière s'y associe pleinement.

3. Un tel plan (et c'est dans cet esprit qu'a été élaboré le premier plan de modernisation ici proposé) est essentiellement une *méthode de convergence dans l'action* et le moyen pour chacun de situer son effort par rapport à celui de tous.

Dans une économie comportant comme la nôtre à la fois des secteurs nationalisés et un large secteur libre, il doit s'appliquer tout ensemble aux services de l'Etat et aux entreprises des particuliers et, par conséquent, être *autant un plan d'orientation que de direction* : ce qui importe avant tout, c'est de permettre aux uns et aux autres de donner leur maximum.

4. Ce plan n'est pas pour autant un simple assemblage de plans partiels : il intègre ses objectifs et ses moyens dans une *vue d'ensemble*.

En cela, il diffère des anciens programmes de grands travaux, ainsi que de certains plans partiels élaborés depuis la Libération. Les uns et les autres étaient seulement techniques, et ils ne considéraient qu'un secteur de l'industrie ou des communications.

En période de pénurie comme aujourd'hui, il apparaît de plus en plus indispensable de les coordonner et aussi de les envisager du point de vue de l'ensemble. En effet, à la fois concurrents et complémentaires, ils obligent de veiller à ce qu'une balance satisfaisante soit maintenue entre les ressources limitées dont nous disposons et les besoins de toutes les parties prenantes.

5. C'est par la fixation d'objectifs servant de guide aux efforts de tous et par la coordination des moyens à mettre en œuvre pour les atteindre que le plan sera l'instrument qu'il doit être de convergence dans l'action.

Mais pour que cette convergence soit effective, le plan doit être une *création continue* ; il faudra l'ajuster sans cesse aux conditions changeantes du milieu économique. Sa révision constante sera une nécessité absolue et le contrôle de son exécution la base indispensable de cette révision.

## § 2. -- UTILISATION MAXIMUM DU POTENTIEL EXISTANT

6. Les conditions naturelles, la structure du capital et la qualification de la main-d'œuvre déterminent, autant que la permanence des besoins, certaines constantes économiques. Quelles qu'en soient les faiblesses, l'héritage du passé constitue un actif sur lequel il faut prendre d'abord appui pour construire l'avenir.

Surtout quand le premier impératif est de produire et de produire vite, force est bien de tirer tout le parti possible du potentiel existant.

C'est aussi la manière d'aboutir rapidement à un niveau plus élevé de productivité et de bien-être, les activités qui se sont antérieurement développées en France étant, sauf cas exceptionnels, les mieux adaptées aux conditions naturelles et humaines du pays. L'une des conclusions essentielles des Commissions de Modernisation est *qu'il existe en France peu d'industries, au sens large du terme, qui ne puissent moyennant un effort continu, mais limité dans le temps, être mises sur une base de concurrence universelle.*

7. Cela vaut tout particulièrement pour l'agriculture, qui est et restera de loin la plus grande activité française.

C'est qu'en effet la France jouit de tous les avantages naturels nécessaires pour produire à des coûts qui ne soient pas supérieurs à ceux des pays agricoles les plus évolués, notamment tous les grands produits alimentaires que consomme sa population. Cette possibilité devient un impératif si l'on considère les difficultés d'équilibrer la balance des comptes. Il est essentiel de ne pas ajouter des importations massives de produits alimentaires, dont la production à des prix avantageux est possible en France, aux achats considérables de matières premières et d'énergie auxquels nous sommes obligés de procéder à l'étranger.

8. Quant à notre industrie, elle était avant tout un grand atelier de transformation : elle importait des matières premières et de l'énergie pour fabriquer la majeure partie des produits finis nécessaires à la population et des quantités importantes pour l'exportation.

Ce rôle, autant que celui de grand producteur agricole, est un des rôles traditionnels de la France, adapté aux qualités de sa main-d'œuvre et à la structure de son capital. Il nous faut non seulement le conserver, mais encore le développer considérablement. C'est à cette condition que l'industrie pourra fournir aux Français la quantité croissante de produits finis qu'exige un niveau de vie élevé.

Sauf révolution technique imprévisible, ce sont encore les constructions mécaniques, le textile et les industries chimiques qui, parmi les industries de transformation, continueront à occuper la place principale dans notre économie.

9. Modernisation ne veut pas dire grandes entreprises dans tous les domaines. Aux Etats-Unis même une partie importante de la production provient d'usines n'employant pas plus de 100 ouvriers. Dans beaucoup d'industries, de moyennes entreprises peuvent parvenir aux rendements les plus élevés. Quant aux petites, outre qu'elles sont particulièrement adaptées à nos productions de qualité, il leur suffirait souvent, pour être économiquement viables, de se spécialiser et de s'organiser, notamment sous des formes coopératives et par la création de services communs. Tel est en particulier le cas de nos exploitations agricoles.

### § 3. — ACCROISSEMENT DES RESSOURCES-CLEFS

10. Encore que la modernisation doive pour une large part consister en une rénovation non seulement des techniques de production, mais des méthodes de gestion, tant publiques que privées, la masse d'équipements qu'elle exigera sous forme de machines, de constructions immobilières et de travaux de génie civil, sera nécessairement très importante.

Nous bénéficierons au départ d'importations d'outillage qui permettront d'étaler l'effort sur un plus grand nombre d'années et en allègeront le poids. Mais, au mieux, nous ne pouvons espérer que cette aide extérieure dépasse sensiblement 10 % du total des investissements indispensables.

C'est donc sur nous-mêmes que nous devons principalement compter.

L'exécution du plan d'investissements est ainsi commandée par celle d'un plan de production d'autant plus vigoureux que l'économie française doit créer, en même temps que les biens d'équipement dont elle a besoin, la masse croissante de biens de consommation inséparables d'un effort productif.

Fabriquer des machines-outils, du matériel agricole, des camions, des locomotives, des wagons, drainer et irriguer des terres, achever l'électrification des campagnes, reconstruire ou réparer les ports, les voies de chemins de fer, les gares de triage, les voies navigables, etc... exige un effort considérable de production qui vient s'ajouter à celui qui est nécessaire pour approvisionner suffisamment la population, reconstruire les maisons d'habitation détruites et accroître la quantité de marchandises vendues au dehors.

C'est pourquoi le Conseil du Plan avait reconnu, dès sa première session, l'impérieuse nécessité de porter le volume global de la production française en 1950 à un niveau moyen supérieur au maximum atteint dans le passé, c'est-à-dire celui de 1929.

Comme étapes, la possibilité avait été alors mentionnée :

- de rejoindre le niveau de 1938 à la fin de 1946 ;
- d'atteindre vers le milieu de 1948 celui de 1929 qui lui avait été supérieur d'environ un quart ;
- et enfin de dépasser ce niveau de 1929 de 25 % en 1950.

11. On peut discuter s'il n'est pas préférable de développer ou de créer telle industrie de transformation plutôt que telle autre, quels niveaux il faut se proposer pour les différentes productions agricoles, avec quelle rapidité doit se faire la reconstruction, etc..., mais il est évident que l'expansion de la production, dans quelque direction qu'elle soit orientée, exigera des quantités considérablement accrues de *charbon, d'électricité, d'acier* et de *ciment*, une *agriculture* suffisamment mécanisée pour assurer à la population le ravitaillement nécessaire et enfin des *moyens de transport* proportionnés.

Le développement au maximum de ces ressources-clefs, sans lequel aucun développement de l'ensemble de l'économie n'est possible, doit donc être l'objet premier du plan.

#### A. — ENERGIE

12. Le tableau III ci-après montre l'insuffisante utilisation de l'énergie en France, qui est à la fois la cause et la conséquence des retards de notre économie.

En outre, notre pays devait se procurer par importation environ le tiers de cette quantité insuffisante d'énergie consommée. Cette sujétion constitue pour l'économie française un handicap sérieux, tant par suite des frais de transport que de la difficulté à certaines époques critiques, d'obtenir les quantités de charbon ou de carburant requises. Il apparaît donc nécessaire que, dans la mesure où il n'en résultera aucune surcharge de prix pour le reste de l'économie, un effort de production nationale maximum soit accompli en ce qui concerne le charbon et l'énergie hydraulique, en même temps que seront poussés les travaux de prospection pétrolière en France et dans nos territoires d'outre-mer.

Aussi le Conseil du Plan avait-il déjà prévu de porter :

— la production de charbon à 50 millions de tonnes en 1946 et à 65 en 1950 ;

— la production d'énergie hydraulique à 13, puis à 24 milliards de Kwh.

Ces objectifs feraient passer de 2 t 1 à 2 t 9 l'énergie disponible par habitant, soit une augmentation de 40 %.

Malgré cette augmentation la France restera encore très loin derrière les Etats-Unis et même l'Angleterre (1). Précisément parce que le résultat est relativement modeste, il est d'autant plus impérieux de l'atteindre.

---

(1) Il n'est pas indiqué de chiffres pour l'U.R.S.S. : étant donnée la grande diversité des républiques qui la composent et l'expansion rapide de son économie, une évaluation de la consommation moyenne par tête d'habitant à une date donnée ne permettrait pas de comparaison significative.

TABLEAU III

## Energie disponible brute par habitant en France et à l'Etranger

	1 9 3 8						1 9 5 0					
	ROYAUME UNI			ÉTATS - UNIS			FRANCE			FRANCE		
	Consom. totale	Equival. charbon (1)	Dispon. par hab.	Consom. totale	Equival. charbon (1)	Dispon. par hab.	Consom. totale	Equival. charbon (1)	Dispon. par hab.	Consom. totale	Equival. charbon (1)	Dispon. par hab.
Charbon et Elec- tricité thermique	181,4 millions de t.	181,4		334 millions de t.	334		68,4 millions de t.	68,4		86,5 millions de t.	86,5	
Electricité hy- draulique (2) ..	—			44,6 milliards de Kwh.	31,2		11,9 milliards de Kwh.	8,3		21,1 milliards de Kwh.	14,8	
Produits pétro- liers .....	11 millions de t.	16,5		151,6 millions de t.	227		6,5 millions de t.	9,8		10,3 millions de t.	15,5	
Gaz naturel .....	—			65 milliards de m <sup>3</sup>	78		—	—		0,4 milliards de m <sup>3</sup>	0,5	
<b>TOTAL .....</b>		<b>197,9</b>	<b>4,15 t.</b>		<b>670,2</b>	<b>5,1 t.</b>		<b>86,5</b>	<b>2,1 t</b>		<b>117,3</b>	<b>2,9 t</b>

(1) Equivalents adoptés : — 1 Kwh = 0,7 Kilog de charbon.  
 — 1 Tonne de produits pétroliers = 1,5 Tonne de charbon.  
 — 1 M<sup>3</sup> de gaz = 1,2 Kilog de charbon.

(2) Y compris l'électricité importée.

## B. — ACIER

13. Un grand atelier de transformation comme la France exige de façon absolue une production considérable d'acier. L'acier est nécessaire comme matière première des industries mécaniques, aussi bien que pour l'entretien du capital existant dans toutes les industries : c'est un des matériaux fondamentaux du bâtiment et des travaux publics ; il conditionne également l'activité de l'agriculture et des transports.

Tous les grands pays modernes (Etats-Unis, Angleterre, U.R.S.S., Allemagne) produisent tout l'acier qui leur est nécessaire. L'importation d'acier apparaît difficile dans le monde d'après

guerre : les grands producteurs sont aussi de grands transformateurs et leurs besoins sont considérables. Surtout, ces importations sont très onéreuses, le prix de l'acier étant plus de huit fois celui du charbon.

La France n'aurait aucune excuse de chercher à couvrir une partie de ses besoins par des importations de l'étranger. S'il est une production à laquelle elle soit particulièrement destinée, c'est bien celle de l'acier, tant par la richesse de ses gisements de minerai de fer que par sa capacité de production. Il est parfaitement raisonnable d'envisager le moment où elle pourra reprendre son rôle d'exportateur de produits sidérurgiques. La seule difficulté majeure est son approvisionnement en combustible. Cette difficulté peut être palliée dans une mesure considérable grâce à la meilleure utilisation de ses charbons à coke et aux progrès de la carbonisation qui permettent de fabriquer du coke avec des charbons qui, autrefois, y étaient réputés impropres. Notre sidérurgie restera néanmoins pour de longues années dépendante du charbon à coke et du coke de la Ruhr dont un approvisionnement régulier est un des impératifs de la politique extérieure de la France.

Pour l'ensemble de ces raisons, et dans le cadre d'une première résolution du Conseil du Plan visant à porter la production d'acier à 10, puis à 15 millions de tonnes, la Commission de Modernisation de la Sidérurgie a prévu en 1950 une production de 11 millions de tonnes, dont 9,8 pour la consommation intérieure, ce qui permettra de combler en partie le retard qui nous sépare dans ce domaine des principaux pays industriels (1).

TABLEAU IV

Consommation d'Acier en France et à l'Étranger en 1937 (1)

PAYS	CONSOMMATION (2)	KGS D'ACIER PAR HABITANT ET PAR AN
U. S. A. ....	48.614	351
Grande-Bretagne ..	13.065	285
Allemagne .....	17.994	259
France .....	6.099	146
France 1950 .....	9.830	240

Sources : Statistiques sidérurgiques du Comité des Forges de France, Statistiques des populations : Annuaire de la S. D. N.

(1) En 1938, la production d'acier aux États-Unis a été anormalement basse.

(2) La consommation est définie par la production nationale d'acier brut corrigée des importations et exportations de produits sidérurgiques.

C. — CIMENT

14. Le ciment est la matière première fondamentale pour l'activité de l'industrie du bâtiment et des travaux publics, donc pour la reconstruction immobilière, la réfection des ports, l'édification des barrages, la multitude des constructions de toute nature qu'exige le plan de modernisation. Une augmentation considérable de sa production doit donc être une des conditions et en même temps un des objets essentiels du plan.

(1) Voir note de la page 25.

## D. — MACHINES AGRICOLES

**15.** Aussi bien pour les besoins de la population que pour l'équilibre de la balance des comptes, il est essentiel que l'agriculture française puisse augmenter ses productions, y pourvoir avec une main-d'œuvre réduite et remédier notamment, le moment venu, au départ des prisonniers de guerre, abaisser ses prix de revient et alléger les travaux de la terre. Le principal moyen d'y parvenir est la mécanisation, avec ses avantages de rapidité du travail, d'économie d'hommes, de terrain et de frais culturaux, et c'est avant tout sous cette forme que doit être ici assuré le progrès technique.

Aussi s'impose-t-il de considérer comme un des objectifs-clefs du plan de mettre à la disposition des cultivateurs français toutes les machines agricoles, et en particulier les tracteurs, qui leur font actuellement défaut.

Avant la guerre, il n'y avait en France qu'un tracteur pour 200 agriculteurs, contre un pour 22 en Angleterre et un pour 43 aux Etats-Unis ; nous étions, de plus, obligés d'acheter à l'étranger une très forte proportion de notre matériel de culture mécanique.

Dès à présent, plus de 200.000 demandes de tracteurs ont été enregistrées. C'est ce nombre que le plan vise à obtenir d'ici 1950 ; étant donnée la capacité actuelle de l'industrie française du machinisme agricole, il faudra au début en importer une partie, mais la construction nationale devra être poussée au maximum.

## E. — TRANSPORTS

**16.** Enfin, en ce qui concerne les transports, dont la situation est encore très précaire, il est nécessaire, dans l'immédiat, de poursuivre sans le ralentir l'effort de remise en état de l'infrastructure et d'accroissement du matériel roulant et flottant. A plus longue échéance, la capacité des transports ferroviaires, routiers et fluviaux devra être développée au même rythme que l'activité générale.

### § 4. — PRIORITÉS DANS L'EMPLOI DES DISPONIBILITÉS NATIONALES ET BUTS SPÉCIFIQUES DU PREMIER PLAN DE MODERNISATION

**17.** Malgré l'expansion de l'ensemble de la production nationale qu'entraînera, au cours des prochaines années, celle des ressources-clefs, nos disponibilités resteront limitées tout au long de la période, tant en raison des délais exigés par le développement des productions de base que par l'étendue des besoins. En conséquence, d'ici 1950, nous devons les utiliser d'après un ordre d'urgence qui corresponde à la hiérarchie des tâches : l'économie française vivra et progressera dans un régime de priorités requérant d'incessants arbitrages.

Les tâches fondamentales de l'économie française et les exigences particulières des prochaines années commandent les buts spécifiques à atteindre et la fonction du premier plan de modernisation.

**18.** Tout ne pouvant se faire à la fois, ces tâches et ces exigences assignent au plan les points d'application suivants :

a) Moderniser les six secteurs de base : *houillères, électricité, sidérurgie, ciment, machinisme agricole et transports*, et augmenter considérablement leurs productions ou activités dont dépend la vie de la nation et qui conditionnent le développement de toute l'économie.

b) Entreprendre et pousser la modernisation de *l'agriculture*, afin d'améliorer le plus rapidement possible le niveau alimentaire de la population et alléger la balance commerciale avec l'étranger. Le développement des six secteurs de base indiqués ci-dessus, et en particulier du machinisme agricole, doit permettre en tout premier lieu de donner à l'agriculture les moyens dont elle a besoin, au cours des prochaines années, pour retrouver et dépasser sa production d'avant guerre et pour se moderniser. Il s'ensuit que, dans l'affectation des ressources de toute nature, une priorité très élevée doit être donnée tant à l'agriculture qu'aux industries servant directement ses besoins (engrais, produits anti-parasitaires, etc...).

c) Utiliser au maximum les ressources disponibles pour accélérer la *reconstruction* et, à cette fin, moderniser l'industrie du bâtiment et des travaux publics et accroître la production des matériaux de construction.

Le développement des productions et services-clefs permettra d'atteindre un volume de travaux qu'il n'est pas possible d'envisager autrement. L'augmentation notamment de la production d'acier et de ciment permettra d'en tripler l'importance par rapport à 1946 à condition que, de son côté, l'industrie du bâtiment et des travaux publics se modernise et renouvelle ses méthodes et son outillage.

Un échelonnement dans la reconstruction sera néanmoins inévitable : la priorité doit être donnée au relogement des sinistrés sans abri et à tout ce qui est vital pour l'économie nationale. Cela s'entend non seulement des bâtiments industriels et agricoles, mais aussi des logements indispensables à l'accroissement de la production, en particulier dans les secteurs de base. Dans plusieurs industries essentielles (houillères, sidérurgie, textile, etc.), la construction rapide de logements ouvriers conditionne la solution du problème de la main-d'œuvre qui est le plus critique de tous ceux auxquels l'économie française aura à faire face pendant les quatre prochaines années (1).

(1) Cet échelonnement est, au surplus, celui qui s'est spontanément imposé après l'autre guerre : alors que la remise en état de l'équipement directement productif était pratiquement terminée en cinq ans environ, la reconstruction des maisons d'habitation en a exigé dix.

Voici en effet, calculé d'après Edmond Michel (*Les Dommages de guerre de la France et leurs réparations*, Paris, 1932), quel a été le rythme de la reconstruction après la guerre de 1914-18 :

**PROPORTION RECONSTRUITE EN FIN D'ANNEE**

A N N E E S	HABITATIONS	USINES
1920 .....	15 %	53 %
1921 .....	24 %	58 %
1922 .....	31 %	62 %
1923 .....	51 %	76 %
1924 .....	61 %	83 %
1925 .....	68 %	
1926 .....	72 %	
1927 .....	81 %	
1928 .....	88 %	



d) Développer nos exportations, d'abord à la faveur de la pénurie exceptionnelle de marchandises qui règne dans le monde, puis grâce à l'abaissement de nos prix de revient consécutif à la modernisation et à l'amélioration de la productivité : les *industries d'exportation*, en particulier les constructions mécaniques et le textile pour la part de leur activité dirigée vers les marchés extérieurs, doivent donc jouir également d'une priorité très élevée dans l'attribution des ressources disponibles.

e) Accroître au maximum, en les modernisant, la production des *industries servant aux besoins d'équipement* des activités ci-dessus, ainsi que de celles fournissant les *produits de consommation essentiels*.



DEUXIÈME PARTIE

---

**Propositions**  
**relatives au premier Plan**  
**de Modernisation et d'Équipement**  
**et aux moyens d'en assurer l'exécution**

---



## Objet et Dispositif du Plan

---

Le plan de modernisation et d'équipement 1947-50, soumis à l'examen du Conseil, a essentiellement pour objet :

- d'assurer un relèvement rapide du niveau de vie de la population, et notamment de son alimentation ;
- de moderniser et d'équiper les activités de base (houillères, électricité, sidérurgie, ciment, machinisme agricole et transports) ;
- de moderniser l'agriculture ;
- d'affecter à la reconstruction le maximum de moyens, en tenant compte des besoins des activités de base et en modernisant l'industrie des matériaux de construction et celle du bâtiment et des travaux publics ;
- de moderniser et de développer les industries d'exportation pour assurer en 1950 l'équilibre de la balance des comptes.

La base de départ sera ainsi créée pour entreprendre, dans une seconde étape, la transformation des conditions de vie et notamment du logement.

Le dispositif du plan présenté consiste :

— à fixer des *objectifs* de production ou d'activité pour 1950 aux branches principales de l'économie, y compris la reconstruction. Les objectifs de ce premier plan tiennent compte essentiellement de la limite posée par les ressources que l'on pourra rendre disponibles d'ici 1950 ;

— à adopter dès maintenant les programmes de production et de modernisation de chacune des années 1947, 1948, 1949 et 1950, pour les *six activités de base* : Houillères, Electricité, Sidérurgie, Ciment, Machinisme agricole et Transports Intérieurs, et à les mettre à exécution immédiatement pour l'ensemble de la période, en leur attribuant d'ores et déjà les moyens dont ils ont besoin ;

— à poursuivre ou engager les diverses actions nécessaires, tant en France qu'à l'étranger, en vue de nous assurer, au cours des prochaines années, les *ressources essentielles* (énergie, métaux ferreux, devises, main-d'œuvre) en quantités suffisantes pour atteindre les objectifs de 1950 ;

— à déterminer, en temps voulu, chaque année pour l'année suivante (comme il est maintenant proposé pour 1947), les *programmes annuels* de production, modernisation, reconstruction, investissements, importations, etc. Ces programmes, établis dans le cadre des objectifs fixés pour 1950, dépendent des moyens matériels dont la disponibilité pourra être raisonnablement prévue, de l'avancement des programmes de base, des résultats obtenus dans l'action qui doit nous assurer le complément nécessaire de ressources communes à toutes les activités, de l'expérience, ainsi que des progrès de la modernisation et de la productivité dans les différentes branches ;

— à mettre en œuvre les *méthodes* qui permettront l'élaboration continue du plan et son adaptation aux circonstances, ainsi que celles qui assureront son exécution. Ces méthodes devront s'inspirer de celles adoptées pour établir les propositions faites dans le présent rapport : à une œuvre collective, il faut une organisation collective et une consultation collective constantes.

### III

## Objectifs de production et mesures de modernisation 1947-1950

---

#### § 1. — OBJECTIFS DE PRODUCTION

1. Les objectifs de production sont récapitulés ci-après dans le tableau V pour l'industrie et les transports et dans le tableau VI pour l'agriculture (1).

Pour les six activités de base, ces objectifs sont repris dans leurs programmes d'exécution, et ils ont par conséquent un caractère *impératif*.

Pour les autres activités, ils sont seulement *indicatifs* ; il en est en particulier ainsi de l'agriculture parce qu'on ne saurait raisonnablement, à plusieurs années de distance, assigner des buts rigoureux et chiffrés de manière précise à une production dépendant du concours d'autant d'actions individuelles.

De même pour l'industrie, le nombre exact d'automobiles, par exemple, ou les quantités de filés de coton à fabriquer en 1948 ou en 1949 dépendent de trop de circonstances pour qu'on puisse dès maintenant arrêter, en ce qui concerne ces productions, des programmes s'étendant sur une aussi longue période. Pour ces activités, il est donc seulement demandé un accord général de principe qui servira de guide à l'industrie, aux administrations et aux Commissions de Modernisation. C'est en fonction de ces objectifs que les programmes annuels seront établis. C'est en particulier le cas pour le programme de 1947.

2. Entre les objectifs de 1950 et ceux de 1947, il existe en effet une différence profonde. En raison de la durée des processus de transformation des matières premières, notamment pour les fabrications de biens d'équipement, on ne peut guère agir en quelques mois sur la capacité de production et le volume des ressources. Par suite, lorsqu'on établit en fin d'année le programme de l'année suivante, la marge d'initiative consiste essentiellement à faire une répar-

---

(1) L'année 1938 a été généralement prise comme base de comparaison pour l'industrie et les transports, parce que c'est celle d'avant guerre pour laquelle les statistiques sont les moins incomplètes ; c'est, d'autre part, la dernière année normale, bien qu'elle ait été médiocre sauf en agriculture. Les récoltes de 1938 ayant été exceptionnellement bonnes dans l'ensemble, on a pris comme base de comparaison en matière agricole la moyenne 1934-38.

lition judicieuse de ressources en grande partie déjà déterminées. D'ici 1950, au contraire, le laps de temps est suffisant pour qu'on puisse transformer la situation et accroître considérablement le volume à répartir des ressources dont dépendent en grande partie les autres activités.

C'est pourquoi il est demandé au Conseil du Plan d'approuver et de recommander au Gouvernement la mise en exécution immédiate pour l'ensemble de la période 1947-50 des six programmes de base ci-après.

## § 2. — LES SIX PROGRAMMES DE BASE :

### HOUILLÈRES, ÉLECTRICITÉ, SIDÉRURGIE, CIMENT, MACHINISME AGRICOLE, TRANSPORTS INTÉRIEURS

3. Ces six activités ont un rôle primordial ; elles sont destinées à ouvrir la voie aux autres. Tout le reste de l'économie dépendant des ressources qu'elles produisent, leur développement répond à une nécessité absolue et permanente. Il doit donc être, en toute hypothèse, poussé au maximum, dans les limites économiquement possibles, quelles que puissent être l'évolution, pour une grande part encore imprévisible, de la conjoncture nationale et étrangère et les adaptations que celle-ci exigera au cours de l'exécution du plan et qui seront du reste facilitées par le développement des secteurs de base.

Les commandes d'outillage et de travaux que comportent ces programmes devront être passées tout de suite, sinon la construction française ne pourrait fournir à temps les équipements nécessaires et nous serions obligés de recourir à des importations supplémentaires, alors que pour réduire nos besoins d'emprunts il nous faut limiter nos achats à l'étranger au strict nécessaire.

En outre, ces commandes des Charbonnages et de l'Electricité de France, de la S.N.C.F. et des autres modes de transport, de la sidérurgie, de l'industrie du ciment et de la machine agricole, en raison de leur volume et de leur échelonnement sur plusieurs années, garantiront aux industries de constructions mécaniques, du bâtiment et des travaux publics des débouchés élargis et stables qui doivent provoquer un développement accéléré de leur capacité et une modernisation rapide de leurs méthodes.

Directement ou indirectement, c'est plus de 30 % de l'activité française qui seront immédiatement mis en route vers les objectifs de 1950. Ultérieurement, après reconversion, ce potentiel accru pourra être utilisé pour hâter l'achèvement de la reconstruction, faire disparaître la crise du logement, transformer les conditions d'existence et, s'il le faut, créer une armée moderne.



**TABLEAU V**  
**INDUSTRIE ET TRANSPORTS**  
**1947-1950**

**I. — PROGRAMMES DES ACTIVITÉS DE BASE**

SECTEURS	UNITES	1929	1938	1945	1946	1947	1948	1949	1950
OUILLERES (houille et lignite) .....	Millions de t	55	47,6	35,1	50	55,5	59	62	65
LECTRICITE									
— Total .....	Milliards de kWh	14,4	20,7	19,1	23,5	26	30	33	37 (1)
— dont hydraulique ....		6,5	11,6	10,3	13	14	16	19	20,5 (2)
INDUSTRIE									
— Acier brut .....	Millions de t	9,7	6,2	1,5	4,2	7	9	10	11
— Fonte de moulage ....	d°	1,8	0,7	0,2	0,5	1,2	2	2,5	2,7
CEMENT									
— Total .....	d°	5,3	3,8	1,5	3	6	8	11,5	13,5
— dont laitier .....	d°	0,5	0,3	0,1	0,5	1	2	4	5
MACHINISME AGRICOLE									
— Tracteurs .....	Milliers	—	2,7	1,3	1,7	12,3			— (4)
— Motoculteurs .....	d°	—			1,5	6			16
TRANSPORTS									
— S. N. C. F. ....	Millions de t expédiées	224	133	69	130	160	190	220	240
— Navigation intérieure		50,2	45	15,2	22	28	40	54	58
— Transports routiers (3)	Capacité du parc en 1000 t	—	1.100	725	890	1.060	1.220	1.340	1.470

(1) 39,5 en 1951.

(2) 23,0 en 1951.

(3) Véhicules de 2 tonnes et plus des transporteurs publics et privés.

(4) Chiffre à définir.

**II. — OBJECTIFS DE PRODUCTION**

Les chiffres ci-dessous concernent les autres activités principales pour lesquelles des objectifs ont été définis par les Commissions de Modernisation

SECTEURS	UNITES	1929	1938	1945	1946	1947	OBJECTIFS 1950
FUELS (produits raffinés en France)	Millions de t	2,8	6	0,6	2,8	4,9	8,1
MACHINES - OUTILS A TRAVAILLER LE METAL .....	Milliers d'unités	—	15	20	27	38	46 (1)
AUTOMOBILE							
— Voitures particulières .....	d°	211	199	1,5	27	120	475 (2)
— Véhicules utilitaires .....	d°	42	25	32,2	75	77,7	
MATERIAUX DE CONSTRUCTION							
— Chaux hydraulique .....	Millions de t	2,3	1,5	1	1,5	1,5	1
— Plâtre .....	d°	—	0,7	0,4	1	1,5	2,2
— Briques et tuiles .....	d°	—	4,7	1,4	4	6,6	8,7
— Moellons et pierre de taille .....	d°	5	1,3	0,6	2,3	7,5	14
— Sables et gravier .....	d°	9,5	15	8,1	10	20	42
INDUSTRIES TEXTILES							
— Coton (filés) .....	Milliers de t	246	220	62,5	150	220	280
— Lin (filés) .....	d°	—	25	7,7	18	28	42
— Laine (filés) .....	d°	117	100	56	110	120	140
— Soie et rayonne (tissus) .....	d°	—	25	6,4	19	36	46
— Fibranne (fibres) .....	d°	—	34	23,3	18	25	72
— Rayonne (filés) .....	d°	—			31	43	76
INDUSTRIE ET TRAVAUX PUBLICS .....	Milliards de francs (2)	380	220	145	175	275	550

(1) En cours d'étude.

(2) Estimation sur la base des prix de juin 1946.

(3) Répartition en cours d'étude.

TABLEAU VI  
AGRICULTURE

1947-1950

(Rendements et Productions dans l'hypothèse d'un climat moyen)

Unités :	} Production végétale	} Surfaces : ..... en milliers d'hectares	} Rendements : .. en quintaux par hectare	} Productions : .... en milliers de quintaux
	} Production animale	} Cheptel : ..... en milliers de têtes	} Viande ..... en milliers de tonnes	

PRODUCTIONS	Moyenne <sup>(1)</sup> 1934 - 1938	1945	1946	1947	1950	OBSERVATIONS
<b>A. — PRODUCTION VEGETALE</b>						
<b>1° Céréales</b>						
Blé	Surface .....	5.225	3.684	4.100	4.500	4.200
	Rendement .....	15,6	11,7	16,1	16	19,5
	Production .....	81.510	43.150	66.400	72.000	82.000
Avoine	Surface .....	3.280	2.370	2.385	2.500	2.250
	Rendement .....	14	11,5	15,2	14	17,7
	Production .....	45.600	27.250	36.350	35.000	40.000
Autres céréales secondaires	Surface .....	2.046	1.440	1.455	1.700	2.240
	Rendement .....	13,5	7,9	12,3	14	17
	Production .....	27.620	11.400	17.850	23.800	38.000
<b>2° Plantes sarclées</b>						
Pommes de terre	Surface .....	1.420	775	950	1.025	1.100
	Rendement .....	111	70	110	117	153
	Production .....	158.000	55.000	104.500	120.000	168.500
Betteraves industrielles	Surface .....	315	197	250	300	300
	Rendement .....	276	208	254	250	200
	Production .....	86.940	41.000	63.460	75.000	(2)
Topinambours	Surface .....	139	118	130	135	150
	Rendement .....	170	92	161	170	200
	Production .....	23.730	10.860	21.000	23.000	30.000
Racines fourragères	Surface .....	1.334	1.221	1.300	1.310	1.330
	Rendement .....	298	240	260	294	350
	Production .....	397.500	293.120	340.000	385.000	466.000
<b>3° Plantes industrielles</b>						
Tabac	Surface .....	17	17	17	18	25
	Rendement .....	19,4	14,1	14,7	15,5	20
	Production .....	330	240	250	280	500
Graines oléagineuses	Surface .....	15	164	180	180	200
	Rendement .....	12	5,5	8,3	6,6	12
	Production .....	180	910	1.500(*)	1.200	2.400
	a) de graines	60	300	500	400	800
Chanvre	Surface .....	3	3	3	5	10
	Rendement .....	11,5	6,6	11,5	12	12
	Production .....	35	20	35	60	120
Lin	Surface .....	27	38	38	40	50
	Rendement .....	6,7	5,2	5,2	5	7
	Production .....	180	200	200	200	350
4° Légumes secs (4) Production .....	2.550	1.000	1.800	2.600	3.240	(4) Haricots, pois, lentilles, fê- et féverolles.
5° Légumes frais (5) Production .....	30.680	30.400	38.250	45.000	52.000	(5) Non compris les cultur familiales.

# AGRICULTURE

1947-1950

(suite)

PRODUCTIONS	Moyenne <sup>(1)</sup> 1934 - 1938	1945	1946	1947	1950	OBSERVATIONS
<b>6° Fourrages <sup>(6)</sup></b>						
Prairies artificielles	Surface .....	2.925	2.874	3.000	3.000	3.000
	Rendement .....	38,5	20,6	32	35	46
	Production .....	112.380	59.400	96.000	105.000	138.000
Prairies temporaires	Surface .....	533	896	820	840	900
	Rendement .....	31,5	13	29,2	31	38
	Production .....	16.780	11.700	24.000	26.000	34.000
Fourrages annuels	Surface .....	727	644	710	720	750
	Rendement .....	48	22,7	28,1	34,7	59
	Production .....	35.000	14.220	20.000	25.000	44.300
Prés naturels et herbages	Surface .....	7.420	7.282	7.300	7.450	8.400
	Rendement .....	33,5	16,3	29,3	32,2	44
	Production .....	248.570	118.950	214.000	240.000	370.000
Pâturages et pacages	Surface .....	3.926	5.073	5.000	4.800	4.200
	Rendement .....	15	8,1	10	12	19,5
	Production .....	58.760	41.110	50.000	58.000	82.000
Vignes	Surface <sup>(7)</sup> .....	1.531	1.444	1.440	1.400	1.350
	Rendement .....	41	19,9	27,7	28,5	37
	Production <sup>(8)</sup> .....	62.770	28.617	40.000	40.000	50.000
Fruits	Production .....	8.500	7.000	8.500	9.000	12.000
Surface terres labourables <sup>(9)</sup> .....	17.800	14.440	15.300	16.200	16.500	
Surface en herbe .....	11.340	12.350	12.300	12.250	12.600	
<b>TOTAL</b> .....	<b>29.140</b>	<b>26.790</b>	<b>27.600</b>	<b>28.450</b>	<b>29.100</b>	
<b>— PRODUCTION ANIMALE</b>						
<b>1° Cheptel (milliers de têtes) <sup>(10)</sup></b>						
Bovins <sup>(11)</sup>	Vaches toutes cat.	8.717	6.823	7.000	7.400	9.000
	Autres bovins ..	6.983	7.452	7.800	7.800	7.500
<b>TOTAL</b> .....	<b>15.700</b>	<b>14.275</b>	<b>14.800</b>	<b>15.200</b>	<b>16.500</b>	
Ovins .....	9.760	6.631	7.000	7.000	7.000	
Porcins <sup>(12)</sup> .....	7.080	4.386	4.852	5.300	7.400	
Chevaux .....	2.770	2.257	2.350	2.400	2.000 <sup>(13)</sup>	
<b>2° Viande (poids net milliers de tonnes) <sup>(14)</sup></b>						
Bovins .....	885	750	<sup>(15)</sup> 750	<sup>(16)</sup> 750	<sup>(16)</sup> 865	
Ovins .....	105	40	50	55	65	
Porcins .....	670	320	410	500	700	
Chevaux .....	40	40	40	40	50	
<b>TOTAL</b> .....	<b>1.700</b>	<b>1.150</b>	<b>1.250</b>	<b>1.345</b>	<b>1.680</b>	
<b>3° Produits laitiers</b>						
Production totale de lait <sup>(17)</sup> .....	146	90	92	104	150	
Consommation humaine directe <sup>(17)</sup> .....	34	25	25	30	52	
Nourriture des animaux <sup>(17)</sup> .....	35	30	30	28	15	
Beurre <sup>(18)</sup> .....	200	100	110	120	200	
Fromage <sup>(18)</sup> .....	250	90	90	135	300	

(6) Les prairies artificielles sont des prairies de légumineuses (trèfle, luzerne, sainfoin, etc.) ensemencées dans des terres labourées et entrant dans l'assolement.

Les prairies temporaires sont des prairies de graminées ou de mélange de graminées et de légumineuses, ensemencées dans des terres labourées mais occupant la terre pendant un certain nombre d'années.

Les fourrages annuels sont des cultures coupées en vert avant maturation, pour servir de nourriture au bétail (seigle fourrage, maïs fourrage, etc.) ; leur production est comptée en fourrage sec.

Les prés naturels et les herbages occupent le sol d'une manière permanente et ne sont jamais labourés. Les prés naturels sont fauchés, les herbages ne le sont pas ; ils peuvent recevoir les engrais, être drainés ou irrigués, etc...

Les pâturages et pacages sont des prairies de qualité très inférieure (alpages, landes, terrains de parcours à moutons) auxquels aucun soin n'est donné.

(7) Vignes pour la vinification seulement.

(8) Unité : milliers d'hectolitres de vin. La production des raisins de table est comprise dans celle des fruits.

(9) Non compris les cultures maraîchères, les légumes, les cultures fruitières et florales, la vigne et les jachères.

(10) Ces effectifs ont été calculés par des experts en dehors du travail des Commissions.

(11) La reconstitution du cheptel exige une économie sur les abatages ; en particulier la priorité donnée à la production du lait sur la production de la viande se traduit par une augmentation du nombre des vaches laitières enlevées à la production de viande. A noter que les statistiques d'avant-guerre ne font aucune distinction entre les vaches de travail, laitières ou d'engrais.

(12) C'est la viande de porc qui comble le déficit ainsi cause dans la production de viande de bœuf.

(13) Chiffre établi dans l'hypothèse où les livraisons de tracteurs prévues par le plan seront réalisées.

(14) Poids net carcasse. Les abats comestibles (langue, cœur, cervelle, foie, etc.) ne sont pas compris dans la viande. Ils représentaient, avant la guerre, environ 300.000 tonnes.

(15) Abatages.

(16) Potentiel de production diminué d'une certaine marge pour permettre la reconstitution du cheptel.

(17) Unité : millions d'hectolitres.

(18) Unité : milliers de tonnes.



## A. — LES HOUILLÈRES

4. Le tableau ci-après indique les objectifs et moyens du programme d'exécution des houillères (1) :

TABLEAU VII

### HOUILLÈRES

	1929	1938	1945	1946	1947	1948	1949	1950	
PRODUCTION (Houille et Lignite) (millions de tonnes)	55	47,6	35,1	50	55,5	59	62	65	
PERSONNEL (milliers) (1) .....									
Fond .....	219	169	174	222	232	229	220	208	
Jour .....	97	91	105	119	114	112	108	104	
ACIER (Entretien et Equipement) (1.000 tonnes) .....	—	—	—	505	630	700	750	750	
INVESTISSEMENTS (2)									<i>Total</i> 1947- 1950
Evaluation de Juin 1946 (milliards de francs)									
Bâtiment et Travaux Publics .....					7,5	8,5	8,5	8,5	33
Matériel et Installations .....					6	6,5	6	5	23,5
Total .....					<u>13,5</u>	<u>15</u>	<u>14,5</u>	<u>13,5</u>	<u>56,5</u>
dont importé .....					1,5	1,5	0,5	0,5	4

(1) Dont 24.000 cadres et employés.  
(2) Non compris l'entretien courant.

Voici les traits essentiels de ce programme :

**Production :** Accroissement jusqu'à 65 millions de tonnes en 1950, soit 17,4 millions de plus qu'en 1938, dont 7,3 dans le Nord et le Pas-de-Calais, 5,3 en Lorraine (augmentation de 80 %) et 4,8 dans le Centre-Midi.

**Modernisation des méthodes :** Concentration de l'exploitation, développement de la mécanisation, essai des méthodes américaines par « chambres et piliers », électrification du fond, amélioration du roulage (transport des ouvriers), modernisation des techniques de lavage du charbon, etc...

**Investissements (2) :** Dépense de l'ordre de 115 milliards de francs en dix ans se décomposant en 30 milliards pour les travaux neufs courants, 45 milliards pour la modernisation et l'équipement, et 40 milliards pour des logements ouvriers. Sur ces 115 milliards, 56,5 sont prévus pour la période 1947-50, dont 22,5 pour la construction de logements ouvriers.

(1) Voir en troisième partie, page 139, l'analyse du rapport de la Commission de Modernisation des Houillères, et pour plus de détails, ce rapport lui-même, qui est remis au Conseil en même temps que le présent document.

(2) Ces investissements, comme toutes les évaluations en francs figurant dans le présent rapport, ont été calculés sur la base des prix de juin 1946.

*Importations d'équipement* : Sur les besoins d'équipement indiqués ci-dessus, 4 milliards devront donner lieu à importation, consistant principalement en matériel du fond que les constructeurs français ne sont pas outillés pour produire. D'une manière générale, les machines étrangères doivent servir à l'essai sur grande échelle des méthodes pour lesquelles elles ont été conçues. Une grande partie en est destinée au bassin lorrain, le plus favorable à la mécanisation.

*Main-d'œuvre* : C'est l'insuffisance de main-d'œuvre qui risque d'être le plus grave obstacle à la réalisation du plan de production des houillères. Les effectifs sont actuellement supérieurs à ceux de 1938 et même de 1929 ; mais sur 326.000 mineurs, 59.000, soit près d'un cinquième, sont des prisonniers de guerre, dont le départ doit d'ores et déjà être prévu. Le statut du mineur, malgré ses avantages, ne permettra pas d'attirer à la mine un nombre suffisant de travailleurs français. Sans doute la modernisation doit réduire les besoins de main-d'œuvre; mais l'effet ne s'en fera sentir qu'au bout d'un certain temps. Les effectifs nécessaires en 1947 seront, pour le fond, supérieurs de 10.000 à ceux dont nous disposons cette année (y compris les prisonniers de guerre). L'immigration sans délai d'au moins 50.000 étrangers, ouvriers mineurs ou susceptibles de le devenir rapidement, est donc vitale, tant pour faire face à cet accroissement des besoins que pour compenser le départ de prisonniers.

Etroitement liée au problème de la main-d'œuvre est la construction de près de 45.000 maisons ouvrières, dont 30.000 avant 1950, sans lesquelles il sera insoluble.

*Productivité de la main-d'œuvre, et prix de revient* : La Commission de Modernisation des Houillères attend de ces investissements et réformes un accroissement de 13 % de la productivité de la main-d'œuvre en 1950 par rapport à 1938. Plus du tiers de l'augmentation de production proviendra de la mise en exploitation de nouveaux gisements en Lorraine, de sorte que la loi des rendements décroissants ne jouera pas. Dans les autres bassins, la mécanisation et la modernisation des méthodes doivent permettre de réaliser l'augmentation prévue sans hausse ou même avec un abaissement des coûts de production. La Commission a estimé que, dans l'ensemble, la réalisation de son programme requerrait, dans les dix années qui viennent, les prix de revient réels, compte tenu des charges d'amortissement, de 18 %.

## B. -- L'ÉLECTRICITÉ

5. / Le tableau ci-après indique les objectifs et moyens du programme d'exécution de l'électricité (1) :

Voici les traits essentiels de ce programme :

*Production* : Augmentation jusqu'à 39,5 milliards de kwh en 1951, soit 16 milliards de plus qu'en 1946, dont 10 milliards pour l'énergie hydraulique et 6 milliards pour l'énergie thermique.

(1) Voir en troisième partie, page 142, un résumé des travaux de la Commission de Modernisation de l'Électricité, et pour plus de détails, son rapport lui-même qui est remis au Conseil en même temps que le présent document.

TABLEAU VIII

## ELECTRICITE

	1929	1938	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951
PRODUCTION TOTALE (milliards de kWh.) .....	14,4	20,7	19,1	23,5	26	30	33	37	39,5
dont hydraulique .....	6,5	11,6	10,3	13	14	16	19	20,5	23
PERSONNEL D'EXPLOITATION (milliers) .....	—	65	—	75	77	79	81	86	—
ACIER Entretien et Equipement (1.000 tonnes) .....	—	—	—	280	340	375	405	405	—
INVESTISSEMENTS (1) Evaluation de Juin 1946 (milliards de francs)									Total 1947- 1950
Bâtiment — Travaux Publics .....					20	26	26	26	98
Matériel et Installations .....					22	26	26	26	100
Total .....					42	52	52	52	198
dont importé .....									3,5

(1) Non compris l'entretien courant.

*Investissements* : Dépense de 198 milliards de francs de 1947 à 1950, se décomposant en 72 milliards pour les aménagements hydrauliques, 16 pour les centrales minières, 15 pour les centrales sidérurgiques et les centrales de régularisation, 15 pour les lignes de transport et les postes de transformation, 80 pour les ouvrages de distribution.

*Importations d'équipement* : Sur les besoins d'équipement indiqués ci-dessus, 3,5 milliards devront donner lieu à importation, consistant pour une large part en matériel spécial pour chantiers hydro-électriques.

*Main-d'œuvre* : La main-d'œuvre totale employée dans cette industrie est appelée à s'élever d'une façon continue de 75.000 personnes en 1946 à 86.000 en 1950. Ces chiffres ne comprennent pas la main-d'œuvre travaillant sur les chantiers hydro-électriques, qui est actuellement de 22.000 ouvriers (dont 7.000 prisonniers de guerre) et devra être portée à 45.000 en fin 1947 et à 60.000 en fin 1948 selon les estimations les plus modérées. Compte tenu du fait que les prisonniers sont susceptibles de partir rapidement, il s'agit de tripler les effectifs avant la fin de 1947. Le problème est d'autant plus grave que les spécialistes employés (mineurs, maçons, charpentiers, etc.) sont également ceux dont la reconstruction a besoin et qu'elle tendra à attirer à elle. Ici aussi, un effort immédiat d'immigration s'impose.

*Prix de revient* : Les nouveaux barrages sont situés, dans l'ensemble, aussi favorablement que ceux en service ; leur équipement bénéficiera des derniers progrès techniques réalisés. La modernisation des centrales thermiques permettra d'autre part un abaissement très sensible de leurs coûts, grâce à une réduction substantielle de la consommation unitaire de charbon, de 970 grammes par kWh à 725 grammes.

## C. — LA SIDÉRURGIE

6. Le tableau ci-après indique les objectifs et moyens du programme d'exécution de la sidérurgie (1) :

TABLEAU IX  
SIDÉRURGIE

	1929	1938	1945	1946	1947	1948	1949	1950	
<b>PRODUCTION (millions de tonnes)</b>									
Acier brut .....	9,7	6,2	1,5	4,2	7	9	10	11	
Fonte de moulage .....	1,8	0,7	0,2	0,5	1,2	2	2,5	2,7	
<b>PERSONNEL (milliers) (2) .....</b>		160	92	117	140	150	160	170	
<b>ACIER (Entretien et Equipement) (1.000 tonnes) .....</b>	—	—	—	260	435	490	520	560	
<b>INVESTISSEMENTS (2)</b>									
Evaluation de Juin 1946 (milliards de francs)									
Bâtiment et Travaux Publics .....					2	2,5	2,5	2	9
Matériel et Installations .....					5	6	6,5	6,5	24
<b>Total .....</b>					7	8,5	9	8,5	33
<b>dont importé .....</b>					2	3	3,5	3,5	12
(1) Dont 20.000 cadres et employés. (2) Non compris l'entretien courant.									

Voici les traits essentiels de ce programme :

**Production :** Accroissement pour l'acier brut jusqu'à 11 millions de tonnes en 1950 et 15 millions de tonnes ultérieurement, et pour les fontes de moulage jusqu'à 2,7 millions en 1950 et 3 millions ensuite. Les objectifs de 1950 peuvent être atteints avec les moyens actuels, qui, une fois reconstruites les installations sinistrées, représentent une capacité de l'ordre de 12 millions de tonnes. Aussi, le plan élaboré par la Commission de la Sidérurgie est-il essentiellement pour sa première phase un plan de modernisation plutôt que d'extension.

**Modernisation des méthodes :** Regroupement des usines et concentration des fabrications, de manière à permettre la mise en œuvre des engins à grande production (capacité optimum pour les usines fabriquant des aciers ordinaires : 1 million de tonnes par an, pouvant être inférieure pour certaines usines spécialisées). Spécialisation des programmes de laminage en fonction notamment de l'implantation de deux trains à bandes. Adaptation des programmes de fabrication à la demande probable pour chaque catégorie de produits, avec arrêt des laminoirs ayant les moins bons rendements, et utilisation des meilleurs trains sur des programmes plus spécialisés, etc...

**Investissements :** Dépense totale de 70 milliards de francs, en 7 ans, se décomposant en 5,5 milliards pour les cokeries, 3,6 pour l'agglomération du minerai, 12 pour les hauts-fourneaux, 1 pour les aciéries Thomas, 1,6 pour les fours Martin, 21,2 pour

(1) Voir en troisième partie, page 146, un résumé des travaux de la Commission de Modernisation de la Sidérurgie et, pour plus de détails, son rapport lui-même qui est remis au Conseil en même temps que le présent document.



les laminoirs y compris les trains à bandes, 11,1 pour l'équipement électrique, 8 pour les installations diverses, 6 pour des logements ouvriers.

La mesure la plus importante prévue dans ce programme d'investissements concerne le développement de la capacité de production des tôles et la transformation complète de leurs méthodes de fabrication, par installation de trains continus. La Commission s'est prononcée pour l'établissement en France de deux trains continus à chaud, dont un à Denain et le second en Moselle, ainsi que de plusieurs trains à froid pour la dénaturation des bandes. En outre, divers trains modernes pour profilés variés sont prévus.

Ces investissements permettront d'atteindre une cadence annuelle de production de 12 millions de tonnes d'acier brut à la fin de 1950, et pourront être échelonnés jusqu'à la fin de 1952.

Le montant des investissements à financer au cours de la période 1947-1950 a été estimé à 33 milliards de francs, non compris les dépenses pour les centrales électriques, reprises dans le plan de l'électricité, et celles pour les cokeries, reprises dans le programme de la carbonisation (1).

*Importations d'équipement* : Sur les 33 milliards de francs d'investissements se rapportant à la période 1947-1950, environ un tiers donnera lieu à des achats de matériel à l'étranger, comprenant notamment les trains continus à tôles.

*Main-d'œuvre* : Un accroissement considérable des effectifs est nécessaire ; ceux-ci devront passer de 97.000 ouvriers au milieu de 1946 à 120.000 au milieu de 1947, 130.000 fin 1947 et 150.000 fin 1950. Il faut y ajouter les besoins de main-d'œuvre supplémentaire des mines de fer qui se chiffrent à environ 10.000 ouvriers d'ici la fin de 1950. L'immigration apparaît le seul recours possible pour obtenir la plus grande partie de ce personnel. La construction des 5.000 logements nouveaux prévus dans le programme d'investissements de la sidérurgie est essentielle pour permettre ces accroissements d'effectifs.

*Productivité de la main-d'œuvre, économies de charbon et prix de revient* : Grâce à la modernisation, le rendement par ouvrier et par an doit s'élever de 44 tonnes d'acier en 1938 à 80 tonnes à la fin de 1950 et 94 tonnes ultérieurement, quand la capacité de production aura été portée à 15 millions de tonnes d'acier brut. Cette amélioration proviendra principalement de la technique du laminage continu et des mesures de concentration. D'autre part, on peut attendre de la réalisation du programme une diminution de la consommation unitaire de combustible de l'ordre de 20 %, due essentiellement à la généralisation de la préparation des charges. La Commission poursuit ses travaux en vue de déterminer l'abaissement du prix de revient qui résultera de ces différents progrès.

*Exportations* : L'exécution du programme de modernisation de la sidérurgie permettra non seulement de satisfaire les besoins intérieurs, mais encore d'exporter en 1950 1.900.000 tonnes de produits sidérurgiques, au lieu de 1.500.000 tonnes en 1938. A

(1) Le programme de la *Carbonisation* n'a pas encore été définitivement arrêté et doit faire l'objet des travaux d'une nouvelle Commission de Modernisation qui sera nommée incessamment. Dès maintenant, les travaux de la Commission de Carbonisation du Ministère de la Production Industrielle permettent d'évaluer les investissements nécessaires à 38 milliards environ, dont 20 à effectuer au cours de la période 1947-50. Ces chiffres comprennent les 5,5 milliards indiqués ci-dessus pour l'extension des cokeries sidérurgiques.

ce chiffre s'ajouteront les expéditions de l'ordre de 400.000 tonnes vers les territoires d'outre-mer, au lieu de 200.000 en 1938. Ces chiffres ne comprennent pas, bien entendu, les produits sidérurgiques exportés sous forme de machines et d'outillage de toute nature, dont l'exportation augmentera considérablement.

#### D. -- LE CIMENT

7. Le tableau ci-après indique les objectifs et moyens du programme d'exécution du ciment (1) :

TABLEAU X

#### CIMENT

	1929	1938	1945	1946	1947	1948	1949	1950	
PRODUCTION (millions de tonnes)	5,3	3,8	1,5	3	6	8	11,5	13,5	
dont laitier .....	0,5	0,3	0,1	0,5	1	2	4	5	
PERSONNEL (milliers) .....	—	12	—	12	16	18	19	20	
ACIER (Entretien et Equipement) (milliers de tonnes) .....	—	—	—	16	40	50	63	62	
INVESTISSEMENTS (1)									Total
Evaluation de Juin 1946 (milliards de francs)									1947-1950
Bâtiment — Travaux Publics .....					2	2	2	1	7
Matériel et Installations .....					2,5	3,5	3,5	2	11,5
Total .....					4,5	5,5	5,5	3	18,5
dont importé .....					—	—	—	—	1

(1) Non compris l'entretien courant.

Voici les traits essentiels de ce programme :

**Main-d'œuvre :** Les effectifs nécessaires s'élèveront de 12.000 personnes en 1946 à 20.000 en 1950.

**Economies de matières et productivité de la main-d'œuvre :** La Commission de Modernisation des Matériaux de Construction a consacré une grande partie de son activité à rechercher les économies d'électricité et de charbon, de lubrifiants, de métaux ferreux et non ferreux, de transports et de main-d'œuvre qui pourraient être réalisées par les différentes branches de cette industrie. En ce qui concerne le ciment, les mesures envisagées devraient permettre, sur la période de 4 ans, une économie de plus de 3 millions de tonnes de charbon, soit environ 35 % de la consommation totale, le principal facteur étant le développement de la fabrication du laitier. Le laitier supplémentaire produit n'exigera, en effet, que 50 kgs de charbon à la tonne, au lieu de 320 kgs actuellement nécessaires à la fabrication d'une tonne de Portland. Les

(1) Voir en troisième partie, page 150, un résumé des travaux de la Commission de Modernisation des Matériaux de Construction, et pour plus de détails, son rapport lui-même, qui est remis au Conseil en même temps que le présent document.

économies de lubrifiants, sur l'ensemble de la période, sont chiffrées à 28 % et celles de produits divers pour l'entretien à 13 %.

Quant à la productivité du travail, alors qu'une tonne de ciment exigeait en 1938 six heures de travail, elle ne demanderait en 1950 que trois heures et demie.

*Exportations* : L'exécution du programme de modernisation du ciment permettra non seulement de satisfaire les besoins intérieurs, mais encore d'exporter chaque année environ 1.500.000 tonnes, soit trois fois plus qu'en 1938.

### E. — LE MACHINISME AGRICOLE

8. La modernisation de cette industrie, qui est une des industries françaises ayant le plus besoin de réformes profondes, est la condition de la modernisation de l'agriculture. Les besoins de celle-ci, comme on le verra plus loin, sont considérables ; ils exigent, dans l'immédiat et pour ce qui concerne au moins les tracteurs, de recourir à l'importation. Mais il faut que l'industrie nationale se mette en mesure de produire les autres matériels, ainsi que les quantités de tracteurs nécessaires au renouvellement du parc quand il aura été accru par l'importation. On devra notamment pousser la production des usines d'armement reconverties.

La Commission de Modernisation du Machinisme Agricole est de création récente. Elle a néanmoins fixé comme objectif de quintupler la production de 1938. Il ressort d'une estimation provisoire des investissements nécessaires que ceux-ci devraient s'élever d'ici 1950 à environ 7 milliards de francs, dont 3 pour la branche tracteurs-motoculteurs et 4 pour la construction d'autres matériels (1).

Le tableau ci-après indique en première approximation les objectifs et les moyens du programme du machinisme agricole :

TABLEAU XI

#### MACHINISME AGRICOLE

	1929	1938	1945	1946	1947	1948	1949	1950	
<b>PRODUCTION (en milliers)</b>									
Tracteurs .....	—	2,7	1,3	1,7	12,3	(1)	(1)	(1)	
Motoculteurs .....	—			1,5	6	(1)	(1)	16	
<b>PERSONNEL (en milliers) .....</b>	—	40	—	27	57	—	—	84	
<b>ACIER (entretien, équipement et fabrication) (milliers de t) ..</b>	—	170	—	149	375	580	700	800	
Bâtiment et Travaux Publics .....									Total 1947- 1950
Matériel et Installations .....									
<b>Total .....</b>					0,2	—	—	—	1
					1	—	—	—	6
<b>INVESTISSEMENTS (2)</b>									
Evaluation Juin 1946 (milliards de francs)					1,2	1,8	2	2	7

(1) Le programme de production est en cours d'étude par la Commission de Modernisation. Les indices généraux de l'activité de ce secteur peuvent être calculés à l'aide des tonnages d'acier prévus pour la fabrication.

(2) Non compris l'entretien courant.

(1) Voir en troisième partie, page 161, un résumé des travaux de la Commission de Modernisation du Machinisme Agricole.

F. — LES TRANSPORTS INTERIEURS

9. Le tableau ci-après indique les objectifs et moyens du programme d'exécution des transports (1) :

TABLEAU XII  
TRANSPORTS  
S.N.C.F.

	1929	1938	1945	1946	1947	1948	1949	1950	
ACTIVITÉ en millions de tonnes expédiées .....	224	133	69	130	160	190	220	240	
PERSONNEL (milliers) .....	—	521	475	485	485	499	506	510	
ACIER (Entretien et Equipement)	—	—	—	—	850	980	1.000	1.000	
INVESTISSEMENTS (1) (milliards de francs, évaluation Juin 1946)									Total 1947- 1950
Bâtiment — Travaux Publics .....					15	17	16	16	64
Matériel et Installations .....					23	18	10	10	61
Total .....					38	35	26	26	125
dont importé .....					10	8	—	—	18

(1) Non compris l'entretien courant.

Navigation Intérieure

	1929	1938	1945	1946	1947	1948	1949	1950	
ACTIVITÉ en millions de tonnes expédiées .....	50,2	45	15,2	22	28	40	54	58	
PERSONNEL (milliers) .....	—	30	20	26	32	33	33	33	
ACIER (Voies Navigables et construction de bateaux en France)	—	—	—	30	30	30	25	25	
INVESTISSEMENTS (1) (milliards de francs, évaluation Juin 1946)									Total 1947- 1950
Bâtiment — Travaux Publics .....					3	3	3	2	11
Matériel .....					4	3	1	1	9
Total .....					7	6	4	3	20
dont importé .....					1,5	1,5	—	—	3

(1) Non compris l'entretien courant.

(1) Voir en troisième partie, page 169, un résumé des travaux de la Commission de Modernisation des Transports Intérieurs, et pour plus de détails, son rapport lui-même, qui est remis au Conseil en même temps que le présent document.

**Transports Routiers (Publics et Privés)**

	1938	1945	1946	1947	1948	1949	1950	
PARC TOTAL DE CAMIONS de 2 tonnes et plus (en 1.000 tonnes de capacité) .....	1.100	725	890	1.060	1.220	1.340	1.470	
PERSONNEL (milliers) .....	195	160	175	180	190	200	205	
INVESTISSEMENTS (1) (milliards de francs, évaluation Juin 1946)								<i>Total 1947- 1950</i>
Matériel .....				28	28	11	11	78
dont importé (y compris surplus) .....				2	—	—	—	2

(1) Non compris l'entretien courant.

Voici les traits essentiels de ce programme :

**a) TRANSPORTS FERROVIAIRES.**

*Activité* : L'objectif arrêté pour 1950 est de 240 millions de tonnes expédiées, soit 80 % de plus qu'en 1938. Cette augmentation, relativement forte, s'explique tant par les délais nécessaires pour accroître la capacité des voies navigables que par l'augmentation considérable à prévoir des transports de produits pondéreux (matériaux de construction et acier notamment).

*Modernisation des méthodes* : Extension du dispatching, regroupement de l'outillage des dépôts de machines, extension du régime de trafic « accéléré », rationalisation du trafic de « petite vitesse », etc...

*Investissements* : Les investissements à prévoir de 1947 à 1950 s'élèvent à 125 milliards de francs, dont 61 milliards pour le matériel et 64 pour l'infrastructure. Ce programme comporte notamment, outre l'achèvement de la reconstruction définitive des voies, ouvrages d'art et gares de triage, l'électrification des trajets Sète-Nîmes, Bordeaux-Montauban et Paris-Lyon.

*Importations d'équipement* : En raison de l'urgence de la mise en service et des longs délais de livraison de nos industries mécaniques, il s'est révélé nécessaire d'importer du matériel pour une valeur de 18 milliards de francs de 1947 à 1950. Ce matériel comprend une nouvelle tranche, non encore commandée, de 40.000 wagons que la Commission de Modernisation des Transports Intérieurs estime indispensable, en complément de la fabrication française qui doit être poussée au maximum dès 1947.

*Main-d'œuvre* : Etant donnée la baisse, depuis 1938, du nombre des agents employés, les effectifs de la S.N.C.F. devront augmenter de 25.000 personnes entre 1946-47 et 1950.

*Productivité du matériel et de la main-d'œuvre* : Le rendement du matériel de la S.N.C.F. dépassera le niveau de 1929, le plus favorable que nous ayons connu, de 27 % pour le trafic-voyageurs et de 12 % pour le trafic-marchandises. Pour un trafic supérieur de 50 % à celui d'aujourd'hui, les chemins de fer occuperont sensiblement le même effectif, d'ailleurs voisin de celui de 1929.

b) NAVIGATION INTÉRIEURE :

*Activité* : Accroissement jusqu'à 58 millions de tonnes expédiées en 1950, contre 45 en 1938.

*Modernisation des méthodes* : Révision des tarifs du fer et de l'eau de façon à orienter les marchandises vers le mode de transport le plus économique, au point de vue du prix de revient réel, de la consommation d'énergie, de la commodité et de la sécurité des transports. Eclairage des écluses et de certaines voies, afin d'accroître la durée de navigation, etc...

*Investissements* : La dépense entraînée par le programme de modernisation de 1947 à 1950 a été évaluée à 20 milliards de francs, dont 9 pour le matériel et 11 pour l'infrastructure. Ce programme comporte notamment l'approfondissement des canaux et rivières les plus importantes ou la surélévation de leur plan d'eau, pour permettre l'accroissement de la charge utile des péniches de 280 à 340 tonnes. La Commission ne s'est pas encore prononcée sur la création d'une voie d'eau à grande section entre la Seine et l'Escaut.

*Importations d'équipement* : La valeur des équipements déjà commandés ou à commander à l'étranger a été chiffrée à 3 milliards de francs. Les commandes nouvelles portent sur 200 automoteurs et 150 péniches, et sont à placer en Belgique.

*Main-d'œuvre* : Etant donnée surtout la baisse des effectifs depuis 1938, la navigation intérieure devra recruter 6.000 personnes en 1947, la majeure partie de ce personnel étant composée d'anciens mariniens reprenant de l'activité.

*Productivité du matériel et de la main-d'œuvre* : La voie d'eau, avec un parc égal à celui de 1938, pourra transporter un tonnage supérieur de 20 % à celui de 1934, année du plus grand trafic entre les deux guerres. La productivité du travail du personnel employé sera accrue de 20 % environ par rapport à 1938.

c) TRANSPORTS ROUTIERS (PUBLICS ET PRIVÉS) :

*Activité et investissements* : Accroissement de la capacité du parc jusqu'à 1.470.000 tonnes en 1950, contre 1.100.000 en 1938. Les investissements requis s'élèvent à 78 milliards de francs, consistant entièrement en matériel.

*Modernisation des méthodes* : Relèvement de la vitesse commerciale, régularité des horaires, meilleur aménagement des gares routières, pour le trafic-voyageurs. Spécialisation du matériel, augmentation de la charge utile, développement de l'emploi des gros porteurs, réduction des délais de manutention, développement du camionnage de ramassage et de livraison, pour le trafic-marchandises, etc...

*Importations d'équipement* : Elles s'élèvent à 2 milliards de francs de 1947 à 1950 et concernent uniquement du matériel commandé ou se trouvant dans les surplus américains, acquis en bloc.

*Main-d'œuvre* : Etant donnée surtout la baisse des effectifs depuis 1938, les transports routiers devront accroître leurs effectifs de 5.000 d'ici 1947 et de 25.000 de 1947 à 1950.

### § 3. — MESURES A PRENDRE DANS LES AUTRES SECTEURS ESSENTIELS

10. Les propositions des autres Commissions existantes concernent l'industrie des carburants et une fraction importante des industries de transformation, l'agriculture et le bâtiment.

Dans le secteur industriel il s'agit, selon l'origine des matières traitées :

- d'une part, des industries qui, utilisant des matières principalement importées, doivent couvrir les besoins intérieurs et apporteront un allègement sensible à la balance des comptes, en évitant d'acheter au dehors des produits onéreux (carburants raffinés) ou par la valeur de leurs exportations (textiles) ;
- d'autre part, des industries qui, utilisant des matières principalement nationales, fabriqueront une grande partie de l'outillage nécessaire à la modernisation et au rééquipement tant de l'industrie (machine-outil) que des transports intérieurs (automobile), tout en contribuant aussi au développement des ventes à l'étranger.

#### A. — INDUSTRIES UTILISANT DES MATIÈRES PRINCIPALEMENT IMPORTÉES

##### a) LES CARBURANTS (1) :

11. Les objectifs dans ce domaine sont :

1° Le développement de la prospection en France et dans l'Union Française et l'utilisation au maximum des ressources naturelles nationales ;

---

(1) Voir en troisième partie, page 144, un résumé des travaux de la Commission de Modernisation des Carburants, et pour plus de détails, son rapport lui-même, qui est remis au Conseil en même temps que le présent document.

2° La reconstitution d'une flotte pétrolière capable de transporter en 1955 la moitié de nos importations en brut et en produits finis ;

3° La reconstitution et l'expansion de l'industrie du raffinage, particulièrement éprouvée par les bombardements de la Basse-Seine et de la Basse-Loire.

La Commission de Modernisation des Carburants a estimé qu'en liaison avec le développement général de l'économie française, la consommation de produits pétroliers pourrait passer de 6,5 millions de tonnes en 1938 à 7,2 millions en 1947, 11 millions en 1950 et plus de 15 millions en 1955. La production prévue pour les raffineries françaises est de 4,9 millions en 1947, 8,1 millions en 1950 et 11,5 millions en 1955, la différence devant être couverte par l'importation de produits finis. Ces estimations devront, bien entendu, être revues en fonction des développements économiques et des possibilités financières.

La Commission recommande le développement de la consommation du fuel-oil jusqu'à 5 millions de tonnes en 1950 et 8,5 millions de tonnes en 1955, contre 2,3 millions de tonnes en 1938. La substitution du fuel au charbon importé dans un grand nombre d'emplois est justifiée tant par la supériorité technique de cette forme d'énergie que par les économies de devises qui en résulteront.

Quant à la modernisation des méthodes, la Commission préconise notamment les mesures suivantes :

- concentration et modernisation des raffineries au fur et à mesure de leur reconstruction, la capacité annuelle minimum de chaque raffinerie étant de l'ordre du million de tonnes ;
- coordination des transports pétroliers intérieurs ;
- exploitation en commun de certaines installations de manutention et de stockage.

Les investissements correspondant à la réalisation de ce programme s'élèveront, d'ici 1950, à 40 milliards de francs environ, dont 11 milliards pour la recherche et la prospection, 23 pour les raffineries et 6 pour la distribution. Ce programme comporte notamment la construction immédiate du pipe-line « Le Havre-Paris », ainsi que la création d'usines-pilotes en vue de recherches sur les techniques nouvelles permettant de fabriquer des carburants et des lubrifiants avec des matières premières nationales.

#### b) LES TEXTILES (1) :

**12.** L'industrie textile est une des industries les plus importantes pour le développement de l'économie française. Non seulement elle doit jouer un rôle capital dans l'élévation du

---

(1) Voir en troisième partie, page 155, un résumé des travaux de la Commission de Modernisation des Textiles, et pour plus de détails son rapport lui-même qui est remis au Conseil en même temps que le présent document.



niveau de vie de la population française, mais encore elle est, avec l'industrie de la construction mécanique et électrique, notre plus grande industrie d'exportation. Le développement de nos expéditions de cotonnades vers les territoires d'outre-mer jouera également un rôle essentiel dans le rétablissement de l'équilibre de notre balance des comptes, en réduisant les importations de l'étranger dans ces territoires et en stimulant la production commerciale des produits coloniaux, tant pour la consommation française que pour l'exportation.

Les niveaux de production prévus au tableau V pour 1950 se comparent comme suit à ceux d'avant-guerre et à la situation actuelle (en milliers de tonnes) :

	1929	1938	1946	1950
Coton (filés) .....	246	220	150	280
Lin (filés) .....	—	25	18	42
Laine (filés) .....	117	100	110	140
Soie et rayonne (tissus) .....	—	25	19	46
Fibranne (fibres) .....	—	—	18	72
Rayonne (filés) .....	—	—	31	76

La modernisation des méthodes doit essentiellement consister dans la standardisation des produits, la spécialisation des fabrications, le groupement des entreprises, la constitution d'unités rationnelles de production pour l'utilisation du matériel nouveau, le travail à double équipe, le développement des organismes de recherches.

L'outillage devra également être rénové, notamment dans la branche cotonnière. De son côté, la bonneterie aura à s'adapter à des techniques entièrement transformées depuis la guerre.

Le montant total des investissements nécessaires est de l'ordre de 45 milliards de francs, dont 8 pour le bâtiment et 37 pour l'équipement mécanique.

Une partie du matériel, évaluée à environ 10 milliards de francs, devra être importée de l'étranger, principalement pour le coton, la laine et les teintures et apprêts. Les chiffres indiqués par la Commission ont été réduits pour tenir compte des possibilités limitées de livraison pendant cette période.

Le plus grave problème auquel les industries textiles aient à faire face est celui de la main-d'œuvre. L'effectif total, qui était avant la guerre de l'ordre de 650.000 ouvriers, est tombé aux environs de 450.000. Or, les besoins correspondant aux objectifs de production, compte tenu de l'augmentation escomptée de la productivité, sont de 500.000 environ en 1947 et de près de 600.000 en 1950. Dans ce domaine également, une immigration importante de main-d'œuvre et la construction de logements ouvriers près des usines sont indispensables.

En 1929, nos exportations de produits textiles vers l'étranger avaient atteint 13.283 millions de francs, soit environ 527 millions de dollars. Compte tenu de la hausse des prix survenue depuis lors, ce chiffre représenterait aujourd'hui 666 millions de dollars (2). Les exportations étaient tombées à environ 172 millions de dollars actuels en 1938. Les chiffres prévus pour 1947 sont de 400 millions.

(2) D'après l'indice du Bureau of Labor Statistics américain, les prix de gros des produits textiles aux Etats-Unis ont augmenté d'environ 10 % depuis 1929.

## B. — INDUSTRIES UTILISANT DES MATIÈRES PRINCIPALEMENT NATIONALES

**13.** C'est normalement dans le domaine de la transformation des métaux que, par suite, d'une part, des besoins d'équipement et de construction, et d'autre part, de la production accrue d'acier, l'augmentation de la production doit être la plus forte en ce qui concerne les industries de transformation. En outre, notre industrie de construction mécanique et électrique est, avec le textile, la plus grande industrie exportatrice française.

Aussi est-il prévu pour les besoins de transformation, d'entretien et d'équipement, une allocation de 4 millions de tonnes d'acier en 1950, contre 1.450.000 en 1946 et 2.600.000 en 1947. Ces tonnages devraient permettre, par rapport à 1938, de multiplier par deux la production d'automobiles, par deux et demi celle des machines-outils, par cinq celle du matériel agricole, et de porter l'activité des autres industries mécaniques et de la construction électrique à un niveau supérieur de 60 % à celui de 1938.

Nos exportations vers l'étranger de matériel mécanique et électrique, qui étaient tombées de 196 millions de dollars en 1929 à 65 millions en 1938, figurent pour 320 millions dans le programme d'exportation de 1947 (soit près de 30 % du programme total). Dans l'état présent du marché international, la demande pour ce type de produits est pratiquement illimitée.

### a) L'AUTOMOBILE :

**14.** L'industrie automobile est l'industrie mécanique pour laquelle la France est la mieux placée, en raison de son expérience passée, de sa capacité de production, du degré de concentration des entreprises et de la qualification de sa main-d'œuvre. La Commission de Modernisation de l'Automobile, qui est de création récente, n'a pas encore remis son premier rapport. Il est cependant possible de donner une indication générale de l'action à mener dans cette industrie, telle qu'elle ressort de l'état actuel des travaux de la Commission (1).

Les objectifs provisoires comportent la production en 1950 de 475.000 véhicules ; ce chiffre ne peut toutefois être encore décomposé avec une certitude suffisante entre voitures particulières et véhicules utilitaires.

La modernisation des méthodes doit consister dans l'accentuation du mouvement en cours vers la spécialisation des fabrications, qui a déjà ramené le nombre des moteurs-types à cinq pour les voitures particulières et un grand nombre de camionnettes, et à trois pour le reste des camionnettes. Pour les camions, il subsiste encore une douzaine de moteurs à essence ou à huile lourde, dont le nombre devra être réduit. Les accessoires devront aussi être normalisés.

D'autre part, l'équipement, y compris celui des garages, demandera des investissements évalués à environ 32 milliards de francs.

---

(1) Voir en troisième partie, page 153, un résumé des travaux de la Commission de Modernisation de l'Automobile.

Les besoins de l'industrie automobile en machines-outils d'origine étrangère peuvent être chiffrés à environ 12 milliards de francs, qui seront dépensés presque exclusivement aux Etats-Unis.

La Commission envisage un abaissement du nombre d'heures de travail par unité produite d'environ 627 en 1947 à 300 en 1951, soit de plus de 50 %. Ainsi, pour une production qui aura approximativement doublé, l'effectif ouvrier ne dépassera pas en 1951 celui de 1938.

Etant donné cependant que les effectifs sont tombés de 121.000 personnes en 1938 à 89.000 au milieu de 1946, le recrutement doit être prévu de 20.000 personnes en 1947 et de 18.000 au cours des années suivantes.

Le programme de 1947 comporte l'exportation d'automobiles pour une valeur totale de 12 milliards de francs que nous n'aurons pas de difficultés à placer à condition que nos prix ne s'élèvent pas. Ce chiffre est destiné à croître au cours des années qui suivront, si nous faisons l'effort de modernisation nécessaire. Les voitures françaises ont, en effet, dans une grande mesure, un marché distinct des voitures américaines, en raison de certaines de leurs caractéristiques, et en particulier de leur faible consommation d'essence. Pour cette raison, la concurrence anglaise sera probablement plus redoutable pour nous que la concurrence américaine. Mais le développement de nos exportations exige la création d'un marché intérieur suffisant : c'est seulement si nous pouvons produire avec des séries importantes que nos prix de revient seront assez bas pour soutenir la concurrence étrangère.

#### b) LA MACHINE-OUTIL :

**15.** Une production importante de machines-outils modernes à bas prix de revient est essentielle pour la modernisation de l'ensemble de l'économie française, si nous ne voulons pas rester entièrement dépendants de l'étranger pour notre équipement. Avant la guerre, 40 % des machines-outils utilisées en France étaient d'origine étrangère.

La Commission de Modernisation de la Machine-Outil, qui est de création récente, n'a pas encore déposé son premier rapport. Mais il est possible d'indiquer dès maintenant les traits généraux du plan de modernisation auquel elle travaille (1).

La Commission estime que, pour ramener de 25 à 10 ans l'âge moyen du parc, sans en augmenter l'effectif, mais en améliorant sa qualité, de manière à doubler environ la capacité de production des industries utilisatrices, il est nécessaire de mettre en service, d'ici la fin de 1950, 250.000 machines-outils nouvelles.

Ce but ne pourra être atteint que si l'on procède à une réforme de structure de l'industrie par concentration et spécialisation des entreprises, par utilisation de la capacité de production de certaines usines d'armement reconverties, et si l'on perfectionne les méthodes de fabrication avec le concours de la technique étrangère.

Les investissements nécessaires d'ici 1951 pour les fabrications assurées par les constructeurs actuels sont évalués à environ 3 milliards de francs auxquels il faudrait ajouter 3 mil-

---

(1) Voir en troisième partie, page 148, un résumé des travaux de la Commission de Modernisation de la Machine-Outil.

liards environ pour celles concernant des types non construits actuellement en France ou construits seulement en quantités insuffisantes. L'importation des Etats-Unis de 1.000 machines-outils destinées à l'industrie de la machine-outil elle-même coûterait environ 800 millions de francs. Compte tenu du fait que la capacité de l'industrie de la machine-outil était loin d'être utilisée à plein, cette industrie, moyennant les investissements prévus et le grand nombre de machines spéciales qui lui ont été attribuées, sera considérablement développée pendant les prochaines années et mise à même d'apporter une contribution essentielle à la modernisation de toutes nos industries.

### c) AUTRES INDUSTRIES.

**16.** Des Commissions de Modernisation n'ont pas encore été créées pour les *autres industries mécaniques et la construction électrique*. C'est une lacune qu'on se propose de combler sans délai.

Il en sera de même pour les *industries chimiques*, qui présentent une importance particulière en raison :

- des besoins de l'agriculture en engrais et en produits anti-parasitaires ;
- des besoins accrus de l'industrie (acides minéraux pour la métallurgie, colorants pour les textiles, soude pour la rayonne, peintures et vernis pour le bâtiment et l'automobile, etc...) ;
- des possibilités nouvelles d'exportation, notamment en colorants, solvants et produits pharmaceutiques, créées par le démantèlement des trusts allemands ;
- des techniques nouvelles qui doivent être développées en France, en particulier celles des matières plastiques.

Enfin, les industries de *biens de consommation* autres que le textile, en particulier le cuir et la chaussure, le papier, les industries du bois, etc., n'ont encore fait l'objet que d'un examen sommaire.

Des Commissions de Modernisation ou des groupes de travail plus réduits seront appelés prochainement à établir les plans de modernisation de ces industries.

Une Commission du *cinéma* a cependant déjà été créée, en raison de l'urgence que présente la modernisation de cette industrie, soumise à une concurrence particulièrement vive, et dont le développement est essentiel à notre balance des paiements extérieurs et au rayonnement artistique de la France (1).

## C. — L'AGRICULTURE

**17.** Les trois Commissions de Modernisation agricole ont arrêté leurs rapports en ce qui concerne tant l'orientation à donner à la production que l'équipement nécessaire pour améliorer les conditions de vie et de travail des agriculteurs, abaisser nos prix de revient et satisfaire aux besoins de la population française (2).

(1) Voir en troisième partie, page 157, un résumé des travaux de la Commission de Modernisation du Cinéma.

(2) Voir en troisième partie, pages 158 à 169, un résumé des travaux des Commissions de Modernisation de l'Équipement rural, de la Production Végétale et de la Production Animale, et pour plus de détails leurs rapports qui sont remis au Conseil en même temps que le présent document.

a) LA PRODUCTION VÉGÉTALE :

L'évolution prévue se résume ainsi :

PRODUITS	PRODUCTIONS			SURFACES (en milliers d'hectares)		AUGMENT. des readem. par rapport à la moyenne 1934-1938
	Unités	Moyenne 1934-1938	1950	Moyenne 1934-1938	1950	
Blé .....	Milliers Qx	81.500	82.000	5.225	4.200	+ 25 %
Avoine .....	»	45.600	40.000	3.280	2.250	+ 27 %
Autres céréales secondaires ..	»	27.620	38.000	2.046	2.240	+ 25 %
Pommes de terre .....	»	158.000	168.500	1.420	1.100	+ 37 %
Betteraves industrielles .....	»	86.940	(1)	315	(1)	—
Racines fourragères .....	»	397.532	466.000	1.334	1.330	+ 17 %
Graines oléagineuses .....	»	60 (2)	800	15 (2)	200	—
Légumes secs .....	»	2.550	3.240	—	—	—
Légumes frais (3) .....	»	30.680	52.000	—	—	—
Fourrages .....	Millions unités fourr. (4)	19.730	27.100	15.530	17.250	—
Vignes .....	Milliers hl.	62.770 (5)	50.000	1.531	1.350	— 3 %
Fruits .....	Milliers Qx	8.500	12.000	—	—	—

(1) Question réservée : les propositions de la Commission de la Production végétale qui aboutissent à une forte augmentation de la production, dont une partie importante pour la fabrication de l'alcool carburant, doivent être en effet revues à la lumière des prix de revient respectifs des différents carburants.

(2) En huile. L'augmentation de la production de graines oléagineuses est, pour la plus grande part, un phénomène temporaire. Cette production sera appelée à diminuer avec la disparition de la pénurie qui règne actuellement sur le marché mondial.

(3) L'accroissement réel de la production de légumes frais sera moins sensible qu'il n'apparaît sur le tableau. En effet, les chiffres ci-dessus ne comprennent pas les cultures familiales et il faut s'attendre à une réduction de celles-ci à mesure que le ravitaillement s'améliorera.

(4) L'unité fourragère est définie comme l'équivalent en valeur alimentaire d'un kilogramme d'orge. Sont ici considérées comme surfaces produisant des fourrages les prairies artificielles et temporaires, les fourrages verts annuels, les prés naturels, herbages, pâturages et pacages.

(5) La diminution de la production de vin par rapport à l'avant-guerre est due au délai nécessaire pour reconstituer le vignoble.

Comme on le voit, le plan de production végétale consiste essentiellement en :

- 1° une augmentation générale des rendements grâce à la modernisation des procédés de culture et à une meilleure spécialisation des terroirs ;
- 2° un maintien en quantité de nos productions traditionnelles de blé et de pommes de terre, tout en réduisant les superficies qui leur étaient consacrées ;
- 3° une augmentation de la production de céréales secondaires, de plantes fourragères et de fourrages, afin de développer la production animale tout en réduisant les importations d'aliments du bétail (la diminution de la production d'avoine est corrélative à la mécanisation de l'agriculture et à la baisse du nombre de chevaux) ; pour un accroissement rapide de nos ressources fourragères, il sera nécessaire de recourir aux procédés de production intensive en labourant une partie des prés permanents ;
- 4° une augmentation de la production de légumes secs et surtout de légumes frais et de fruits, pour améliorer le régime alimentaire de la population et développer nos exportations.

b) LA PRODUCTION ANIMALE :

L'objectif proposé pour 1950 consiste essentiellement à reconstituer le cheptel en nombre et surtout en poids, et à reporter la production de viande au niveau d'avant guerre.

Pour obtenir ce résultat et sauvegarder notre cheptel laitier, l'augmentation de la consommation de viande devra porter moins sur les bovins que sur les porcs. C'est à quoi répondent les productions prévues dans le tableau résumé ci-après :

	CHEPTTEL (en milliers de têtes)			PRODUCTION DE VIANDE (poids net carcasse en milliers de t.)		
	Moyenne 1934-1938	1946	1950	Moyenne 1934-1938	1946	1950
Bovins : Vaches toutes catégories ..	8.717	7.000	9.000	885	750	865
Autres bovins .....	6.983	7.800	7.500			
Ovins .....	9.760	7.000	7.000	105	50	65
Porcins .....	7.080	4.852	7.400	670	410	700
Chevaux .....	2.770	2.350	2.000	40	40	50
TOTAL .....				1.700	1.250	1.680

c) L'EQUIPEMENT RURAL :

Les trois commissions agricoles ont traité le problème de la modernisation dans son ensemble :

1° *Modernisation des méthodes* : Le remembrement des terres est la condition de la modernisation des méthodes, ainsi que de la mécanisation. Il y sera procédé à raison de 500.000 hectares en 1947 et 1 million par an à partir de 1948, de façon à l'achever en une dizaine d'années. Une propagande intense sera faite dans les milieux agricoles pour les amener à augmenter la consommation d'engrais : les objectifs proposés pour 1950 sont une consommation de 500.000 tonnes d'azote, 800.000 d'acide phosphorique et 800.000 de potasse, contre respectivement avant la guerre 200.000, 400.000 et 300.000. Parallèlement, augmentation de la fumure organique et recalification du sol. Application des méthodes les plus modernes pour la sélection, l'alimentation et l'hygiène du troupeau, ainsi que pour la sélection des semences.

2° *Equipement rural proprement dit* : Les dépenses qu'entraînera l'équipement rural proprement dit d'ici 1950 ont été chiffrées de la façon suivante :

Machines agricoles .....	192	milliards de frs
Améliorations foncières .....	12,6	—
Voirie agricole .....	5,6	—
Electrification et distribution de gaz .....	55,5	—
Alimentation en eau potable ....	14,3	—
Habitat rural et aménagement des villages .....	15,2	—
Equipement forestier .....	14,5	—
Total .....	309,7	—

Seules les difficultés temporaires pour obtenir du matériel à l'étranger et l'insuffisance de la production française ont conduit à réviser l'objectif de 250.000 tracteurs que le Conseil du Plan avait envisagé pour 1950 et à le ramener à 200.000.

3° *Modernisation des installations de traitement des produits agricoles* : Les investissements prévus, qui comprennent des constructions d'abattoirs, l'amélioration de l'équipement laitier et le développement de la pasteurisation, l'industrialisation de la production beurrière et fromagère, les premiers éléments d'une chaîne du froid, etc..., ont été évalués à environ 46 milliards.

4° *Recherches scientifiques et vulgarisation* : 2,5 milliards ont été prévus pour les écoles et stations de recherches. La vulgarisation des techniques modernes est particulièrement importante dans une activité composée en très grande majorité de petites entreprises. Les offices agricoles départementaux et les futurs conseillers agricoles cantonaux seront appelés à jouer le rôle directeur en cette matière.

Au total, les dépenses en capital prévues pour la modernisation de l'agriculture atteignent 366 milliards de francs.

Les résultats qui en sont attendus sont essentiellement l'élévation du niveau de vie de la population rurale et indirectement de l'ensemble de la population française, le développement de la production agricole malgré l'exode rural, l'abaissement de nos prix de revient au niveau des prix mondiaux et par conséquent l'augmentation de nos exportations de produits alimentaires, la réduction de nos importations, en particulier de céréales secondaires.

Plus précisément, la Commission de l'Équipement rural a chiffré les bénéfices à attendre des différentes opérations de modernisation et d'équipement rural. Des estimations prudentes font ressortir à plus de 60 milliards de francs la plus-value brute annuelle qui résultera des 366 milliards d'investissements prévus.

#### D. — LA CONSTRUCTION IMMOBILIÈRE

##### a) LES MATÉRIAUX (1) :

18. Le tableau ci-dessous rappelle les objectifs de production pour 1950 des principaux matériaux de construction autres que le ciment, qui fait l'objet d'un programme d'exécution:

Matériaux (en milliers de t)	1938	1946	1950
Chaux hydraulique .....	1.450	1.500	1.000
Plâtre .....	790	995	2.200
Briques et tuiles .....	4.670	4.200	8.700
Moellons et pierres de taille .....	1.280	2.250	13.960
Sables et graviers .....	15.000	10.000	42.000
Ardoises .....	120	160	250

Pour tous ces matériaux, la modernisation des méthodes doit avoir pour principal effet d'entraîner des économies de charbon, d'électricité, de métaux ferreux et non ferreux, de lubrifiants, de transports, de main-d'œuvre.

(1) Voir en troisième partie, page 150, un résumé des travaux de la Commission de Modernisation des Matériaux de Construction, et pour plus de détails, le rapport même de cette commission qui est remis au Conseil en même temps que le présent document.

Des investissements sont également nécessaires : d'ici 1950 ils seront de l'ordre de 15 milliards de francs, se décomposant ainsi :

Plâtre .....	1.425 millions	
Pierres de taille et moellons .....	2.650	—
Briques, tuiles et céramiques .....	4.700	—
Agglomérés .....	280	—
Sables et graviers .....	5.000	—
Matériaux de couverture .....	900	—
	14.955	—

Environ 1.225 millions de francs d'équipement seront à importer pour le plâtre, les sables et graviers, la pierre de taille, les moellons et les industries céramiques.

Pour l'ensemble de l'industrie, y compris le ciment, le personnel total devra atteindre en 1950 le chiffre de 110.000, soit 40.000 de plus qu'en 1938 et 24.000 de plus qu'en 1946. En tout état de cause, un appoint très important de main-d'œuvre étrangère est indispensable.

La réalisation du plan de modernisation permettrait de réduire la durée du travail par tonne de produit, de 7 heures-ouvrier à 4 pour le plâtre, de 17 à 10 pour les tuiles, de 11 à 6 pour les briques, de 8 à 5 pour les produits de carrière. En même temps, la consommation de charbon tombera de 80 kgs par tonne à 75 pour le plâtre et de 100 kgs à 90 pour les produits en terre cuite.

*b) LE BATIMENT ET LES TRAVAUX PUBLICS (1) :*

**19.** La production accrue des matériaux doit permettre de faire face à un volume de constructions et de travaux dépassant tout ce que la France a réalisé jusqu'ici. Alors que l'industrie du bâtiment et des travaux publics avait fait — si l'on prend comme base d'évaluation les prix de juin 1946 — pour 380 milliards de francs de travaux de toute nature en 1929 et 220 milliards seulement en 1938, elle sera appelée à faire face à une tâche beaucoup plus importante, chiffrée à 275 milliards en 1947 et à 550 milliards en 1950, y compris l'entretien des immeubles existants.

Le volume des travaux à effectuer d'ici 1950 a été estimé à environ 1.550 milliards, se décomposant comme suit :

Industrie .....	90 milliards (2)	
Energie .....	135	— (3)
Transports et communications .....	195	—
Agriculture .....	60	—
Logement :		
reconstruction et habitations nouvelles .....	660	—
Constructions diverses (équipement social, bâtiments publics, etc.) ..	70	—
	1.210	—
Total des investissements nouveaux	1.210	—
Entretien des bâtiments existants ..	340	—
	1.550	—

(1) Voir en troisième partie, page 152, un résumé des travaux de la Commission de Modernisation du Bâtiment.

(2) Y compris 4 milliards pour la construction de 5.000 logements ouvriers (sidérurgie).

(3) Y compris 23 milliards pour la construction de 30.000 logements ouvriers (houillères).



Notre industrie du bâtiment a particulièrement besoin de moderniser ses méthodes et de rationaliser aussi bien les entreprises que les chantiers. La construction sera simplifiée grâce au remembrement du sol, aux immeubles-types, à la préfabrication des éléments et à l'utilisation de matériaux nouveaux. Il y aura également lieu d'en organiser le marché, par la mise au point d'un programme gouvernemental de longue durée et par la révision des procédés de passation, d'exécution et de règlement des marchés, en même temps que sera généralisé le salaire au rendement.

Quant aux investissements en matériel prévus d'ici 1950, ils s'élèvent à 40 milliards de francs, non compris les véhicules. Sur cette somme, 7 milliards doivent venir de l'étranger (commandes déjà passées; surplus américains ou réparations à recevoir d'Allemagne).

L'effectif ouvrier, qui était de 860.000 personnes en 1938, est actuellement de 900.000 (déménagement compris) ; mais ce chiffre englobe 120.000 prisonniers de guerre. Sur la base de 2.200 heures de travail par an, les besoins sont de 1 million à la fin de 1947. Seule, une immigration importante, en particulier d'ouvriers italiens, permettra d'y faire face.

Les tâches qui attendent maintenant cette industrie exigent en outre la formation professionnelle accélérée d'environ 200.000 ouvriers qualifiés et spécialisés, pour laquelle le Ministère du Travail a élaboré un plan dont l'exécution a dès à présent commencé.

Il est tenu compte, dans ces prévisions, de l'augmentation de rendement à attendre de la rationalisation et de la mécanisation des industries du bâtiment et des travaux publics : le rendement de 1950 serait deux fois celui du début de 1946 ou une fois celui de 1938-39.

Grâce à ces progrès et à la priorité donnée à la modernisation des secteurs de base, la reconstruction pourrait s'exécuter au rythme suivant :

1° *D'ici 1950 :*

- Achèvement du déblaiement, du déminage, du comblement des trous de bombes et de la démolition des fortifications les plus gênantes ;
- Réparation de la totalité des immeubles endommagés, rendant habitables environ 2 millions de logements ;
- Achèvement de la reconstruction industrielle et commerciale et remise en état des exploitations agricoles ;
- Edification dans le cadre des plans d'urbanisme de près d'un demi-million de logements, comprenant à la fois la reconstruction d'immeubles totalement détruits par faits de guerre et la construction des logements nouveaux indispensables à l'accroissement de la production (notamment 30.000 logements ouvriers pour les houillères et 5.000 pour la sidérurgie) ;
- Etablissement des réseaux de voirie et d'assainissement correspondants.

Ces prévisions seront majorées si, au cours de l'exécution du plan, il apparaît possible d'affecter à la reconstruction des ressources supplémentaires, notamment dans le cas où la productivité du bâtiment s'améliorerait au delà de ce qui est escompté. En outre, il est proposé au chapitre VII un mécanisme de révision des programmes de construction des administrations publiques et entreprises nationalisées, afin de s'assurer que le maximum possible des disponibilités matérielles est bien affecté à la reconstruction.

2° *De 1950 à 1955 :*

La capacité de production du bâtiment et des travaux publics sera portée à un niveau tel que pendant les cinq années qui suivront la fin du premier plan, il sera possible :

- de terminer la reconstruction de tous les immeubles urbains, ruraux et publics, entièrement détruits ;
- de construire près de 1 million de logements nouveaux.

Ainsi, la modernisation de l'industrie du bâtiment et des travaux publics, facilitée par l'ampleur des travaux et les progrès accomplis par les industries de base, permettra non seulement d'achever la reconstruction, mais encore de construire un nombre important de logements nouveaux et d'amorcer de cette façon la modernisation complète de l'habitat français.

#### E. — *L'AFRIQUE DU NORD ET LES TERRITOIRES D'OUTRE-MER*

20. Le redressement de la France ne peut se concevoir sans une mise en valeur de tous les territoires d'outre-mer de l'Union française. La nécessité de coordonner leur développement avec celui de la métropole n'est pas moins évidente que celle d'assurer des conditions de vie décentes aux populations indigènes. Les objectifs à atteindre et les mesures à prendre tant dans la métropole que dans les territoires d'outre-mer sont donc complémentaires et doivent être intégrés dans un ensemble cohérent.

La partie du plan de modernisation et d'équipement consacrée aux territoires d'outre-mer sera présentée au Conseil au cours d'une session ultérieure. La Commission compétente y travaille activement en ce qui concerne les colonies et présentera prochainement son rapport (1).

Pour ce qui est de l'Afrique du Nord, le Commissariat Général a rassemblé une documentation provenant des administrations responsables d'Alger, de Tunis et de Rabat, et provoqué une série de réunions avec les personnalités les plus qualifiées susceptibles d'être réunies à Paris. Le travail continuera sur place afin, comme c'est le cas du plan métropolitain, d'y associer toutes les forces vives des trois territoires.

D'autre part, instruction a été donnée aux différentes Commissions de tenir compte, dans l'élaboration de leurs plans particuliers, des besoins, des ressources et des aptitudes propres de toutes les parties de l'Union française de manière à réduire les achats de produits à l'étranger dans toute la mesure où nos territoires d'outre-mer sont susceptibles de les fournir à des prix comparables, tels que les corps gras et les bois.

Le programme d'importation d'équipement en provenance de l'étranger comporte également un chiffre global pour les achats destinés aux territoires d'outre-mer.

---

(1) Voir en troisième partie, page 174, un résumé des travaux de la Commission de Modernisation des Territoires d'Outre-mer.

## Les moyens matériels d'exécuter le plan et l'action à mener pour les obtenir

---

1. Pourrons-nous, dans les prochaines années, avoir assez de charbon et d'électricité, de fonte et d'acier, de devises, de main-d'œuvre, pour effectuer les reconstructions qui s'imposent et les remplacements urgents d'outillage, et, en même temps, augmenter la production dans la mesure envisagée et mener à bien cette modernisation des facteurs essentiels de l'activité nationale qui commande le relèvement du pays et qui, seule, permettra d'atteindre les objectifs indiqués pour 1950 ?

La question se pose d'autant plus que, pour tous ces moyens, un complément aux ressources nationales devra être demandé à l'étranger, sous forme d'importations, de crédits extérieurs et d'immigration.

Pour chacun d'eux, certainement, la situation restera tendue et il y aura des périodes difficiles à franchir. Cependant, par une série d'actions appropriées, tant intérieures qu'extérieures, engagées sans délai, et moyennant les ajustements toujours nécessaires, on peut raisonnablement espérer obtenir des disponibilités suffisantes pour couvrir les besoins correspondant aux niveaux d'activité et aux volumes d'équipement proposés comme objectifs d'ici 1950.

### § 1. — ÉNERGIE (1)

2. Quand le Conseil du Plan a tenu sa première session, la pénurie dominante était celle d'énergie. Elle s'est, depuis lors, atténuée grâce à la continuation des progrès de la production nationale et à la reprise des importations de charbon. Il n'en reste pas moins certain que dans l'avenir, sauf découvertes imprévisibles, la France demeurera dépendante de l'étranger pour une part importante de son approvisionnement.

3. En ce qui concerne le *charbon*, si l'on ajoute aux évaluations des Commissions pour les branches où il en existe les attributions à prévoir en faveur des autres utilisateurs et notamment des foyers domestiques, les besoins s'élèvent au total à 73,6 millions de tonnes en 1947 et à 87 en 1950. Ce dernier tonnage est inférieur de 5 % à celui qui a été consommé en 1929. Si, malgré cette réduction, une activité industrielle supérieure est possible, cela tient aux améliorations de rendement déjà réalisées ou à réaliser, au développement prévu de l'énergie hydraulique et de l'emploi des combustibles liquides.

---

(1) Voir ci-contre (tableau XIII) le bilan des besoins et des ressources en charbon et en électricité correspondant aux objectifs de 1947-50.

TABLEAU XIII

**BILAN DES BESOINS ET DES RESSOURCES  
EN CHARBON ET EN ÉLECTRICITÉ  
1947-1950**

Charbon en milliers de tonnes

Electricité en millions de kWh

S E C T E U R S	1938		1946		1947		1950	
	Charbon	Electricité	Charbon	Electricité	Charbon	Electricité	Charbon	Electricité
<b>I. — ENERGIE</b> .....	<b>14.610</b>	<b>2.250</b>	<b>18.520</b>		<b>18.900</b>	<b>3.260</b>	<b>18.800</b>	<b>4.275</b>
dont : Houillères (Exploit. Distr. au pers.)	3.180	1.850	4.200		4.200	2.800	4.200	3.500
(Centrales minières) ..	3.920	—	5.000		4.800	—	6.000	—
Electricité .....	3.070	—	4.700		5.000	—	3.500	—
Gaz, Carburants et divers .....	4.440	400	4.620		4.900	460	5.100	775
<b>II. — TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS</b>	<b>11.200</b>	<b>1.480</b>	<b>10.970</b>		<b>11.400</b>	<b>1.770</b>	<b>13.290</b>	<b>1.990</b>
dont : S.N.C.F. ....	9.720	820	10.100		10.100	1.055	11.450	1.220
V.F.I.L. et Transports Urbains ...	190	600	—		280	640	200	690
Transports fluviaux, Transports maritimes et pêche .....	1.290	10	870		1.020	15	1.640	20
P.T.T. et Télécommunications ..	—	50	—		—	60	—	60
<b>III. — INDUSTRIE</b>								
<b>Métaux</b> .....	<b>13.000</b>	<b>5.220</b>	<b>8.690</b>		<b>14.350</b>	<b>6.930</b>	<b>20.050</b>	<b>10.110</b>
dont : Mines diverses (fer, potasse, etc.)	360	60	320		350	210	400	210
Sidérurgie .....	9.500	1.790	6.020		10.500	2.250	14.800	3.300
Ferroalliages et Mét. non ferreux.	760	2.170	690		850	1.970	1.150	3.300
Industries mécan. et électriques.	2.380	1.200	1.660		2.650	2.500	3.700	3.300
<b>Matériaux de construction</b> .....	<b>2.840</b>	<b>900</b>	<b>2.580</b>		<b>3.600</b>	<b>1.030</b>	<b>4.900</b>	<b>2.030</b>
<b>Industries chimiques et parachimiques</b> (1)	<b>2.980</b>	<b>2.725</b>	<b>2.820</b>		<b>3.270</b>	<b>2.705</b>	<b>4.210</b>	<b>3.470</b>
<b>Textiles et cuirs</b> .....	<b>2.710</b>	<b>1.110</b>	<b>2.380</b>		<b>2.830</b>	<b>1.660</b>	<b>3.630</b>	<b>2.080</b>
<b>Industries diverses</b> (2) .....	<b>2.280</b>	<b>1.450</b>	<b>2.220</b>		<b>2.250</b>	<b>1.025</b>	<b>2.500</b>	<b>1.635</b>
<b>IV. — BATIMENT ET TRAVAUX PUBLICS</b> (pour mémoire)								

**BILAN DES BESOINS ET DES RESSOURCES  
EN CHARBON ET EN ÉLECTRICITÉ**

1947-1950

(suite)

S E C T E U R S	1938		1946		1947		1950	
	Charbon	Electricité	Charbon	Electricité	Charbon	Electricité	Charbon	Electricité
V. — AGRICULTURE, INDUSTRIES AGRICOLES ET ALIMENTAIRES .....	<b>3.070</b>	<sup>(4)</sup> <b>1.350</b>	<b>2.660</b>		<b>2.800</b>	<sup>(4)</sup> <b>1.700</b>	<b>3.050</b>	<sup>(4)</sup> <b>3.100</b>
II. — DISTRIBUTION ET SERVICES <sup>(2)</sup> ..	<b>15.800</b>	<b>1.715</b>	<b>8.500</b>		<b>14.200</b>	<b>3.220</b>	<b>16.000</b>	<b>3.860</b>
dont : Hôpitaux, écoles, administrations.								
commerce .....	3.300		3.000		3.500		3.500	
Foyers domestiques .....	12.500		5.500		10.700		12.500	
Pertes en ligne (Electricité) .....		<b>2.800</b>				<b>4.000</b>		<b>5.400</b>
<b>Total CONSOMMATION .....</b>	<b>68.490</b>	<b>21.000</b>	<b>59.340</b>	<b>24.900</b>	<b>73.600</b>	<b>27.300</b>	<b>86.430</b>	<b>37.950</b>
<b>RESSOURCES</b>								
Production .....	<b>47.560</b>	<b>20.700</b>	<b>50.000</b>	<b>23.500</b>	<b>55.500</b>	<b>26.000</b>	<b>65.000</b>	<b>37.000</b>
Coke de gaz disponible pour la vente .....	2.120		1.400		1.500		1.800	
Importations .....	22.100	300	11.100	1.400	18.500	1.300	22.300	950
à déduire :								
Pertes à la cokéfaction <sup>(5)</sup>	810		1.050		1.300		1.670	
Augmentation de stocks.	1.320		1.500		—		—	
Exportations .....	1.160		610		600		1.000	
<b>Ressource totale .....</b>	<b>68.490</b>	<b>21.000</b>	<b>59.340</b>	<b>24.900</b>	<b>73.600</b>	<b>27.300</b>	<b>86.430</b>	<b>37.950</b>

(1) Industries chimiques, verre, caoutchouc, amiante.

(2) Les industries diverses comprennent : bois, pâte à papier, papier, carton, presse, édition, etc...

(3) Y compris Intendance militaire, et à l'exclusion de la petite industrie, comprise dans les autres rubriques.

(4) Ce chiffre comprend la consommation rurale collective et individuelle.

(5) Déduction faite du gain à l'agglomération.

L'exécution du programme des Houillères portera l'extraction nationale à 55,5 millions de tonnes en 1947 et à 65 en 1950.

L'importation nécessaire pour combler le déficit et assurer un approvisionnement suffisant à la réalisation du plan est donc de 18,5 millions de tonnes en 1947 et d'environ 22 millions de tonnes en 1950.

La France a toujours été tributaire de l'étranger dans ce domaine et, entre les deux guerres, pour au moins une vingtaine de millions de tonnes. Le chiffre de 22 millions prévu pour 1950 est seulement équivalent à celui de 1938 et inférieur de 40 % à celui de 1929.

D'autre part, étant données les perspectives du marché international, c'est un tonnage que nous devons pouvoir retrouver. Mais, si au total, sur la période assez longue d'exécution du plan, les ressources que nous pourrions obtenir paraissent devoir être suffisantes, il faut envisager, surtout au début, la possibilité de moments difficiles par suite de l'irrégularité de nos approvisionnements extérieurs. Ces resserrements ne sauraient toutefois être que temporaires et leur éventualité, par conséquent, ne doit pas nous empêcher de poursuivre et de développer l'action qui s'impose.

Déjà, après le fléchissement prononcé dû à la grève des charbonnages américains, nos importations sont remontées à un million de tonnes par mois, soit au rythme de 12 millions de tonnes par an.

Au cours de 1947, nous devons maintenir les importations d'Amérique, malgré leur coût doublé par les frets, augmenter nos importations de Pologne, où la production et les possibilités d'exportation se développent considérablement, enfin poursuivre notre effort pour que l'extraction du charbon de la Ruhr soit accrue ainsi que la part allouée à l'exportation.

Des arrangements internationaux doivent être conclus pour nous assurer aussitôt que possible, en provenance de la Ruhr, des approvisionnements réguliers de 10 à 15 millions de tonnes par an, particulièrement en coke et fines à coke pour la sidérurgie. En outre, la Sarre, intégrée au système économique français, pourrait nous fournir environ 5 millions de tonnes par an.

4. Quant à l'électricité, ses usages industriels et domestiques vont naturellement continuer à se développer dans une grande mesure et à une cadence rapide. Les besoins augmenteront plus que proportionnellement à l'activité industrielle, car toute modernisation entraîne une augmentation de la consommation d'énergie particulièrement importante sous sa forme la plus évoluée qu'est l'électricité.

La Commission de Modernisation de l'Electricité a estimé ces besoins à 27,3 milliards de kwh en 1947 et à environ 38 en 1950.

La réalisation de son programme, qui correspond aux possibilités maxima de travaux, portera la production nationale à 26 milliards de kwh en 1947 et à 37 en 1950.

Les importations de courant d'Allemagne et d'Autriche devront être non seulement maintenues, mais développées. Les possibilités d'apport extérieur restant néanmoins limitées à un pourcentage très faible de la production nationale, la consommation sera étroitement conditionnée par celle-ci. Il est encore plus important pour l'électricité que pour les houillères d'atteindre à 100 % les objectifs de production.

Par la réalisation du programme de l'Electricité et l'appoint de l'importation, nous devons donc pouvoir satisfaire en gros les consommations correspondant aux objectifs de production. L'équilibre entre les besoins et les ressources n'en restera pas moins instable jusqu'en 1950 et l'on sera contraint, en période d'hiver, à maintenir des restrictions, sauf hydraulité exceptionnellement favorable. Après 1950 l'effort devra non seulement être poursuivi, mais intensifié.

## § 2. — MÉTAUX FERREUX (1)

5. Alors que le charbon était, jusqu'au milieu de 1946, le principal obstacle à l'augmentation de l'activité générale, c'est maintenant l'acier qui est devenu la matière rare et qui limite aussi bien la production des industries qui l'utilisent que les programmes généraux d'entretien, de reconstruction et d'équipement.

Afin d'y remédier pour l'immédiat, les contingents de charbon alloués à la sidérurgie ont été rapidement augmentés, grâce à des substitutions de qualités qui permettent de lui affecter une plus grande partie des charbons à coke. Les résultats obtenus ont déjà fait passer la production mensuelle d'acier brut de 231.000 tonnes en janvier 1946 à 477.000 en octobre ; il est probable que la production de 1938 (518.000 tonnes par mois) pourra être atteinte à la fin de 1946 ou au début de 1947.

Au cours des prochaines années, la sidérurgie française aura à faire face, en même temps qu'à des besoins intérieurs accrus (reconstruction immobilière, construction de matériel ferroviaire, de navires marchands, de machines agricoles et de machines-outils, grands travaux de génie civil des houillères, de l'électricité, de la S.N.C.F., etc.), à la nécessité de consacrer à l'exportation un certain tonnage de produits ferreux, bruts et ouvrés (800.000 tonnes en 1947 et 2.775.000 en 1950).

Pour la période 1947-50, les quantités d'acier nécessaires — environ 7 millions et demi de tonnes en 1947 s'élevant progressivement à 11 millions en 1950 — doivent pouvoir être obtenues par les moyens suivants :

- réalisation des mesures prévues ci-dessus pour la production et l'importation de charbon ;
- continuation de l'effort entrepris dans la répartition du charbon pour réserver à la sidérurgie la plus grande partie possible des charbons cokéfiabiles ;
- réalisation du programme de production et de modernisation proposé par la Commission de la Sidérurgie ;
- importation, en 1947 seulement, de 500.000 tonnes de produits ferreux (soit du même ordre que celle de cette année, puisqu'au cours du premier semestre 1946, nous avons pu, malgré la grève de l'acier aux Etats-Unis, acheter au dehors un peu plus de 300.000 tonnes de produits sidérurgiques).

---

(1) Voir ci-contre (tableau XIV) le bilan des besoins et des ressources en métaux ferreux correspondant aux objectifs de 1947-50.

TABLEAU XIV

**BILAN DES BESOINS ET DES RESSOURCES  
EN MÉTAUX FERREUX**

1947-1950

Les métaux ferreux sont attribués sur ce tableau d'après les règles générales suivantes :

a) pour l'entretien et l'équipement : à chacune des branches intéressées, y compris des besoins pour travaux de bâtiment et génie civil.

Toutefois, pour les biens d'équipement suivants : machines agricoles, machines-outils, automobiles, les tonnages sont attribués aux industries fabriquant ces biens (contingent de fabrication).

b) pour la fabrication proprement dite (industries mécaniques et diverses), sur contingent final, c'est-à-dire au dernier utilisateur lorsqu'il y a passage par plusieurs stades successifs de transformation.

	1938	1946	1947 (1)	1950
<b>A. — RESSOURCES</b>				
Production française :				
Acier brut .....	6.186	4.200	7.000	11.000
Fonte de moulage .....	921	500	1.200	2.700
<hr/>				
Tonnage utilisable (2) .....	6.060	3.850	6.930	12.030
Importations (3) .....	60	600 (4)	500	—
Avances sur répartitions ultérieures .....	—	500	—	—
Ressource totale .....	6.120	4.950 (5)	7.430	12.030
<hr/>				
<b>B. — REPARTITION</b>				
<b>I. — ENERGIE</b>				
Houillères .....		500	630	750
Electricité .....		265	340	405
Gaz, carburants et divers .....		120	210 (6)	205
Total .....		885	1.180	1.360
<b>II. — TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS</b>				
S.N.C.F. (7) .....		497	850	1.000
V.F.I.L., transports urbains, routes, aéronautique .....		84	105	135
Voies navigables, navig., ports, marine marchande (8) ..		204	320	445
P.T.T., Télécommunications ..		30	35	45
Total .....		815	1.310	1.625
<b>III. — INDUSTRIES</b>				
Mines de fer et sidérurgie ...		322	450	575
Minerais et métaux non ferreux		31	50	80
Industries mécan. et électr.				
Machine-outil .....	70	69	125	200
Machinisme agricole .....	170	149	375	800
Automobile et cycle .....	700	444	650	1.150
Autres industries mécan. et construct. électr. (9)		705	900	1.160
Matériaux de construction ..		54	95	120
Industries chimiques .....		74	140	180
Textiles et cuirs .....		54	120	135
Bois — Industries diverses ..		48	70	85
Total (10) .....		1.950	2.975	4.485
<b>IV. — BATIMENTS ET TRAVAUX PUBLICS (11) .....</b>				
		255	580	900



**BILAN DES BESOINS ET DES RESSOURCES**  
**EN MÉTAUX FERREUX**  
1947-1950 (suite)

	1938	1946	1947 (1)	1950
V. — AGRICULTURE (12) .....		200	360	760
VI. — DISTRIBUTION ET SERVICES				
Artisanat - Commerce - Ministères .....		215	285	300
Armée et armement (13) .....		235	100	100
Total .....		450	385	400
FRANCE D'OUTRE-MER (14) .....		288	480	600
EXPORTATIONS (15) .....	1.500	107	160	1.900
Total .....	6.120	4.950	7.430	12.030
dont, pour mémoire, objets manufacturés à exporter (16)		376	640	875
Total des exportations .....		483	800	2.775

(1) Les chiffres inscrits dans cette colonne correspondent à l'hypothèse normale (A) du programme de 1947. Ils supposent que les disponibilités en coke d'importation sont accrues de 100.000 tonnes par rapport à la situation d'octobre 1946.

(2) Mode de calcul pour la production française : 75 % de l'acier brut + 140 % de la fonte de moulage.

(3) Les importations inscrites comprennent pour 1946-1947 l'ensemble des produits courants mis en répartition, ainsi que les produits spécialisés (tôles-navires, rails, etc.) commandés directement par certaines branches.

(4) Pour 1946, les importations effectivement réalisées atteindront dans l'année environ 600.000 tonnes. La différence par rapport aux contrats passés (1.200.000 tonnes) sera reçue au début de 1947.

(5) Le tonnage global inscrit pour 1946 (4.950.000 tonnes) a été déduit des programmes de répartition trimestriels de la Direction des Programmes Economiques. La ressource réelle, évaluée d'après les prévisions de production et d'importations effectives, s'élève à 4.450.000 tonnes. Il subsiste entre les deux chiffres un décalage de 500.000 tonnes, avancé sur répartition qui sera résorbée en 1947 par la réception des importations en retard (voir note 4).

(6) Dont 30 pour améliorations thermiques et adaptation au fuel.

(7) Y compris le matériel ferroviaire.

(8) Y compris les constructions navales, à l'exclusion, pour 1946 seulement, des tonnages utilisés par les arsenaux, qui figurent au contingent « Armement ».

(9) Comprenant : première transformation de l'acier, fonderie, travail des métaux, grosse et moyenne mécanique, précision et optique, construction électrique.

(10) Comprenant les tonnages d'objets fabriqués destinés à l'exportation (objets sur programme et objets sur devis) (voir note 16).

(11) Matériel de chantier, entretien, reconstruction et constructions neuves pour les habitations civiles. Les contingents pour travaux de bâtiments industriels et de génie civil sont attribués aux différentes branches, ainsi que ceux destinés aux logements ouvriers (houillères, S.N.C.F., sidérurgie, etc.).

(12) Génie rural, Eaux et Forêts, contingent des agriculteurs, industries agricoles et alimentaires.

(13) Le chiffre de 1946 comprend les tonnages utilisés par les ateliers d'armement reconvertis et les chantiers navals des arsenaux. A partir de 1947, ces tonnages sont reportés sur les contingents de transformation des différentes branches, les tonnages alloués sous 7° ne correspondant qu'aux besoins purement militaires.

(14) Afrique du Nord et Colonies. — Les chiffres indiqués comprennent, en plus des produits sidérurgiques bruts, les tonnages de produits fabriqués exportés vers la France d'Outre-mer.

(15) Exportations de produits sidérurgiques (fonte, demi-produits et laminés) vers l'étranger, auxquelles s'ajoutaient en 1938 environ 200.000 tonnes exportées vers la France d'Outre-mer.

(16) Total objets sur devis et objets sur programme (voir note 10).

L'intégration de la Sarre dans l'économie française est susceptible de nous fournir un certain appoint, après la remise en état des usines sarroises dont la capacité était, dès avant la guerre, de 2 millions de tonnes par an.

### § 3. — DEVICES

6. On trouvera dans le tableau ci-contre une évaluation, établie avec le Ministère des Finances, des divers postes de la *balance des paiements* de la zone franc, tels qu'ils paraissent devoir évoluer au cours des prochaines années.

Il ne peut s'agir, bien entendu, que de prévisions soumises à des incertitudes particulièrement nombreuses et qui devront être révisées d'après les circonstances : récoltes françaises, prix mondiaux, etc. S'agissant des relations entre la France et l'étranger, beaucoup de ces éléments échappent à notre contrôle.

Cet état donne néanmoins des ordres de grandeur vraisemblables, permettant de déterminer le sens et la nature des diverses actions à mener en ce domaine.

Il fait apparaître que c'est seulement à partir de 1950 qu'à la condition d'atteindre les objectifs de production, de modernisation et d'exportation proposés par le plan, nous pouvons espérer couvrir par nos propres moyens l'ensemble de nos besoins en devises.

D'ici là, non seulement ceux-ci excéderont nos recettes courantes, mais le déficit qui en résultera ne pourra être couvert qu'en partie par l'utilisation de nos réserves. C'est pourquoi il est si essentiel de pousser au maximum nos exportations, afin de limiter le recours à des crédits extérieurs et les charges qui en résulteront pour l'avenir.

#### A. — DÉPENSES COURANTES EN DEVICES

7. Au total, pendant la période de transition où notre balance restera déficitaire, nos dépenses à l'étranger semblent devoir s'élever à la contre-valeur en toutes devises d'environ 1.370 milliards de francs (soit de 11,4 milliards de dollars), du début de 1946 à la fin de 1949.

8. Ces dépenses comprennent :

a) les importations d'*approvisionnement courant* pour la métropole et les territoires d'outre-mer (1), évaluées, aux prix du premier semestre 1946, à l'équivalent en toutes devises d'environ 920 milliards de francs (prix f.o.b.). Pour 1947 le chiffre prévu est de 221 milliards, dont 190 pour la métropole et 31 pour les territoires d'outre-mer ; le détail par produits en est indiqué dans le tableau XVI ci-contre qui donne également une prévision pour 1950. (Les chiffres retenus s'inspirent de la nécessité pour la France de n'importer que le minimum de produits alimentaires et de produits industriels finis, pour pouvoir consacrer toutes ses ressources aux achats d'énergie, de matières premières et de produits pour l'agriculture exigés par les objectifs de production).

(1) Il s'agit, bien entendu, de prévisions de dépenses et non d'ouvertures de crédit.

TABLEAU XV  
ESTIMATION DE BALANCE DES PAIEMENTS  
1946-1950

(évaluation de Juin 1946 (milliards de francs))

Ce tableau a été établi avec la coopération du Ministère des Finances (Direction des Finances Extérieures)  
qui en a fourni les éléments non commerciaux

	1946	1947	1948	1949	TOTAL 1946-1949	1950
<b>I. — BALANCE DES PAIEMENTS COURANTS</b>						
<b>1° Dépenses</b>						
Importations d'approvisionnement	235	221	228	235	919	244
— d'équipement .....	42	91	71	36	240	12
Frets (solde net) .....	35,5	17,5	9	7	69	8
Règlements non commerciaux (1)	33	31	37	38	139	42
<b>Total .....</b>	<b>345,5</b>	<b>360,5</b>	<b>345</b>	<b>316</b>	<b>1.367</b>	<b>306</b>
<b>2° Recettes</b>						
Exportations .....	80 (2)	147	192	240	659	264
Tourisme .....	3	18	33	36	90	38,5
Règlements non commerciaux (3)	14,5	7,5	5	4	31	3,5
<b>Total .....</b>	<b>97,5</b>	<b>172,5</b>	<b>230</b>	<b>280</b>	<b>780</b>	<b>306</b>
<b>3° Solde de la balance courante ..</b>	<b>— 248</b>	<b>— 188</b>	<b>— 115</b>	<b>— 36</b>	<b>— 587</b>	
<b>II. — BALANCE DES OPERATIONS EN CAPITAL</b>						
<b>1° Dépenses</b>						
Règlements non commerciaux (4)	38	—	—	—	38	
Déficit des paiements courants ..	248	188	115	36	587	
<b>Total .....</b>	<b>286</b>	<b>188</b>	<b>115</b>	<b>36</b>	<b>625</b>	
<b>2° Recettes</b>						
Prélèvements sur les avoirs publics (5) et privés .....	120	60	48	12	240	
Emprunts à l'étranger (crédits déjà obtenus) :						
Etats-Unis (crédits Eximbank et 3 C.) .....	113	48	12	—	173	
Etats-Unis (crédits Liberty Ships et surplus) .....	9,5	6	—	—	15,5	
Canada .....	24	—	—	—	24	
Pays divers .....	9,5	—	—	—	9,5	
<b>Total .....</b>	<b>276</b>	<b>114</b>	<b>60</b>	<b>12</b>	<b>462</b>	
<b>3° Solde de la balance des opérations en capital .....</b>	<b>— 10</b>	<b>— 74</b>	<b>— 55</b>	<b>— 24</b>	<b>— 163</b>	
<b>III. — RESSOURCES SUPPLEMENTAIRES NECESSAIRES .....</b>						
	<b>10</b>	<b>74</b>	<b>55</b>	<b>24</b>	<b>163</b>	

(1) Service de la dette extérieure, transfert de salaires des ouvriers étrangers travaillant en France, transferts non commerciaux divers.

(2) Y compris les recettes arriérées de 1945.

(3) Revenus du portefeuille, recettes diverses.

(4) Contribution française à la Banque Internationale et au Fonds International ainsi que remboursement au gouvernement britannique.

(5) Le prélèvement sur les avoirs publics est calculé de façon à permettre le maintien d'une réserve de 120 milliards de francs environ.

TABLEAU XVI

**PRÉVISIONS D'IMPORTATIONS D'APPROVISIONNEMENTS (1)**  
**en France et dans les Territoires d'Outre-Mer**  
**en provenance de l'Étranger**  
**1946-1950**

Valeur FOB : évaluation de Juin 1946 (milliards de francs) (2)

<i>PRODUITS</i>	1938	1946	1947	1950
<b>A. — METROPOLE</b>				
1° Alimentation et Agriculture .....	<b>18</b>	<b>54</b>	<b>21,5</b>	<b>13</b>
2° Energie	<b>36,5</b>	<b>23</b>	<b>34,5</b>	<b>42</b>
— Charbon .....	26,5	13	22	27
— Electricité .....	0,2	1	1	0,8
— Produits pétroliers .....	9,8	9	11,5	14,2
3° Matières Premières	<b>98</b>	<b>98,5</b>	<b>116</b>	<b>133</b>
— Acier et produits sidérurgiques .....	0,8	6	5,5	—
— Minerais et métaux .....	12,2	17	16	21
— Produits chimiques et caoutchouc .....	16	21	23,5	29
— Textiles .....	54	42	55,5	64
— Cuirs et Peaux .....	3	2,5	3,5	5
— Matériaux de construction .....	1	0,5	1	1
— Bois divers .....	2	3,5	3	5
— Papiers et pâtes .....	6,5	4	6	6
— Produits pour industries diverses .....	2,5	2	2	2
4° Produits finis et Divers .....	<b>17</b>	<b>18,5</b>	<b>18</b>	<b>19</b>
Total Métropole .....	<b>169,5</b>	<b>194</b>	<b>190</b>	<b>207</b>
<b>B. — TERRITOIRES D'OUTRE-MER</b>	20,5	41	31	37
<b>TOTAL GENERAL .....</b>	<b>190</b>	<b>235</b>	<b>221</b>	<b>244</b>

(1) Toutes importations à l'exclusion des biens d'équipement.

(2) Les importations de 1938 ont été réévaluées sur la base des prix moyens actuels. Les importations des années 1946, 1947, 1950 ont été calculées sur cette même base.

b) les compléments d'équipement qu'il sera nécessaire, surtout au début de la réalisation du plan, de se procurer à l'étranger pour suppléer à l'insuffisance de nos possibilités actuelles de production, ou pour disposer d'outillage moderne que les constructeurs français ne peuvent fabriquer dans l'état présent de leurs techniques, ou enfin pour éviter de développer la capacité de nos industries au delà de besoins durables. Compte tenu tant des conclusions des Commissions de Modernisation que de nos ressources probables en devises et des possibilités de livraison des constructeurs étrangers, la contre-valeur totale en a été estimée à 240 milliards de francs, dont environ la moitié a déjà fait l'objet de commandes ; pour la réalisation du plan, 12 milliards seront encore à importer en 1950, ce qui fait, pour la période 1946-50, un total en toutes devises équivalant à 252 milliards de francs ; le détail par secteurs en est donné au tableau XVII ci-après.

TABLEAU XVII  
PRÉVISIONS D'IMPORTATIONS D'ÉQUIPEMENT (1)  
en France et dans les Territoires d'Outre-Mer  
en provenance de l'Étranger  
1946-1950

Evaluation de Juin 1946 (en milliards de francs)

S E C T E U R S		O B S E R V A T I O N S
<b>I. — ACTIVITES DE BASE</b> .....	<b>101,5</b>	
HOULLERES .....	5	2 déjà commandés
ELECTRICITE .....	3,5	
SIDERURGIE .....	12	
CIMENT .....	1	
MATERIEL ET MACHINES AGRICOLLES .....	18	9 déjà commandés ou autorisés
TRANSPORTS : .....		
S. N. C. F. ....	54 (2)	38 déjà commandés
Navigation intérieure .....	3	
Transports routiers (camions) .....	5	Uniquement matériel déjà commandé et surplus
<b>II. — AUTRES ACTIVITES</b> .....	<b>129,5</b>	
CARBURANTS .....	2,5	
PORTS .....	6	
MARINE MARCHANDE .....	65	27 déjà commandés
FONDERIE .....	1	
MACHINES-OUTILS .....	0,5	
AUTOMOBILE .....	12	
MATERIAUX DE CONSTRUCTION .....	2,5	
TEXTILE .....	10	Sous réserve des possibilités de livraison
AUTRES INDUSTRIES .....	24	
BATIMENT ET TRAVAUX PUBLICS (OUTILLAGE) .....	7	2,5 déjà commandés ou autorisés
<b>TOTAL METROPOLE</b> .....	<b>231</b>	
<b>TERRITOIRES D'OUTRE-MER</b> .....	<b>21</b>	
<b>TOTAL GENERAL</b> .....	<b>252</b>	

(1) Y compris Surplus et Réparations.

(2) Matériel compté en totalité avec un taux de change de 120 francs par dollar. Ce chiffre est ramené à 36 milliards si l'on tient compte du fait qu'une partie du matériel a été comptabilisé au taux de change de 50 francs.

c) les *frets*, dont le débit net a été évalué pour les quatre ans à l'équivalent d'environ 70 milliards de francs.

d) les *règlements non commerciaux* : ceux-ci sont principalement constitués par les charges d'intérêts et de remboursement de la dette extérieure, les dépenses des services français à l'étranger et les remises des ouvriers étrangers à leurs familles ; d'accord avec le Ministère des Finances, le montant en a été estimé à l'équivalent en toutes devises d'environ 140 milliards de francs.

## B. — RECETTES COURANTES EN DEVISES

9. En contre-partie, l'équivalent en toutes devises d'environ 780 milliards de francs (soit de 6,5 milliards de dollars) peut être attendu, pour la même période, de nos recettes courantes, dont près de 660 milliards de francs (soit l'équivalent en toutes devises de près de 5,5 milliards de dollars) des *exportations*, qui constituent donc notre principale source de devises et doivent être une de nos préoccupations essentielles.

10. Les ventes de la zone franc à l'étranger devraient s'élever dès 1947 à environ 150 milliards de francs (équivalent en toutes devises de 1.250 millions de dollars). Le tableau détaillé figurant au programme de 1947 (chapitre VII) indique sur quels produits devrait porter l'effort.

Pour équilibrer notre balance des paiements en 1950, l'objectif dont il faudrait progressivement se rapprocher au cours des années suivantes est d'environ 265 milliards de francs (équivalent en toutes devises de 2.200 millions de dollars).

Il va sans dire que les chiffres d'exportations inscrits pour toute cette période dans les prévisions de balance, étant donnés les aléas particuliers que présente leur réalisation, devront être revus d'année en année.

11. Les exportations envisagées pour 1950 représentent assurément une augmentation considérable non seulement par rapport à 1946, mais aussi par rapport à 1938. A peu de choses près, elles ne font cependant que rejoindre celles de 1929, compte tenu des changements survenus dans la demande mondiale qui entraîneront nécessairement des modifications dans la structure de nos échanges extérieurs.

L'effort à accomplir n'est donc pas démesuré ; sa réussite exige cependant la réalisation de conditions dont certaines ne dépendent qu'en partie de nous, notamment une expansion générale du commerce international, mais dont d'autres sont entièrement entre nos mains. Outre la proposition faite plus haut de donner aux industries d'exportation une priorité venant aussitôt après celle des activités de base, des mesures immédiates s'imposent, tendant notamment dans certains secteurs à réserver à l'exportation une fraction déterminée de la production nationale.

Des exportations des industries *textiles* et *mécaniques* sont susceptibles de fournir plus de la moitié du total prévu pour 1950. C'est que la demande mondiale pour ces articles est pratiquement illimitée, tout au moins dans l'avenir immédiat, et nous sommes, pour ces deux branches, particulièrement bien placés, notamment en ce qui concerne les filés et tissus de laine, les soieries mélangées et les articles de coton fin et de linon.

Dans le domaine de la *construction mécanique et électrique*, la fabrication d'automobiles

biles de tourisme et de véhicules utilitaires est prévue de telle façon qu'une part importante (environ 100.000 véhicules en 1950) puisse en être réservée pour l'étranger.

Avec l'industrie automobile, les autres grands postes seront la grosse et moyenne mécanique, la construction électrique, la quincaillerie, la précision et l'optique. Une contribution importante doit être également apportée par le machinisme agricole et la machine-outil pour des matériels différents de ceux que nous aurons à importer.

D'autre part, l'augmentation continue de notre production *sidérurgique* doit nous mettre en mesure d'exporter des quantités croissantes d'acier et de fonte, afin de répondre à la demande étrangère qui est considérable et qu'il est nécessaire de satisfaire si nous voulons placer sur les marchés extérieurs des produits finis.

L'industrie *chimique* doit aussi apporter un appoint appréciable à notre commerce d'exportation, aussi bien avec les colorants, pour lesquels la concurrence allemande sera réduite, qu'avec les produits et spécialités pharmaceutiques et le caoutchouc manufacturé dont les débouchés à l'étranger sont considérables.

Enfin il est permis d'escompter un accroissement des ventes de nos industries diverses et des industries de luxe groupées sous le vocable « *Arts et Création* » ; il faut tenir compte toutefois du fait que les ventes des produits de grand luxe s'effectuent souvent sous une forme invisible, c'est-à-dire par la voie des touristes étrangers, et que l'appauvrissement de beaucoup de pays s'opposera sans doute, dans les années prochaines, à une exportation aussi large qu'on pourrait le souhaiter de ces articles spécifiquement français mais dont le prix est souvent très élevé.

La reprise de nos ventes de *produits agricoles* ne pourra être que progressive, afin d'assurer la satisfaction des besoins intérieurs et l'amélioration du niveau alimentaire de la population française ; au début, elle devra porter sur des spécialités et des denrées non essentielles (champagne, vins, eaux-de-vie, fruits, primeurs, fromages).

Quant à nos *territoires d'outre-mer*, dont l'équipement se poursuivra parallèlement à celui de la métropole et qui, par le fait de la guerre, ont été amenés à s'ouvrir des débouchés importants dans les pays anglo-saxons, ils devraient pouvoir en 1950 réaliser un chiffre d'exportations voisin de celui de 1929, grâce à leurs ventes de produits agricoles (riz, cacao, vanille), de phosphates, de minerais, de bois, d'huiles essentielles, etc...

**12.** De tous les moyens matériels nécessaires à l'exécution du plan, les recettes en devises à provenir des exportations sont certainement celui qui comporte le plus d'aléas. On peut prévoir qu'au cours des deux années qui viennent, il sera relativement facile de vendre à l'étranger. Ensuite, nos débouchés dépendront surtout de notre propre effort, c'est-à-dire de la modernisation et de l'abaissement consécutif de nos prix de revient, mais aussi, bien entendu, des conditions des échanges internationaux.

**13.** Le développement des communications, notamment aériennes, et la remise en état de notre industrie hôtelière doivent rendre au *tourisme* sa place traditionnelle dans la balance des comptes française, sous réserve, bien entendu, que nos prix supportent la comparaison avec les prix étrangers et qu'un effort d'équipement et d'organisation soit fait. Ce poste a été inscrit dans les prévisions pour un total de 90 milliards de francs de 1946 à 1949. Une recette de 36 milliards de francs en 1949 paraît être une estimation prudente : elle est très

inférieure à celle réalisée en 1929 (estimée à 8 milliards et demi de francs à l'époque), alors que la facilité des voyages doit permettre, dans l'avenir, d'atteindre une clientèle beaucoup plus étendue.

**14.** Enfin, ce qu'il nous restera d'actifs étrangers et les autres *recettes non commerciales* doivent nous procurer, de 1946 à 1949, la contre-valeur en devises d'environ 30 milliards de francs.

### C. — LE DÉFICIT DE LA BALANCE DES PAIEMENTS ET LES MOYENS DE LE COUVRIR

**15.** Il paraît donc devoir subsister dans la balance courante, compte tenu du nouvel arrangement financier avec le Gouvernement britannique qui l'a allégée d'environ 100 millions de livres sterling, un déficit en devises s'élevant à la contre-valeur d'à peu près 590 milliards de francs (soit environ 4,9 milliards de dollars) pour l'ensemble des années 1946 à 1949. Il faut y ajouter les 315 millions de dollars (38 milliards de francs) de versement en capital qui correspondent pour 115 millions à la contribution de la France aux institutions de Bretton Woods et pour 200 millions au remboursement fait au gouvernement britannique antérieurement à l'accord de septembre 1946 consolidant le reliquat de notre dette, soit un total de ressources à trouver en devises d'environ 5.200 millions de dollars, c'est-à-dire l'équivalent d'environ 625 milliards de francs. Elles pourront l'être partiellement au moyen de nos réserves de devises.

**16.** Les *prélèvements déjà commencés sur une partie du capital français, public et privé*, pourront procurer une disponibilité que le Ministère des Finances estime à la contre-valeur en devises de 240 milliards de francs (environ 2 milliards de dollars), une fois réservée le fonds de roulement nécessaire d'environ 1 milliard de dollars (120 milliards de francs).

Par conséquent, sur un total de décaissements en devises équivalant à environ 1.410 milliards de francs, 1.020, soit près de 72 %, pourront être financés par nos propres moyens (780 par les recettes courantes et 240 par utilisation des réserves).

Il faut remarquer que cette proportion serait notablement accrue si les importantes réserves occultes essentiellement en or existant en France cessaient d'être thésaurisées. Il n'a pas été tenu compte de cette possibilité dans les estimations de balance des paiements.

**17.** En mettant les choses au mieux, nous nous trouvons donc dans une situation qui exigera des *apports extérieurs*.

Déjà les accords franco-américains du 28 mai, outre l'allègement sensible qu'ils ont apporté par l'annulation des dettes de guerre entre les deux pays, nous ont procuré, depuis la première session du Conseil du Plan, un ensemble de facilités s'élevant, y compris la conversion des crédits antérieurs, à 1.412 millions de dollars (170 milliards de francs). Avec les autres crédits obtenus et utilisables depuis le 1<sup>er</sup> janvier, c'est au total la contre-valeur en dollars de 222 milliards de francs qui a été mise à notre disposition.



**18.** Le solde restant à couvrir sur nos besoins de devises de 1946 à 1950 n'équivaudrait, dans ces conditions, qu'à environ 163 milliards de francs (contre-valeur en toutes devises de 1.300 millions de dollars), soit moins de 12 % de l'ensemble des décaissements prévus.

**19.** Des démarches sont déjà engagées ou sur le point de l'être pour se les procurer. C'est ainsi que la France a déposé auprès de la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement une demande de prêt de 500 millions de dollars.

Il convient de ne pas négliger non plus l'apport que pourront fournir les réparations, ainsi que les investissements et crédits étrangers privés.

A tout le moins l'aboutissement qu'on peut espérer des négociations en cours devrait assurer l'équilibre de nos paiements extérieurs jusqu'à la fin de 1947, sur la base des besoins prévus de l'économie française.

**20.** Le déficit subsistant ne paraît pas de nature à empêcher l'exécution du plan, qui est d'ailleurs le seul moyen non seulement de le réduire, mais de nous mettre en état de rembourser les avances extérieures auxquelles nous sommes obligés de recourir depuis la Libération.

Nos moyens de paiements en devises resteront cependant très limités ; il sera donc essentiel :

- d'exporter au maximum, sans quoi tous les autres efforts pour nous procurer des devises ne pourraient être qu'insuffisants et vains ;
- de réviser périodiquement les programmes d'importations pour nous ajuster aux ressources effectivement disponibles ;
- de mobiliser nos actifs en devises ;
- d'utiliser toutes les formes possibles de réparations pour alléger notre balance des paiements ;
- de poursuivre les négociations en vue de crédits extérieurs ;
- de restaurer la stabilité monétaire pour faire cesser la thésaurisation de moyens de paiements extérieurs.

#### § 4. — MAIN-D'ŒUVRE

**21.** Une des principales difficultés des prochaines années sera l'insuffisance de main-d'œuvre.

Peu à peu, il est vrai, la modernisation et le rééquipement entraîneront dans tous les secteurs qui en feront l'objet, des augmentations importantes de la productivité du travail et des économies corrélatives de main-d'œuvre. Le tableau ci-après récapitule les principaux résultats attendus dans ce domaine :

TABLEAU XVIII

## PRODUCTIVITÉ DE LA MAIN-D'ŒUVRE

Ce tableau donne pour les années 1947 et 1950 les productivités horaires (1) (productivité horaire correspondante en 1938 = 1) que les différents secteurs ont prévues (2) en fonction des programmes de modernisation et d'équipement proposés pour établir les besoins en personnel au cours de ces deux années.

SECTEURS	1938		1947			1950		
	Personnel Total (en milliers)	Nombre d'H. de trav. Semaine	Niveau d'activité 1938 = 100	Personnel Total (en milliers)	Productivité 1938 = 100	Niveau d'activité 1938 = 100	Personnel Total (en milliers)	Productivité 1938 = 100
Houillères (3)	260	41,7				137 %	312	113
Sidérurgie	160	39,5	116 %	140	109	188 %	170	146
Automobile	121	40	109 %	100	110	200 %	128	157
Matériaux de construction	69	39	160 %	94	96	270 %	110	137
Textile	720	35	115 %	560	107	150 %	665	120
Bâtiment et travaux publics	960	31,5	125 %	1.050	81	250 %	1.240	140
Agriculture	7.140	—	85 % (4)	6.600	92	111 % (4)	6.250	127

(1) Pour l'Agriculture, productivité annuelle.

(2) Sur la base de 48 heures par semaine, sauf pour le Bâtiment et les Travaux Publics (2.200 heures par an), et les Houillères.

(3) La productivité en ce qui concerne les houillères a été calculée en tenant compte des éléments suivants :

— 1938 : 41 h. 7 par semaine — 8,3 % d'absentéisme — 2 semaines de congés payés.

— 1947 et 1950 : 46 h. 5 par semaine — 15 % d'absentéisme — 3 semaines de congés payés.

(4) Le niveau d'activité est rapporté à la moyenne 1934-1938.

Mais, surtout au début, avant que la modernisation ait produit tous ses effets, presque toutes les industries françaises, pour atteindre leurs objectifs, auront besoin, comme l'ont montré les travaux des diverses Commissions, d'un supplément important de travailleurs. Compte tenu des augmentations de productivité escomptées et sur la base de 48 heures de travail effectif par semaine (1), les effectifs nécessaires ont été récapitulés par la Commission de la Main-d'œuvre dans le tableau XIX ci-contre et se résument comme suit (chiffres en milliers) :

		Agriculture	Industrie et Transports	TOTAL
EFFECTIFS OUVRIERS	1938 .....	7.140	6.060	13.200
	Juillet 1946 .....	6.600 (1)	5.600 (1)	12.200 (2)
	Fin 1947 .....	6.600	6.080	12.680
	1950 .....	6.250	6.650	12.900

(1) Dont 250.000 prisonniers de guerre.

(2) Dont 500.000 prisonniers de guerre.

Par rapport à juillet 1946, il faut donc que soient mis en place :

a) pour accroître les effectifs :

du 1<sup>er</sup> juillet 1946 à fin 1947 ..... 480.000 ouvriers  
au cours des années 1948 à 1950 ..... 220.000 »

b) pour remplacer, le moment venu, les prisonniers de guerre au travail ..... 500.000 »

Soit au total ..... 1.200.000 »

(1) A l'exception du Bâtiment où la durée annuelle de travail est prévue de 2.200 heures.

Sur les effectifs supplémentaires à mettre en place du 1<sup>er</sup> juillet 1946 à la fin de 1947, soit ..... 480.000 »  
 pratiquement, il a déjà été mis en place, au cours du troisième trimestre 1946, provenant de :

— réduction des effectifs de l'armée .....	65.000	
— migration algérienne et immigration .....	15.000	
— récupération sur la population non active ou le secteur non directement productif .....	30.000	
	<hr/>	
un total de .....	110.000	»

Le jeu des mêmes facteurs doit se poursuivre au cours du quatrième trimestre et, sans interventions nouvelles, procurer :

— réduction des effectifs de l'armée .....	50.000	
— immigration .....	35.000	
— récupération .....	35.000	
	<hr/>	
ensemble .....	120.000	»

Il y a donc lieu de penser qu'à la fin de 1946 ..... 230.000 »  
 travailleurs supplémentaires auront été mis en place. Il ne resterait, par conséquent, à trouver pour 1947 que ..... 250.000  
 travailleurs de plus.

Mais il importe également d'envisager dès maintenant les moyens qui permettront de libérer progressivement en temps voulu les prisonniers de guerre au travail, soit ..... 500.000

ce qui oblige à pourvoir dans une première étape au recrutement de ouvriers nouveaux au total. 750.000

C'est ce cap qui sera le plus difficile à franchir, la seconde étape n'exigeant plus que la mise en place de 220.000 ouvriers nouveaux de 1948 à 1950 et l'action proposée pour 1947 devant normalement combler ce déficit par sa seule continuation et sans mesures nouvelles.

**22.** La Commission de la Main-d'œuvre a reconnu la possibilité de trouver ces 750.000 nouveaux travailleurs de la première étape en faisant appel aux ressources suivantes :

— réduction des effectifs de l'armée .....	35.000	
— migration algérienne .....	85.000	
— immigration individuelle .....	45.000	
— immigration collective .....	250.000	
— transformation des prisonniers de guerre et personnes déplacées ..		<i>pour mémoire</i>
— récupération sur la population non active (travail féminin) et sur le secteur non directement productif .....	335.000	
	<hr/>	
Total égal .....	750.000	

TABLEAU XIX

## BESOINS EN MAIN-D'ŒUVRE

(sur la base d'une durée hebdomadaire de travail de 48 heures) (1)

(en milliers de personnes)

	1938			JUILLET 1946				
	Cadres et employés	Ouvriers	TOTAL	Cadres et employés	OUVRIERS			TOTAL
					Ouvriers	P. G.	TOTAL	
<b>I. — ENERGIE</b> .....	<b>79</b>	<b>330</b>	<b>409</b>	<b>82</b>	<b>354</b>	<b>56</b>	<b>410</b>	<b>492</b>
dont :								
Houillères :								
Fond .....	8	161	169	8	170	44	214	222
Jour .....	16	75	91	16	91	12	103	119
Electricité .....	24	41	65	28	47	0	47	75
Gaz .....	14	24	38	15	24	0	24	39
Carburants .....	17	29	46	15	22	0	22	37
<b>II. — TRANSP. ET COMMUNICATIONS</b> .....	<b>415</b>	<b>848</b>	<b>1.263</b>	<b>415</b>	<b>756</b>	<b>7</b>	<b>763</b>	<b>1.178</b>
dont :								
S.N.C.F. ....	135	386	521	125	360	0	360	485
V.F.L.L. et Transports Urbains .....	15	68	83	15	59	0	59	74
Transports routiers .....	50	145	195	50	125	0	125	175
Transports fluviaux .....	5	25	30	5	21	0	21	26
Manutention et transports divers .....	20	200	220	20	163	7	170	190
P. T. T. ....	190	24	214	200	28	0	28	228
<b>III. — INDUSTRIE :</b>								
a) <i>Métaux</i> .....	<b>264</b>	<b>1.211</b>	<b>1.475</b>	<b>272</b>	<b>1.047</b>	<b>12</b>	<b>1.059</b>	<b>1.331</b>
dont :								
Mines de fer .....	1	31	32	2	22	0	22	24
Sidérurgie .....	20	140	160	20	95	2	97	117
Minerais et Métaux non ferreux .....	2	16	18	3	16	2	18	21
Machines agricoles .....	7	33	40	7	20	0	20	27
Machines-Outils .....	6	23	29	7	28	0	28	35
Automobile .....	24	97	121	21	68	0	68	89
Arsenaux, chantiers navals .....	34	131	165	52	148	0	148	200
Construction aéronautique .....								
Industries mécaniques diverses .....	170	740	910	160	650	8	658	818
b) <i>Matériaux de construction</i> .....	<b>8</b>	<b>61</b>	<b>69</b>	<b>9</b>	<b>67</b>	<b>10</b>	<b>77</b>	<b>86</b>
c) <i>Textiles</i> .....	<b>80</b>	<b>640</b>	<b>720</b>	<b>60</b>	<b>450</b>	<b>0</b>	<b>450</b>	<b>510</b>
d) <i>Divers</i> (3) .....	<b>590</b>	<b>2.110</b>	<b>2.700</b>	<b>600</b>	<b>1.900</b>	<b>45</b>	<b>1.945</b>	<b>2.545</b>
<b>IV. — BATIMENT ET TRAVAUX PUBL.</b> .....	<b>100</b>	<b>860</b>	<b>960</b>	<b>100</b>	<b>780</b>	<b>120</b>	<b>900</b>	<b>1.000</b>
<b>V. — AGRICULTURE et forêts</b> (2) .....		<b>7.140</b>	<b>7.140</b>	—	<b>6.350</b>	<b>250</b>	<b>6.600</b>	<b>6.600</b>
TOTAL secteur directement productif (arrondi) .....	<b>1.540</b>	<b>13.200</b>	<b>14.740</b>	<b>1.540</b>	<b>11.700</b>	<b>500</b>	<b>12.200</b>	<b>13.740</b>
<b>VI. — DISTRIBUTION ET SERVICES</b>								
Distribution .....			2.340					2.800
Administrations publiques .....			700					1.200
Armée (6) .....			650					550
Services divers (6) .....			1.960					1.960
<b>TOTAL population active</b> .....			<b>20.390</b>					<b>20.250</b>

## BESOINS EN MAIN-D'ŒUVRE

(sur la base d'une durée hebdomadaire de travail de 48 heures) (1)

(en milliers de personnes)

1947							1950			
Niveau d'activité (2)	FIN DU 1 <sup>er</sup> SEMESTRE			FIN DU 2 <sup>e</sup> SEMESTRE			Niveau d'activité (2)	Cadres et employés	Ouvriers	TOTAL
	Cadres et employés	Ouvriers	TOTAL	Cadres et employés	Ouvriers	TOTAL				
	<b>82</b>	<b>420</b>	<b>502</b>	<b>82</b>	<b>419</b>	<b>501</b>		<b>83</b>	<b>396</b>	<b>479</b>
117 %	8	224	232	8	222	230	137 %	8	200	208
	16	100	116	16	99	115		16	88	104
	28	49	77	28	49	77		30	56	86
	15	24	39	15	24	39		13	20	33
	15	23	38	15	25	40		16	32	48
	<b>425</b>	<b>785</b>	<b>1.210</b>	<b>432</b>	<b>811</b>	<b>1.243</b>		<b>469</b>	<b>886</b>	<b>1.355</b>
120 %	125	360	485	125	360	485	180 %	130	380	510
	15	60	75	15	60	75		14	63	77
81 %	50	130	180	50	135	185	135 %	55	150	205
	5	27	32	5	28	33		5	28	33
	20	180	200	20	200	220		20	235	255
	210	28	238	217	28	245		245	30	275
	<b>278</b>	<b>1.149</b>	<b>1.427</b>	<b>283</b>	<b>1.201</b>	<b>1.484</b>		<b>295</b>	<b>1.447</b>	<b>1.742</b>
116 %	2	24	26	2	25	27	188 %	3	32	35
	20	120	140	20	130	150		20	150	170
	3	21	24	3	23	26		3	25	28
	7	50	57	7	64	71		8	76	84
	8	32	40	8	33	41		10	46	56
109 %	20	80	100	20	90	110	200 %	18	110	128
	53	152	205	53	156	209		53	183	236
	165	670	835	170	680	850		180	825	1.005
160 %	<b>12</b>	<b>82</b>	<b>94</b>	<b>12</b>	<b>86</b>	<b>98</b>	270 %	<b>14</b>	<b>96</b>	<b>110</b>
115 %	<b>65</b>	<b>500</b>	<b>565</b>	<b>70</b>	<b>525</b>	<b>595</b>	150 %	<b>80</b>	<b>585</b>	<b>665</b>
	<b>600</b>	<b>1.990</b>	<b>2.590</b>	<b>600</b>	<b>2.040</b>	<b>2.640</b>		<b>600</b>	<b>2.100</b>	<b>2.700</b>
125 %	<b>100</b>	<b>950</b>	<b>1.050</b>	<b>100</b>	<b>1.000</b>	<b>1.100</b>	250 %	<b>100</b>	<b>1.140</b>	<b>1.240</b>
85 %	—	<b>6.600</b>	<b>6.600</b>	—	<b>6.600</b>	<b>6.600</b>	111 %	—	<b>6.250</b>	<b>6.250</b>
	<b>1.560</b>	<b>12.470</b>	<b>14.030</b>	<b>1.580</b>	<b>12.680</b>	<b>14.260</b>		<b>1.640</b>	<b>12.900</b>	<b>14.540</b>

(1) Le temps de travail moyen par semaine était de 39 heures en 1938 et de 43 h. 5 en juillet 1946.

(2) Les niveaux d'activité en 1947 et 1950 ont été exprimés en pourcentage du volume de production de l'année 1938 (de la moyenne 1934-1938 pour le niveau d'activité de l'agriculture).

(3) Les « industries diverses » comprennent principalement les industries du bois, du papier, du carton, le travail des étoffes, du cuir, les industries agricoles, alimentaires, chimiques, etc...

(4) Tout le personnel actif agricole a été compté dans la catégorie « ouvriers ».

(5) Les chiffres de l'Armée comprennent tous les militaires français où qu'ils soient stationnés, à l'exclusion des Nord-Africains et des coloniaux.

(6) Les « services divers » comprennent principalement les professions libérales, les soins personnels et domestiques, les banques et assurances.

Ces besoins, comme on l'a dit, ont été établis par la Commission de la Main-d'œuvre sur la base de 48 heures de travail par semaine. Sur la base de la durée effective actuelle qui est de 44 heures en moyenne, il faudrait encore 500.000 travailleurs de plus.

**23.** Dans son rapport, qui est remis avec le présent document, la Commission de la Main-d'œuvre a défini les conditions et les mesures moyennant lesquelles peuvent être assurées la mise en place de ces effectifs supplémentaires et la meilleure utilisation de l'ensemble de la main-d'œuvre ; elles se résument ainsi :

a) *Accroissement des effectifs du secteur directement productif*, par la possibilité d'interdire certains emplois, l'interdiction de créer de nouveaux fonds de commerce, la rationalisation de l'administration et la réduction de ses effectifs, un développement de l'équipement social favorisant les femmes qui travaillent, l'engagement de négociations pour l'immigration de 500.000 travailleurs étrangers dont 250.000 au cours de 1947 ;

b) *Politique d'orientation de la main-d'œuvre dans le cadre des besoins économiques*, par l'application effective de l'ordonnance sur le contrôle de l'emploi, l'attribution au Ministère du Travail de la responsabilité unique de la politique d'ensemble de la main-d'œuvre, une centralisation des services de placement par ce Ministère et l'attribution des moyens qui leur font défaut, la décentralisation industrielle qui permet de fixer sur place une main-d'œuvre agricole excédentaire et d'adapter sans transferts inutiles les besoins aux demandes ;

c) *Programme de formation professionnelle*, par la création d'un Conseil supérieur de la formation professionnelle étendant sa compétence à tous les problèmes d'orientation, d'apprentissage, d'enseignement technique et de formation accélérée, la mise sur pied d'un Bureau Général d'information professionnelle, l'ouverture dès que possible de l'éventail des salaires dont la fermeture progressive a concouru depuis de nombreuses années à la désertion des professions qualifiées ;

d) *Augmentation de la durée effective du travail* : la semaine légale est de 40 heures ; mais, étant données les nécessités économiques, telles que les a précisées l'élaboration du plan, et pour éviter d'avoir à faire appel à une immigration trop forte, il apparaît nécessaire de faire 8 heures supplémentaires, c'est-à-dire 48 heures de travail effectif par semaine ;

e) *Accroissement de la productivité de la main-d'œuvre* par la constitution d'un organisme chargé de la mesure de la productivité, de la diffusion de cette notion insuffisamment répandue en France, et de la coordination et du contrôle des mesures prises pour son augmentation notamment par l'amélioration des méthodes de travail.



**24.** On a pu voir la diversité des efforts à faire pour que notre pays dispose, au cours des années qui viennent, d'assez des ressources essentielles pour mener à bien l'exécution de son plan de modernisation et ainsi son relèvement. Etant données l'ampleur et la complexité des mesures nécessaires pour y parvenir, des difficultés surviendront à coup sûr, tantôt l'une, tantôt l'autre.

Mais aucune ne sera insurmontable. L'ordre de grandeur des disponibilités à obtenir a été maintenu dans la limite des possibilités pratiques. Au surplus, le dispositif du plan est suffisamment souple pour permettre de l'adapter aux circonstances par des ajustements successifs, sans pour cela renoncer à atteindre les objectifs qui sont sa raison d'être. Les difficultés inévitables ne doivent donc pas nous empêcher d'agir.

## Les investissements et le financement

1. Les objectifs et les mesures proposées pour les divers secteurs qu'il s'agit de moderniser ne font pas seulement appel à un certain nombre de ressources matérielles communes.

Bien que la modernisation, dans la très large mesure où elle doit consister à rénover les méthodes (1), ne coûte rien, chacun des plans particuliers analysés au chapitre III implique, en outre, des dépenses d'investissement pour l'achat et la mise en place des outillages et pour l'exécution des travaux neufs de bâtiment et de génie civil nécessaires.

La réalisation du plan dans son ensemble suppose donc que les entreprises, tant publiques que privées, qui auront à faire face à ces dépenses en auront les moyens financiers. En d'autres termes, trouvera-t-on assez d'argent pour la mener à bien ?

Avant d'y répondre, il est extrêmement important de bien voir comment se pose en réalité cette question du financement du plan et de ses possibilités.

### § 1. — BESOINS ET POSSIBILITÉS D'INVESTISSEMENT

2. Deux constatations préalables sont à faire :

- d'une part, les besoins propres à la modernisation ne constituent qu'une faible partie des investissements qui sont à faire en tout état de cause;
- d'autre part, la limite des investissements possibles est fixée par les disponibilités matérielles, c'est-à-dire essentiellement par la production courante.

3. Comme on le sait, la France se trouve aujourd'hui devant une masse considérable d'investissements à effectuer. Ces besoins sont, pour la plus grande part, la conséquence directe et inéluctable des destructions, des spoliations et du défaut d'entretien entraînés par

---

(1) On a vu plus haut (chapitre III), à propos de chaque branche d'activité, l'importance et les modalités particulières de cette forme de modernisation.

la guerre, et ils se sont imposés à nous dès la Libération, indépendamment de tout projet de modernisation. En outre, le développement des agglomérations urbaines et la crise du logement avaient créé, dès avant la guerre, des besoins considérables d'investissements qui n'étaient pas satisfaits et qui, depuis lors, n'ont fait qu'augmenter.

Si la volonté de moderniser se traduit au début par un surcroît de dépenses, celui-ci est relativement faible. Et surtout, il permettra en fin de compte de réaliser plus rapidement et à moindre coût l'œuvre non seulement de reconstruction, mais de construction, à laquelle notre pays doit faire face.

Quoique limités, les investissements propres à la modernisation des facteurs essentiels de l'activité nationale ont donc un rôle capital : ils constituent le levier qui, seul, peut soulever la masse tout entière.

4. Il est difficile et assez vain de vouloir chiffrer la totalité des investissements devant lesquels nous nous trouvons ainsi placés ; car, pour les réaliser, il faudra nécessairement un grand nombre d'années au cours desquelles les progrès techniques, les mouvements de la population, l'évolution de la situation générale, en affectant aussi bien leur raison d'être que leur prix de revient, modifieront les données de l'évaluation.

Par contre, on peut raisonnablement procéder à une estimation de la partie de ces besoins qu'il sera possible de satisfaire d'ici 1950. Cette masse d'investissements n'est rien d'autre, en effet, que le maximum de biens d'équipement que nous pouvons escompter obtenir au cours de cette période, en aménageant au mieux nos ressources accrues, mais toujours limitées, d'énergie, de métaux ferreux, de devises et de main-d'œuvre.

Qu'ils soient produits ou importés, l'essentiel n'en saurait provenir, directement ou par le détour d'exportations servant à payer les achats à l'étranger, que de la production nationale courante. C'est seulement un appoint limité que peuvent fournir, quelle qu'en soit l'importance, les crédits extérieurs et l'utilisation des réserves occultes constituées en France, par suite du manque de confiance dans la monnaie.

Aucun procédé de technique financière ne permet d'augmenter, en dehors de ces moyens, les disponibilités nationales ; le crédit ne fait pas de miracles.

Le maximum d'investissements réalisable, tel qu'il vient d'être analysé, est donc une limite physique.

5. L'existence de cette limite physique rend nécessaire de prendre une vue d'ensemble sur les investissements de toutes sortes que les Français pourront faire d'ici 1950 à la fois pour en mesurer le volume global, et pour répartir ce dernier entre les investissements les plus utiles pour l'intérêt national.

En fait, si l'on calcule le montant de biens d'équipement que nous pouvons escompter produire ou importer sur la base des objectifs, des priorités et des mesures de modernisation précédemment exposés, on constate que le maximum d'investissements que nous puissions matériellement réaliser d'ici 1950 est de l'ordre de 3.000 milliards de francs (estimation de juin 1946).



Il faudra d'abord prélever sur cette masse de biens le minimum nécessaire pour reprendre l'entretien courant des outillages et des bâtiments existants et enrayer leur dégradation.

Les investissements en équipements nouveaux, y compris la reconstruction des maisons détruites, paraissent, par suite, pouvoir s'élever à environ 2.250 milliards, dont presque la moitié en outillage et la différence en bâtiments et travaux publics.

Sur ce total disponible, la modernisation des secteurs essentiels de l'économie et l'augmentation de leur capacité, qui conditionnent le développement de la production et, avec elle, la possibilité même de tous ces investissements, ainsi que l'importance des investissements ultérieurs, ne demanderaient, d'après les travaux des Commissions de Modernisation et les évaluations complémentaires qu'environ 720 milliards d'ici 1950.

Les principales parties prenantes sont l'agriculture, qui entre dans ce total pour 270 milliards (tracteurs et machines agricoles) et l'électricité pour 174 (barrages).

Il resterait donc 1.530 milliards de biens d'équipement pour réparer une partie des dommages de guerre en effectuant 1.100 milliards de reconstruction et 430 milliards d'entretien différé.

Non seulement les investissements propres à la modernisation ne représentent, comme on le voit, qu'un tiers du montant global des investissements nouveaux escomptés, mais sans eux, il ne serait pas possible de réaliser la totalité des autres.

Si on ne les faisait pas, il n'en résulterait en effet aucun allègement. Les autres investissements exigeraient alors qu'on prélève plus de ressources, tant matérielles que financières, sur une production moindre. Ce que la modernisation fera gagner d'ici 1950 en matières, énergie et travail compense certainement dans une très large mesure — bien qu'on ne puisse le calculer exactement — les charges supplémentaires qu'elle paraît entraîner.

6. Le tableau XX ci-contre (1) donne la décomposition envisagée des investissements nouveaux de 1947 à 1950.

---

(1) Les chiffres de ce tableau ne comprennent pas l'entretien courant qui est une dépense d'exploitation. Ils ont été établis par la Commission de Modernisation pour chaque branche où il en existe une.

Pour les activités, qui ne comportent pas encore de Commission, les chiffres inscrits ne représentent que des estimations provisoires.

Le programme d'équipement social (hôpitaux, écoles, crèches, etc...) n'a pas encore été précisé, les dépenses de cette catégorie sont comprises dans la ligne « autres investissements » et ne sont isolées jusqu'à présent que pour 1947.

Enfin, ce tableau ne comprend :

- ni les investissements militaires, qui ne pourront être fixés aussi longtemps que le Parlement et le Gouvernement n'auront pas arrêté une politique de défense nationale, et qui, dans la période présente, où les productions en série sont exclues par l'incertitude sur les armes futures, devraient être soldées par le budget des dépenses courantes à couvrir par l'impôt. Des allocations de matières ont été prévues dans le bilan des métaux ferreux;
- ni les investissements dans les territoires d'outre-mer, d'une part parce que les travaux sur le plan de modernisation de ces territoires ne sont pas assez avancés, d'autre part, et surtout, parce que l'équipement de l'Afrique du Nord, de l'Indochine, et des autres pays de l'Union Française, fait appel pour une très large part à des ressources locales qui ne sont pas entrées en ligne de compte dans les bilans matières et main-d'œuvre.

TABLEAU XX

## ESTIMATION DES INVESTISSEMENTS

A RÉALISER DE 1947 A 1950

Evaluation de Juin 1946 (en milliards de francs)

	Recons- truction	Entretien différé du fait de la guerre	Modernisa- tion et aug- mentation de capacité	TOTAL	DECOMPOSITION EN	
					Bâtiment et Trav. Publics	Matériel et Installations
<b>I. — ACTIVITES DE BASE</b>						
HOUILLERES .....	3	30	23,5	56,5	33	23,5
ELECTRICITE .....	4	20	174	198	98	100
SIDERURGIE .....	4	10	19	33	9	24
CIMENT .....	3	10	5,5	18,5	7	11,5
MACHINISME AGRICOLE .....	—	—	7	7	1	6
TRANSPORTS :						
S.N.C.F. ....	80	25	20	125	64	61
Navigation intérieure .....	15	2	3	20	11	9
Routiers publics et privés <sup>(1)</sup> .....	21	53	4	78	—	78
TOTAL .....	130	150	256	536	223	313
<b>II. — AUTRES ACTIVITES</b>						
AGRICULTURE .....	30	50	270	350	60	290
LOGEMENT : reconstruction et habitations nouvelles .....	610	—	50	660	660	—
INDUSTRIE ET COMMERCE ..	110	150	80	340	76	264
TRANSPORTS ET COMMUNI- CATIONS <sup>(2)</sup> .....	190	60	40	290	120	170
AUTRES INVESTISSEMENTS <sup>(3)</sup> .....	30	20	30	80	70	10
TOTAL .....	970	280	470	1.720	986	734
TOTAL GENERAL .....	<b>1.100</b>	<b>430</b>	<b>720</b>	<b>2.250</b>	<b>1.210</b>	<b>1.040</b>
(chiffres arrondis)						

(1) Y compris le renouvellement et l'extension du parc de camions des entreprises agricoles, industrielles et commerciales.

(2) Transports autres que ceux compris dans les activités de base, c'est-à-dire : transports urbains, voies ferrées d'intérêt local, routes nationales, aéronautique, ports, marine marchande (commerce et pêche), P.T.T. et télécommunications.

(3) Bâtiments et équipements publics divers (routes départementales, écoles, mairies, etc.), équipement social (hôpitaux, hygiène scolaire, lutte antituberculeuse, terrains de sports, etc.) et recherche scientifique.

## § 2. — LE PROBLÈME DU FINANCEMENT

7. Cette masse d'investissements, qui peut être réalisée avec les ressources limitées dont nous disposons, et qui doit l'être pour que soient atteints les objectifs visés de reconstruction, d'élévation du niveau de vie, d'équilibre de la balance des comptes et de sécurité nationale, ne pourra l'être en fait — et c'est là le véritable problème du financement — que s'il y a concordance entre l'utilisation ainsi proposée des ressources matérielles et l'emploi que la population fait de ses revenus.

Si la consommation — qui, selon le plan, doit s'accroître de façon continue au cours des prochaines années — augmentait à un rythme plus rapide que celui qui est prévu, elle absorberait une partie des ressources qui auraient dû être consacrées aux investissements. On devrait alors choisir entre, d'une part, ralentir l'exécution du plan ou même y renoncer, et, d'autre part, maintenir le pays dans une situation d'inflation qui, en empêchant toute prévision et tout calcul, compromettrait non moins sûrement la tâche de reconstruction et de modernisation.

De même, si les producteurs consacraient une part importante de leurs revenus à des investissements moins utiles que ceux prévus par le plan ou même somptuaires, il y aurait détournement de ressources au détriment de la reconstruction et de la modernisation, et le dilemme indiqué ci-dessus se poserait inévitablement.

8. L'exécution du plan suppose donc que les Français ne cherchent pas à consommer des produits et des services pour une valeur supérieure à celle des produits et services de consommation qui peuvent être mis à leur disposition, compte tenu des besoins d'investissements. Ou encore, pour dire la même chose différemment, elle suppose que les Français, dont les revenus dépassent les besoins de consommation couverts par le plan, épargnent sous toutes formes, une somme correspondante à la valeur des investissements à réaliser.

L'exécution du plan a également pour condition que les investissements somptuaires et mêmes les investissements utiles, mais moins utiles que ceux prévus par le plan, soient différés.

9. Les relations entre les trois termes : production, revenus, dépenses, sont donc fondamentales puisque d'elles dépendent l'équilibre ou le déséquilibre de l'économie tout entière ; et c'est dans ce cadre notamment qu'il faut envisager la possibilité financière d'exécuter le plan.

Aussi bien est-ce en se fondant sur ces données du revenu national que tous les grands pays déterminent aujourd'hui leur politique budgétaire et économique : les Etats-Unis dès avant la guerre, le Royaume-Uni dont la Trésorerie accompagne la présentation de chaque budget d'un livre blanc sur le revenu national, l'Union Soviétique qui s'en sert pour comparer les prévisions et les résultats de ses plans quinquennaux.

## § 3. — IMPORTANCE DES INVESTISSEMENTS DANS LE REVENU NATIONAL

10. Afin de se rendre compte si l'effort demandé d'ici 1950 à l'épargne — au sens le plus large du terme — n'est pas démesuré, on a calculé, au moins comme ordre de grandeur,

pour les années 1929, 1938 et 1946, ainsi que, sur la base du plan, pour 1947 et 1950, le montant du « revenu national », entendu comme la valeur de la masse totale de marchandises et de services à la disposition de la population française au cours de l'année considérée (1), ainsi que la décomposition du revenu national entre biens de consommation et biens d'investissements. Les chiffres ainsi obtenus permettent de préciser les rapports qui devront s'établir entre consommation et investissement, ainsi qu'entre les différentes catégories de consommations et d'investissements entre elles.

Le revenu national escompté pour 1947 a été évalué provisoirement à près de 3.000 milliards environ et à 3.700 milliards environ pour 1950 cependant que les disponibilités en biens d'équipement s'élevaient respectivement à 675 et 915 milliards.

11. La part des investissements, *y compris l'entretien*, dans l'emploi du revenu national, doit donc être de 23 à 25 % environ, au cours des prochaines années.

Cette proportion ne signifie pas que l'appel à l'épargne sur le marché des capitaux doive procurer des sommes correspondant à 23 ou 25 % des revenus distribués. Il s'agit ici du rapport entre la valeur de la production de biens d'équipement et la valeur de la production nationale dans son ensemble. Comme on le verra plus loin, les moyens financiers correspondants proviennent de sources nombreuses; l'épargne prête à s'investir sur le marché financier et monétaire est l'une des plus importantes mais non la seule. Pour 1947, année pour laquelle il est possible de faire des prévisions raisonnables, la part demandée à cette forme d'épargne n'excéderait pas 8 à 9 % des revenus distribués, proportion déjà atteinte avant la guerre.

Cet effort d'investissement, qui n'est au reste pour une grande part que la manifestation concrète du principe proclamé de l'égalité et de la solidarité de tous les Français devant les charges de la guerre, n'apparaît pas — tout en étant important — disproportionné aux capacités du pays : déjà, en 1946, malgré des difficultés de toute sorte, 19 % des disponibilités nationales ont été consacrés aux investissements (contre 16 % en 1938 et 20 % en 1929). D'ici 1950, ces disponibilités vont aller en s'accroissant par l'exécution même du plan, et celle-ci mettra l'économie nationale en état de fournir plus aisément l'effort demandé; car, en même temps, elle permettra d'améliorer progressivement les conditions d'existence.

#### § 4. — LES NIVEAUX CROISSANTS DE CONSOMMATION CORRESPONDANT A L'EXÉCUTION DU PLAN

12. Le développement des investissements et celui de la consommation ne sont pas, autant qu'on pourrait être d'abord tenté de le croire, des possibilités contradictoires entre lesquelles il faille choisir. Chacune est le complément nécessaire de l'autre : le relèvement de la consommation et par conséquent de la production exige des investissements qui le précède nécessairement. Aussi des mesures devront-elles être prises pour maintenir l'accroissement de la consommation, pendant une première période, dans des limites compatibles avec l'augmentation indispensable des exportations et de la production de biens d'équipement. Mais, d'autre part, la satisfaction raisonnable des besoins normaux est le moyen décisif de stabiliser effectivement les prix, de restaurer l'efficacité du travail, de rétablir l'équilibre budgétaire, en réintégrant l'ensemble des transactions dans le système fiscal, et de rendre possible le développement de l'épargne

(1) Une note sera remise ultérieurement donnant les éléments de ce calcul, ainsi que les méthodes et les sources utilisées.

Il s'agit de faire en sorte que la production se relève plus vite que la consommation, afin de dégager une marge suffisante pour réaliser des investissements et des exportations plus importants qu'avant-guerre.

De fait, les estimations du revenu national, anticipé sur la base des objectifs du plan, montrent, comme il a été dit plus haut, que la consommation doit augmenter d'une façon continue pour atteindre en 1950 un niveau supérieur à celui de 1929, la meilleure année que nous ayons connue entre les deux guerres — ce qui suppose, d'ailleurs, une élévation parallèle du pouvoir d'achat réel des consommateurs, notamment des salariés. Mais le rythme d'accroissement de la consommation variera selon les produits, la concurrence n'étant pas partout la même entre les besoins de la consommation intérieure, la nécessité d'exporter et l'accumulation du capital.

13. C'est ainsi qu'il n'y a pas, en règle générale, de conflit direct pour les denrées alimentaires.

L'amélioration de la situation alimentaire dépend uniquement de la rapidité avec laquelle la production agricole retrouvera son niveau d'avant-guerre et le dépassera. C'est précisément à y parvenir dans les délais les plus brefs que visent les investissements prévus par le plan dans l'agriculture. La priorité donnée à celle-ci et aux industries fabriquant les matières et l'équipement qui lui sont nécessaires — à des prix progressivement réduits au fur et à mesure de la modernisation — doit permettre un redressement rapide, réserve faite bien entendu des circonstances atmosphériques. Le niveau de consommation de 1938 devrait être atteint en 1948 ou 1949 et dépassé en 1950.

Aussi bien un approvisionnement normal en produits alimentaires est-il le seul moyen de ramener à un travail productif ceux qui en ont été détournés par l'attrait des gains du marché noir et de mettre fin à l'absentéisme qu'entraînent les difficultés de ravitaillement.

Pour ce qui est des autres produits non durables, la consommation familiale d'électricité et de gaz dépasse déjà le niveau d'avant-guerre. L'augmentation des disponibilités en charbon devrait permettre de donner aux foyers domestiques en 1948 des quantités voisines de celles consommées en 1938.

14. La concurrence de la consommation et des exportations est plus importante pour les produits semi-durables, notamment pour les textiles. Elle doit être résolue par un large programme d'articles d'utilité sociale pour la consommation intérieure. L'augmentation de la production textile devrait permettre, compte tenu de l'accroissement des exportations, de retrouver le niveau de consommation d'avant-guerre vers 1947 pour la laine, et 1948 pour le coton. Pour les textiles artificiels, les chiffres, très bas il est vrai, de 1938, seront dépassés sensiblement dès 1947. Plusieurs années cependant s'écouleront encore avant que les Français n'aient pu reconstituer leur garde-robe traditionnelle.

C'est pour le logement et les biens de consommation durables, tels que les automobiles, les appareils ménagers et tous les autres éléments du confort moderne, que la concurrence avec l'investissement et l'exportation est la plus accusée, car c'est dans le domaine des constructions mécaniques et du bâtiment que soit l'effort d'exportation soit l'effort d'investissement devra être le plus grand. De plus, c'est la même épargne qui opte entre les investissements productifs et les achats de biens durables de consommation. Pour tous ces biens, l'exécution du plan de modernisation est la condition préalable, *sine qua non*, d'une production en grandes séries.

15. Ainsi, tout en consacrant aux investissements la part de la production nationale que suppose le plan, les Français devraient pouvoir retrouver, pour tous les articles essentiels de consommation, leurs possibilités d'achat de 1938 entre 1947 et 1949; en 1950, leur niveau de vie dans l'ensemble, à l'exception du logement, serait nettement supérieur à celui d'avant-guerre.

Toutefois, cet accroissement de bien-être ainsi que les progrès ultérieurs ne seront possibles que par la transformation des bases de la production, préliminaire indispensable de la transformation des conditions de vie.

Le pays doit être mis en présence de ses responsabilités : si la partie de la population dont les revenus dépassent les besoins de consommation prévus par le plan ne faisait pas, pour les investissements productifs reconnus nécessaires l'effort d'épargne reconnu possible, c'est-à-dire si elle consacrait à des dépenses de consommation une part excessive de ses revenus, ou bien si une part également excessive du revenu national était consacrée à des investissements non productifs, tels que les armements, non seulement on n'obtiendrait aucun des résultats qu'on s'imaginait ainsi atteindre d'une manière plus rapide, mais on dissiperait en facilités momentanées les dernières réserves d'une économie déficitaire et, pour une amélioration illusoire, on condamnerait le pays à un appauvrissement et à un affaiblissement définitifs.

L'avenir des Français est donc entre leurs mains, et il dépend d'eux que la possibilité de financement du plan devienne une réalité, et avec elle le plan tout entier.

#### § 5. — FORMES SOUS LESQUELLES EST POSSIBLE LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PRÉVUS PAR LE PLAN

16. Si les Français le veulent, c'est-à-dire s'ils limitent leur consommation à ce que permet l'utilisation optimum de nos ressources et s'ils se refusent à faire des investissements somptuaires ou simplement inopportuns, les capitaux nécessaires pour financer les investissements prévus dans le plan existeront sous des formes multiples :

- accroissement des dépôts stables dans les caisses d'épargne et dans les banques, augmentation des fonds capitalisés par les organismes d'assurance et de prévoyance, souscription directe aux émissions de valeurs mobilières et aux fonds publics, thésaurisation, retenues opérées pour alimenter des fonds d'équipement comme le Fonds collectif d'équipement rural, éventuellement excédent des recettes d'impôts sur les dépenses courantes de l'Etat et des collectivités publiques, etc...

L'importance de chacune d'elles et les modalités de l'appel qui y sera fait dépendent dans une très large mesure du niveau des prix, de la répartition des revenus distribués et des perspectives économiques et monétaires générales qu'il ne peut encore être question de déterminer pour les années 1948-50. On ne saurait entreprendre cette étude dès maintenant que pour 1947 ainsi qu'il est fait plus loin.

17. Mais s'il est illusoire de vouloir chiffrer dès maintenant les possibilités de l'épargne jusqu'en 1950, il est possible de dégager quelques perspectives et il est utile de fixer quelques règles générales pour la formation et l'emploi des principaux moyens de financement :

a) Il ne fait aucun doute que l'épargne paysanne, dès lors qu'elle ne sera plus sollicitée pour combler le déficit des finances publiques, et que seront offerts aux agriculteurs les tracteurs, motoculteurs, etc..., nécessaires pour moderniser leurs exploitations, se portera spontanément vers des emplois productifs qui l'intéressent directement.

Pour les agriculteurs le désir d'investir crée le goût d'épargner et, pour peu que se rétablisse la confiance dans la monnaie, leurs possibilités actuelles d'auto-financement s'accroîtront des réserves qu'ils ont jusqu'à présent thésaurisées. Les investissements agricoles seront également facilités par des institutions déjà anciennes comme le Crédit Agricole ou nouvelles comme le Fonds Collectif d'Équipement Rural, dont la création est recommandée conformément aux conclusions des Commissions de Modernisation agricoles.

18. b) Pour les investissements industriels, une part importante sera fournie, comme dans le passé, par les disponibilités des entreprises elles-mêmes. Bien entendu, ne devraient être incluses dans les prix et par conséquent supportées par le consommateur, que les sommes nécessaires :

1° au renouvellement normal du matériel existant;

2° à l'intérêt et à l'amortissement des emprunts contractés pour l'extension et la modernisation.

Les mêmes principes doivent être appliqués par les entreprises nationalisées.

Il existe, en outre, dans nombre d'entreprises privées, des réserves antérieurement constituées, qui leur permettront de financer en capital les travaux neufs, sans appel au crédit.

19. c) Sur la part des investissements à la charge de l'État, c'est-à-dire tant pour son équipement propre que pour les indemnités de dommages de guerre lui incombant, une contribution très importante sera fournie par la contre-partie en francs des crédits étrangers et des avoirs publics en or et en devises qui seront mobilisés. Il est essentiel que ces recettes financières, provenant de ressources en capital, ne soient pas utilisées à couvrir les dépenses courantes, mais soient en définitive reconstituées sous forme de capital matériel. Quant aux paiements en francs faits aux propriétaires de valeurs étrangères réquisitionnées, on peut raisonnablement prévoir que ceux-ci en réinvestiront la plus grande partie.

20. d) Les entreprises privées ou nationalisées, ainsi que l'État et les instituts financiers agissant pour son compte, feront appel, comme par le passé, à l'épargne des particuliers, sur le marché des capitaux.

Il sera nécessaire de poursuivre une politique de baisse du taux général de l'intérêt et surtout de différenciation des taux suivant les emplois, ce qui, avec le contrôle des émissions de valeurs mobilières, permettra à l'État d'orienter l'investissement de l'épargne.

Quant à l'ampleur de l'appel qui pourra être fait au marché des capitaux, il échappe à toute prévision à longue échéance. Il est certain qu'il existe à l'heure actuelle des réserves très importantes qui ne s'investissent pas, faute de confiance dans la monnaie.

Le plan, comme toute entreprise de quelque durée, ne peut se concevoir que dans un état d'équilibre et de stabilité au moins relative de la monnaie et des prix. Sinon les Français n'épargneront pas et n'investiront pas.

Les épargnants éventuels préféreront, comme c'est le cas actuellement, ou garder des stocks excessifs de marchandises, ou conserver des liquidités anormales pour acheter, dès occasion favorable, des biens de consommation durables ou des valeurs refuges, ou encore exporter des capitaux dans la mesure où les lacunes inévitables du contrôle des changes le rendent possible.

21. e) Enfin, le recours au crédit bancaire sera indispensable surtout dans la phase initiale, à la fois :

- Pour assurer la mise en œuvre régulière du plan, en évitant que son exécution soit compromise par des resserrements momentanés du marché des capitaux;
- Pour anticiper sur la formation et surtout sur le placement de l'épargne.

Un des procédés techniques pour réaliser l'expansion de crédit existe en France depuis que le Crédit National a la faculté de développer rapidement ses opérations à moyen terme.

L'expansion de crédit est d'ailleurs un moyen normal et sain de financement, dans la mesure où sont respectées ses limites naturelles, qui sont :

- que le volume des crédits bancaires, affectés aux dépenses d'équipement ne dépasse pas, ajouté aux autres moyens de financement, le volume des ressources matérielles disponibles chaque année pour les investissements, ce qui exige une coordination parfaite entre l'exécution du plan et la politique du crédit;
- que les crédits distribués le soient non pour financer des stocks excessifs mais pour financer des investissements, non seulement rentables pour l'entreprise qui les fait, mais productifs pour l'ensemble de l'économie. C'est dire que la réalisation du plan et l'amélioration des rendements — abaissement des prix de revient réels — doivent dominer la distribution du crédit en servant de critérium au banquier dans l'étude des programmes d'investissements que lui présentent les entreprises.

Il ne faut donc pas abandonner mais renforcer ce moyen traditionnel et efficace de contrôle économique que constitue l'examen auquel donne lieu une demande de crédit.

Même dans une économie entièrement planifiée comme celle de l'U.R.S.S., il a été reconnu nécessaire de se servir de l'octroi du crédit comme du moyen de contrôle économique le plus efficace et les banques ont été dotées à cet effet d'une indépendance et d'une responsabilité appropriées. C'est ce qu'on appelle en U.R.S.S. « le contrôle du plan par le rouble ».

Enfin, il est nécessaire que le crédit soit consolidé, dès que possible, par l'épargne réelle.

22. Qu'il s'agisse des ressources propres des agriculteurs et des entreprises, de l'appel au marché des capitaux ou du crédit, le financement du plan, comme le financement de tout effort d'investissement sous quelque régime économique que ce soit, repose en réalité sur l'épargne.

Mais cette épargne ne se créera et ne s'investira en emplois productifs que si une condition préalable est remplie, l'équilibre du budget des dépenses courantes de la nation.

#### § 6. — LA CONDITION FONDAMENTALE DU FINANCEMENT DU PLAN : L'ÉQUILIBRE DU BUDGET DES DÉPENSES COURANTES DE LA NATION

23. L'équilibre du budget des dépenses courantes de l'Etat, des entreprises d'Etat autonomes et des collectivités locales est la condition *sine qua non* du rétablissement de la confiance dans la monnaie, et par conséquent de la stabilité des prix et de la mise en vente des marchandises actuellement retenues par les producteurs. Indispensable en tout état de cause, cet



équilibre des recettes et des dépenses publiques est rendu encore plus nécessaire par le grand effort de reconstruction et de modernisation que la France doit accomplir. Le déficit des finances publiques draine, en effet, vers une consommation actuelle des ressources financières et matérielles (capitales d'épargne, devises, matières premières, main-d'œuvre, moyens de transport, etc.) qui sont indispensables à l'œuvre d'équipement.

24. Un effort de volonté et d'organisation devrait permettre d'atteindre dès 1947 un double résultat :

a) La remise en ordre des comptes de l'Etat, permettant de distinguer clairement entre :

- d'une part, les dépenses de reconstruction et d'investissement productif qu'il est normal de couvrir par le crédit et l'épargne. C'est pourquoi, comme il a été dit plus haut, les dépenses d'équipement à la charge de l'Etat ont été incluses dans le programme d'investissement prévu pour 1947-1950;
- d'autre part, toutes les autres dépenses, y compris les dépenses militaires qui doivent être couvertes par les recettes courantes.

b) L'équilibre rigoureux du budget courant sans appel au crédit.

Ce déficit a décri en valeur réelle comme le montre le tableau suivant où les recettes et les dépenses de l'Etat en 1943, 1945 et 1946 ont été calculées sur la base des prix de 1938.

Evolution des dépenses et des recettes de l'Etat en 1943, 1945 et 1946  
calculées sur la base des prix de 1938 (1)

(milliards de francs)

	1938	1943	1945	1946
I. — Dépenses ordinaires et exceptionnelles (Budget (2) et Trésor) .....	103,2	185	152,7	94
H. — Recettes budgétaires .....	54,6	51,5	59	59,5
III. — Déficit .....	48,6	133,5	93,7	34,5
IV. — Dépenses civiles d'équipement et de reconstruction.	3,1	2,3	3,7	26,5
V. — Reste à couvrir par moyens de Trésorerie.....	51,7	135,8	97,4	61

(1) On a rendu les chiffres de 1943-1945-1946 comparables à ceux de 1938 en les divisant par l'indice moyen de l'ensemble des prix de gros officiels dans l'année considérée, soit (base 100 en 1938) :

- 234 en 1943;
- 375 en 1945;
- 625 en 1946.

(2) D'après les crédits ouverts et non les dépenses effectives.

Il reste que, pour 1947, l'équilibre du budget des dépenses courantes exigera un effort considérable. Il suppose, en particulier, que les pouvoirs publics donnent aux entreprises nationalisées le moyen d'équilibrer leurs comptes d'exploitation, ou, à défaut, en période de réadaptation pourvoient à cet équilibre par des subventions inscrites au budget des dépenses courantes, et couvertes ainsi par l'impôt.

25. Mais il n'y a pas de choix : si cet effort n'est pas mené à bien, non seulement l'exécution du plan serait compromise, mais toute tentative de réalisation deviendrait dange-

reuse. L'expansion des crédits privés conjugués avec les avances faites au Trésor par la Banque de France amènerait l'inflation et précipiterait la chute de la monnaie.

#### § 7. — LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS PRÉVUS EN 1947

26. Ce n'est qu'au moment de l'élaboration de chaque tranche annuelle du plan qu'on peut chiffrer pour l'année à venir, à la fois :

- les dépenses d'investissement, qui n'ont fait l'objet pour la période 1947-1950 que d'estimations en ordre de grandeur — sauf en ce qui concerne les activités de base;
- les possibilités de financement en évaluant les ressources escomptées de chaque moyen de financement.

Le rapprochement des deux évaluations doit conduire à ajuster le programme désirable au programme possible sans inflation.

27. Pour 1947, le *total des investissements de toutes natures* dans la métropole — y compris, par conséquent, la réparation des dommages de guerre immobiliers — que les ressources matérielles rendent possibles, s'élève à environ 440 milliards (évaluation sur la base des prix de juin 1946).

Le détail par branche et par objet en est donné dans le tableau XXI ci-après.

28. L'évaluation de ce qu'il est permis d'attendre en 1947 des diverses sources de financement est évidemment délicate.

Les résultats du *premier semestre 1946* ont été les suivants :

- 20 à 25 milliards pour les ressources propres des particuliers et des entreprises;
- 80 milliards pour la contre-partie en francs des crédits étrangers et des avoirs publics en or et en devises (170 milliards escomptés pour l'année entière);
- 83 milliards pour le marché financier et monétaire;

soit au total, pour la moitié de l'année, entre 180 et 185 milliards.

Si l'on tient compte du développement de la production, notamment des ressources-clefs, prévu dans le programme de 1947, il semble bien qu'il ne soit pas déraisonnable d'espérer financer 460 milliards (1) d'investissement en escomptant :

- 70 milliards des ressources propres tant des agriculteurs que des entreprises industrielles;
- 140 à 150 milliards de la contre-partie en francs des crédits étrangers et des avoirs publics en or et en devises d'après les estimations du Ministère des Finances;
- 240 à 250 milliards seraient donc à demander à l'épargne.

---

(1) Les investissements métropolitains (tableau N° XXI) s'élèvent à 440 milliards environ. Il faut y ajouter environ 20 milliards représentant la part des investissements des territoires d'outre-mer, qui devrait être financée par l'épargne métropolitaine.

29. Ce dernier chiffre correspond, en ordre de grandeur, à 9 % des revenus distribués de 1947, estimés à 2.700 milliards sur la base de la production prévue par le plan, du niveau de prix de juin 1946 et en admettant le budget courant en équilibre. Cette proportion est sensiblement égale à celle qui fut atteinte en 1938 (8 %), avec une activité médiocre, une monnaie instable et une conjoncture menaçante.

Il faut noter, en outre, comme il a été déjà souligné plus haut, que l'appel à l'épargne nouvelle, c'est-à-dire formée en 1947, sera réduit dans une très large mesure, si les Français retrouvent confiance dans le sort de la monnaie, par l'apport de l'épargne antérieure très importante qui actuellement ne s'investit pas, mais demeure sous forme de liquidités anormales en billets, en or ou en devises et sous forme de stocks anormaux.

Si cette épargne accumulée s'investit, le recours à l'expansion du crédit devrait être en 1947 relativement réduit.

On voit donc que l'équilibre du budget des dépenses courantes s'impose dès 1947, à la fois pour que l'épargne antérieure s'investisse grâce au retour à la confiance dans la stabilité du franc, dont l'équilibre budgétaire représente un élément décisif et pour que l'épargne prête à s'investir soit utilisée à des fins productives.

Les dépenses d'équipement et de reconstruction supportées par l'Etat sont incluses à concurrence de 220 milliards environ dans les 460 milliards du programme de 1947.

30. Les modalités suivant lesquelles seront utilisées les possibilités de financement qui viennent d'être sommairement exposées, devront être déterminées par les institutions intéressées, notamment le Conseil National du Crédit.

TABLEAU XXI  
**ESTIMATION DES INVESTISSEMENTS MÉTROPOLITAINS**  
**A RÉALISER EN 1947 (1)**

Evaluation de Juin 1946 (en milliards de francs)

	<i>Bâtiments et Trav. publics</i>	<i>Matériel et Installation</i>	<i>TOTAL</i>
<b>I. — ACTIVITES DE BASE</b>			
CHARBON (houille et lignite) .....	7,5	6	13,5
ELECTRICITE .....	20	22	42
SIDERURGIE .....	2	5	7
CIMENT .....	2	2,5	4,5
MACHINISME AGRICOLE .....	0,2	1	1,2
TRANSPORTS : S. N. C. F. ....	15	23	38
Navigation fluviale .....	3	4	7
Transports routiers publics et privés (2) .....	—	28	28
TOTAL ACTIVITES DE BASE .....	49,7	91,5	141,2
<b>II. — AUTRES ACTIVITES</b>			
<b>1° AGRICULTURE</b>			
Drainage, assainissement, irrigation .....	1,4	—	1,4
Chemins ruraux .....	0,6	—	0,6
Electrification et gaz .....	—	6	6
Alimentation en eau potable .....	2,2	—	2,2
Traitement des produits agricoles .....	1,2	3,3	4,5
Habitat rural et aménagement de villages .....	2	—	2
Remembrement .....	—	1 (3)	1
Ecoles, stations d'essais et de recherches .....	0,2	0,1	0,3
Machines agricoles .....	—	30	30
Equipement forestier .....	0,5	1	1,5
Total .....	8,1	41,4	49,5
<b>2° LOGEMENT : RECONSTRUCTION ET HABITATIONS NOUVELLES</b>			
Déménagement, déblaiement, démolitions .....	5	—	5
Voieries et réseaux divers des localités sinistrées .....	15	—	15
Constructions provisoires .....	2	—	2
Reconstruction et réparations d'habitations .....	82	—	82
Construction de nouveaux logements .....	7	—	7
Total .....	111	—	111

# ESTIMATION DES INVESTISSEMENTS MÉTROPOLITAINS

A RÉALISER EN 1947 (1)

(suite)

	<i>Bâtiments et Trav. publics</i>	<i>Matériel et Installation</i>	<i>TOTAL</i>
<b>3° INDUSTRIE ET COMMERCE</b>			
Carbonisation .....	0,5	3,5	4
Carburants : raffinage, distribution .....	0,5	5	5,5
prospection .....	—	2	2
Fonderie .....	—	1	1
Matériaux de construction .....	1	2,5	3,5
Bâtiments et Travaux Publics .....	0,6	8	8,6
Machines-Outils .....	—	1	1
Automobiles .....	0,5	5	5,5
Textiles .....	2	5	7
Autres industries et commerce .....	10	15	25
Total .....	15,1	48	63,1
<b>4° TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS</b>			
Transports urbains et V. F. I. L. ....	1,1	4	5,1
Routes Nationales .....	10	—	10
Aéronautique .....	4	5,5 (5)	9,5
Ports .....	8	4	12
Marine marchande (commerce et pêche) .....	—	18	18
P. T. T. et Télécommunications .....	2,5	7	9,5
Total .....	25,6	38,5	64,1
<b>5° AUTRES INVESTISSEMENTS</b>			
Bâtiments et Equipements publics divers (6) .....	8	—	8
Equipement social (7) .....	2	—	2
Recherche Scientifique (4) .....	—	0,4	0,4
Total .....	10	0,4	10,4
TOTAL AUTRES ACTIVITES .....	169,8	128,3	298,1
<b>R E C A P I T U L A T I O N</b>			
I. — ACTIVITES DE BASE .....	49,7	91,5	141,2
II. — AUTRES ACTIVITES .....	169,8	128,3	298,1
TOTAL GENERAL .....	219,5	219,8	439,3

(1) Non compris l'entretien courant et les investissements militaires.

(2) Renouvellement et extension du parc de camions des entreprises industrielles et commerciales.

(3) Dépenses de personnel.

(4) Il s'agit exclusivement des dépenses d'équipement affectées à la recherche scientifique. Les crédits de personnel qui sont très supérieurs ne sont pas inclus dans ce tableau.

(5) Renouvellement et extension du parc d'avions de transport de voyageurs et de marchandises.

(6) Routes départementales, Ecoles, Mairies, etc.

(7) Lutte antituberculeuse, hôpitaux, terrains de sports, hygiène scolaire, etc.



## Méthodes d'exécution

---

1. Le décret du 3 Janvier 1946 créant le Conseil du Plan a donné au Conseil la mission de proposer au Gouvernement les moyens d'assurer l'exécution du plan.

Le plan est pour la France une entreprise nouvelle, qui nécessite des méthodes nouvelles de consultation et d'action. Ces méthodes devront être adaptées aux circonstances et modifiées lorsque l'expérience en montrera la nécessité.

Les propositions qui suivent n'ont pas la prétention de traiter toutes les questions de méthode ou d'organisation que l'exécution du plan soulèvera en cours de route. Elles tendent essentiellement à assurer une base de départ qui nous permette de mettre en œuvre le programme 1947, tout en réservant les possibilités d'adaptation que l'expérience dans l'action suggèrera.

C'est dans cet esprit que nous examinerons brièvement les méthodes d'élaboration, d'exécution et de contrôle du plan, la répartition des ressources-clefs et certaines des réformes nécessaires pour en faciliter l'exécution.

### § 1. — ÉLABORATION DU PLAN, EXÉCUTION ET CONTROLE DE L'EXÉCUTION

2. Les instructions adressées, le 10 Janvier 1946, au Commissaire du Plan, par le Président du Gouvernement, après décision du Conseil des Ministres, traitaient de la question de la méthode d'élaboration du plan dans les termes suivants :

*« Toute la Nation doit être associée à cet effort. »*

« Le Pays n'acceptera les mesures prises que pour autant qu'il connaîtra et comprendra clairement la situation réelle. Que ce soit par conséquent pour permettre aux responsables de notre politique économique de choisir en toute connaissance de cause, ou pour que le Gouvernement obtienne l'acquiescement et la collaboration du Pays à l'exécution des décisions qui seront prises, l'établissement et la large diffusion dans le public du bilan d'ensemble de notre situation économique, des plans de modernisation et de leurs répercussions sur les activités et la vie de chacun, paraissent indispensables. Le plan n'est pas seulement utile à l'administration et aux pouvoirs publics, il intéresse tous les Français qui y trouveront les données générales sur notre situation et des directives pour les guider dans l'orientation de leurs initiatives individuelles. »

« Puisque l'exécution du plan exigera la collaboration de tous, il est indispensable que tous les éléments vitaux de la Nation participent à son élaboration. C'est pour cela que la méthode de travail proposée associe dans chaque secteur l'administration responsable, les experts les plus qualifiés, les représentants des syndicats professionnels (ouvriers, cadres et patrons). »

« Le Commissaire Général et ses services établissent les directives générales pour les Commissions de Modernisation, suivent constamment la progression de leurs études et veillent à ce que chaque Commission soit à même de tenir compte des incidences, des besoins ou des limitations révélés dans les autres, ainsi que des conclusions de la Commission des Territoires d'Outre-Mer. Ils sont responsables de la synthèse des travaux des diverses Commissions. »

Ce sont ces directives qui ont dicté la méthode employée pour l'élaboration du premier plan qui vous est soumis.

Cette méthode a consisté à réunir dans un travail collectif et une consultation constante les éléments compétents pour chaque production : administrations, industriels, agriculteurs, syndicats ouvriers, experts, et, d'autre part, à dégager la vue d'ensemble, tenue à jour et connue de tous, permettant à chacun de situer ses objectifs par rapport aux objectifs généraux.

C'est en exécution de ces directives qu'ont été constituées 18 Commissions de modernisation dont le travail a été coordonné par les soins du Commissariat. La liste détaillée des Commissions ainsi que le résumé de leurs travaux se trouvent à la fin de ce rapport. Les noms et qualités de leurs membres y sont donnés. Pour la première fois, tous les éléments intéressés au progrès d'une industrie ou d'une production se sont trouvés réunis afin d'accomplir ensemble une tâche commune, à laquelle plus de mille personnes ont participé.

Il y a dans le fonctionnement des Commissions de Modernisation une très grande différence avec les Commissions constituées jusqu'alors. Dans le passé, les Commissions d'experts ou les Commissions Tripartites avaient un rôle consultatif auprès de l'administration qui les consultait sur des points spécifiques, tandis que dans les Commissions de Modernisation qui comprennent les représentants de l'administration, les membres ont une tâche collective et un objectif commun. Certes, il ne pouvait pas être question de leur donner un pouvoir de décision qui appartient au Gouvernement et au Parlement, mais l'ensemble de la commission avait reçu une responsabilité collective et une tâche déterminée.

L'expérience des travaux des neuf derniers mois a montré quelle force psychologique comporte une telle méthode. Au lieu de sèches et bureaucratiques, ces commissions sont devenues des sources de vie, les travaux d'un certain nombre d'entre elles que nous remettons en même temps que ce rapport, en sont la preuve évidente. La connaissance prise en commun des problèmes communs facilite grandement les décisions et leur compréhension par tous lorsqu'elles sont prises. Dans beaucoup de cas, l'action résulte de la consultation elle-même.

En même temps que se poursuivaient ces travaux, le Commissariat Général groupait, dans une vue d'ensemble, les conclusions des Commissions de Modernisation, réajustant les objectifs aux possibilités d'ensemble à mesure qu'elles se précisaient, provoquant les échanges de vue directs entre les différentes commissions pour permettre de dégager une vue commune quand cela se montrait nécessaire.

C'est ainsi, par exemple, qu'il a été possible au Commissariat d'établir, pour la première fois, le bilan d'ensemble des besoins de la France en main-d'œuvre pour chaque activité au



cours des prochaines années. C'est grâce à ce bilan que la Commission de la Main-d'Œuvre a pu définir les mesures générales à longue échéance, et les mesures immédiates qu'elle recommande dans son très important rapport.

Dans la mesure où les propositions du Commissariat Général et des Commissions de Modernisation contenues dans ce rapport apportent une contribution à la solution des problèmes que notre pays doit résoudre, le mérite le plus grand en revient à la méthode employée. Travail collectif et consultations avant toute décision, vues d'ensemble constamment tenues à jour et connues de tous, voilà l'essentiel de la méthode.

Nous pensons que c'est seulement en appliquant une telle méthode qu'il sera possible de faire du plan une réalité vivante. Les chapitres précédents ont montré que, si, pour les activités de base, on pouvait et l'on devait définir et décider les programmes pour quatre ans, il n'en était pas de même pour le reste des activités françaises. Pour celles-ci des objectifs sont proposés pour 1950, mais ces objectifs ont pour objet d'orienter l'action et non de la cristalliser ; ils sont provisoires et révisables. De même que nous soumettons au Conseil un programme précis pour 1947, de même il faudra chaque année définir un programme qui tienne compte des ressources essentielles dont on pourra disposer. Autrement on risquerait, soit par excès d'optimisme de provoquer l'inflation qui minerait la base de stabilité indispensable à l'entreprise, soit par excès de prudence de ne pas utiliser à plein notre potentiel économique. Le plan devra faire l'objet d'une élaboration constante et d'ajustements successifs.

C'est ainsi seulement que les problèmes pourront être réglés par un échange permanent d'idées entre l'administration et le pays, dans une *économie concertée* et non pas dans une économie dirigée à caractère bureaucratique ou corporatif.

Il faudra donner une large diffusion au plan et aux programmes précis qui seront engagés, ainsi qu'aux progrès accomplis. Ainsi seulement sera réalisée la convergence dans l'action indispensable et sera obtenue la participation active de l'opinion publique. Connaissant et acceptant les objectifs lointains aussi bien que les réalités immédiates, toutes les forces créatrices de la Nation seront en mesure de comprendre les causes des décisions prises, et, par conséquent, d'apporter leur contribution à l'action collective.

3. Dans l'œuvre collective qu'est l'élaboration, l'exécution et le contrôle de l'exécution du plan, les administrations ont un rôle important à remplir. Ce rôle sera facilité et en fait dans beaucoup de cas rendu possible, par la consultation constante et la discussion libre des problèmes à la solution desquels elle a à contribuer, discussions qui se poursuivent et se sont poursuivies sans cesse depuis neuf mois, au sein des Commissions de Modernisation. Dans la définition des méthodes de travail et de l'organisation nouvelle que nécessite l'œuvre nouvelle qu'est le plan, nous ne devons pas oublier en effet que, depuis dix ans, les administrations ont eu à faire face dans le domaine économique à des tâches sans cesse plus lourdes et fréquemment opposées. Après avoir lutté contre les effets de l'abondance, elles ont dû remédier aux méfaits de la pénurie.

Puis, pour éviter l'emprise de l'occupant, elles ont été largement incitées par l'esprit de résistance à organiser la diffusion des responsabilités et le manque de coordination. La Libération rejetant soudain notre économie dans l'effort de guerre a consacré la primauté des besoins militaires sur les besoins civils. La victoire a encore renversé les objectifs et les méthodes.

Maintenant, les administrations ont à faire face, une fois de plus, à une tâche nouvelle et inverse de celles qu'elles ont assumées jusqu'à présent. Elles ont reçu le contrôle direct d'un

important secteur nationalisé de l'industrie. Au lieu de diriger une économie en recul et autarcique, elles doivent aider à promouvoir une économie en expansion et ouverte sur le monde. Elles doivent contribuer à organiser l'utilisation optimum de nos ressources pour une production et des investissements croissants, pour de larges échanges avec l'étranger.

Il est évident, dans ces conditions, qu'on ne peut songer à utiliser sans de profondes modifications une organisation, une réglementation et des méthodes d'action et de contrôle, remontant souvent à 1940, sinon au delà, et qui aboutissent par la force des choses à des résultats à rebours des nécessités actuelles.

4. La méthode pour l'élaboration du plan, pour son adaptation constante aux circonstances, pour son exécution et le contrôle de l'exécution est aussi importante que le plan lui-même. C'est en nous appuyant sur l'expérience des neuf derniers mois que nous proposons le maintien de l'institution et des méthodes nouvelles que constituent les Commissions de Modernisation et le Commissariat Général du plan. Nous proposons également que le Commissariat Général, de même qu'il a reçu la mission d'assurer l'élaboration du plan, reçoive celle d'assurer la coordination et le contrôle de son exécution.

Bien entendu, certaines modifications pourront être apportées aux commissions existantes soit pour assurer les regroupements désirables, soit pour amender dans certains cas leur composition en vue de mettre fin s'il y a lieu à des double-emplois avec des commissions de compétence voisine.

#### EXECUTION ET CONTROLE DE L'EXECUTION.

5. Pour la mise en œuvre du plan, il faut prévoir des méthodes d'exécution variables suivant les secteurs de l'économie, méthodes qui, cependant, doivent toutes s'inspirer du principe que la *modernisation est une obligation pour toutes les activités du pays*, et que nos ressources limitées en matières, main-d'œuvre et moyens financiers doivent être utilisées en priorité pour l'exécution du plan.

Ces méthodes doivent, tout en instituant les disciplines nécessaires, favoriser dans tous les secteurs l'initiative créatrice, et maintenir les profits légitimes et le risque dans les entreprises privées pour lesquelles ils constituent un élément moteur et une sanction indispensables.

#### SECTEUR PUBLIC OU NATIONALISE.

6. L'adoption du plan par le Gouvernement vaudra ordre d'exécution pour les administrations, les services publics industriels, les entreprises nationalisées. Cela couvre d'ailleurs un secteur très large et primordial de l'économie française : ports, routes, voies navigables, P.T.T., chemins de fer, houillères, électricité, constructions aéronautiques, arsenaux, etc...

Les administrations et entreprises nationalisées, celles-ci sous le contrôle des administrations compétentes, devront plus encore que les entreprises du secteur libre, appliquer strictement les principes définis par le plan. Elles devront rendre compte de l'exécution du plan, car de cette exécution dépendent étroitement les ressources disponibles pour l'ensemble de l'éco-

nomie française. Elles devront également participer, dans le cadre des Commissions de Modernisation, à la révision du plan et à l'élaboration collective des programmes annuels.

Par l'importance des commandes qu'il passe, le secteur public ou nationalisé est appelé à jouer un rôle fondamental dans la modernisation des industries qui lui fournissent son équipement et des industries du bâtiment et des travaux publics pour lesquels il constitue le principal client. Dans le chapitre VII sont détaillées les mesures précises qu'il y aura lieu de prendre dès 1947 à cet effet.

#### *ENTREPRISES CONCENTREES.*

7. Dans les secteurs libres et suffisamment concentrés dont l'importance est vitale pour la réalisation des objectifs généraux, l'exécution devra faire l'objet d'accords contractuels entre les pouvoirs publics et l'industrie intéressée, l'industrie s'engageant à réaliser le plan et les pouvoirs publics à lui fournir les moyens nécessaires (crédits, matières, etc...) ou à lui en faciliter l'obtention. Suivant l'organisation de chaque industrie, les accords pourront être faits avec un ou plusieurs syndicats, avec des groupements d'entreprises ou même, à titre exceptionnel, avec des entreprises individuellement. A défaut d'accords suffisants, il pourra être fait application de la loi du 26 avril 1946 sur les programmes de production.

Il devra être posé en règle absolue que les allocations de matières et de crédits seront faites en fonction des règles ainsi définies.

Par ces accords, les contractants prendront la responsabilité d'appliquer le plan élaboré par la Commission de Modernisation et approuvé par le Gouvernement. En premier lieu, ils devront décomposer par entreprise les tâches d'exécution du plan, et présenter cette décomposition à la Commission et à l'administration compétente. Ils leur présenteront périodiquement des comptes-rendus d'exécution, soumettront les cas litigieux et demanderont que de nouvelles directives générales soient élaborées lorsque cela apparaîtra nécessaire.

Travaillant en liaison étroite avec la Commission de Modernisation, l'administration compétente pour l'industrie considérée devra assurer l'exécution de toutes les tâches et contrôles administratifs nécessaires à la réalisation du plan, et notamment veiller à ce que les répartitions soient faites conformément aux exigences du plan.

Cette méthode devra être appliquée pour l'exécution du programme de 1947, notamment dans les industries de la sidérurgie, des matériaux de construction, des carburants, de la machine-outil, du machinisme agricole, du textile, de l'automobile.

#### *ENTREPRISES DISPERSEES.*

8. Dans certains secteurs, un accord contractuel n'est pas possible en raison de la grande dispersion des entreprises. C'est le cas de l'industrie du Bâtiment qui compte 200.000 entreprises, et de l'Agriculture où il y a 2.400.000 exploitants. Les méthodes d'exécution sont ici nécessairement différentes.

Les programmes sont élaborés par les Commission de Modernisation avec la participation des administrations et des organisations professionnelles. Ils sont transmis aux échelons régionaux tels que les Offices Agricoles Départementaux et mis en œuvre par ceux-ci, avec le concours actif des représentants de l'administration et des organisations professionnelles.

Des organismes nationaux spécialisés dans la recherche ou les études techniques mettent au point les procédés les plus modernes de construction ou d'exploitation et donnent une large diffusion à leurs travaux, notamment par la création de chantiers-témoins et de fermes-pilotes.

L'action des pouvoirs publics doit se traduire par la mise à la disposition des entrepreneurs et des exploitants des moyens matériels et des facilités de financement nécessaires à la modernisation, par l'établissement de programmes de construction et la passation de marchés couvrant plusieurs années, et par la fixation d'une politique à long terme des prix agricoles destinée à agir sur l'orientation des productions. Dans le cas du bâtiment et des travaux publics, des clauses de modernisation doivent figurer dans les marchés passés par les administrations et les entreprises nationalisées ainsi qu'il est dit au Chapitre VII.

### *ORGANISMES CONSULTATIFS DECENTRALISES.*

9. Une organisation centrale, articulée par catégories d'activités, doit être complétée par une organisation décentralisée. Bien des problèmes en effet ne peuvent être résolus que si, après un examen dans le cadre national, ils sont examinés sous leur aspect régional (1). A titre d'exemple, la reconstruction et la modernisation de certains ports ne peut se concevoir qu'en fonction de précisions géographiques sur le développement régional des activités industrielles; les priorités pour la reconstruction ou la construction d'habitations sont commandées par le développement local de l'activité économique; le développement de certaines usines, l'arrêt de celles qui économiquement ne sont pas viables, posent localement des problèmes de transports, de main-d'œuvre, de reconversion.

Nous proposons donc que soit envisagée la constitution d'Organismes Consultatifs décentralisés. Leur rôle consistera à étudier pour l'ensemble des activités de la région, l'application du plan défini pour chaque activité par les Commissions de Modernisation, à établir, dans le cadre de la région, les coordinations nécessaires, notamment entre les programmes de développement de l'industrie, de reconstruction et de transports.

Ces organismes pourraient comprendre, à côté de représentants régionaux de l'administration, des personnalités qualifiées par leur connaissance des problèmes économiques et sociaux de la région tels que des membres des Unions de Syndicats, des Chambres de Commerce, des Offices Agricoles Départementaux, des Organisations de Sinistrés, etc...

Ainsi pourrait être réalisée une collaboration encore plus générale et plus précise entre les organes d'élaboration permanente du plan et les éléments actifs du pays.

## **§ 2. — RÉPARTITION DES RESSOURCES-CLEFS**

10. Comme il a été montré au Chapitre IV, le plan ne s'exécutera selon les priorités et le rythme nécessaires que si par une intervention active des pouvoirs publics, un équilibre est établi pour les principales ressources entre les disponibilités et les besoins.

---

1) Le terme « région » n'est pas pris ici avec son acception de région administrative. La compétence territoriale de chaque organisme consultatif sera définie en fonction des problèmes à traiter et des structures administratives, syndicales, etc..., correspondantes.

Cela suppose, dans la mesure où et tant qu'il y aura pénurie, le maintien de certaines disciplines. Mais seules doivent être maintenues celles qui sont indispensables à l'exécution du plan. C'est à cette condition que les Français les comprendront et les accepteront.

Nous examinerons brièvement :

- la répartition des matières essentielles;
- la main-d'œuvre;
- le permis de construire;
- les devises;
- le crédit;
- le rationnement et les prix.

### *MATIERES.*

11. Il est essentiel de procéder dans un délai très court à une révision complète des règles de répartition en vigueur afin, soit de les supprimer lorsque cela apparaîtra possible, soit de les remanier pour en rendre le fonctionnement plus simple et plus efficace. On devra en particulier avantager nettement ceux qui produisent et vendent leur production au lieu de la retenir. Le retour à la liberté pourra être subordonné dans certains cas soit à des interdictions d'emplois, soit à des attributions prioritaires.

Pour les matières telles que le charbon et les métaux ferreux à la pénurie desquelles l'exécution même du plan aura pour effet de remédier, il ne peut être question de supprimer la répartition. Il est au contraire nécessaire de la perfectionner en l'assortissant d'un contrôle de l'emploi.

Il va de soi que les répartitions doivent se faire en conformité étroite avec le plan.

### *PERMIS DE CONSTRUIRE.*

12. Afin de réserver à l'équipement et à la reconstruction les moyens nécessaires en matériaux et en hommes, il est indispensable de maintenir le permis de construire, et d'en surveiller très sévèrement l'application. Sinon une partie de nos ressources continuera à être détournée vers des constructions non urgentes ou même parasites.

Le contrôle devra s'étendre aux administrations publiques et aux entreprises nationalisées qui ne doivent pas abuser de leurs priorités pour entreprendre des travaux dont l'urgence ne serait pas démontrée.

### *MAIN-D'ŒUVRE.*

13. La satisfaction des besoins en main-d'œuvre des activités prioritaires implique une série d'actions positives définies au Chapitre IV, et notamment le contrôle de l'emploi, tout spécialement pour la main-d'œuvre immigrée.

## *DEVICES ET PROGRAMME D'IMPORTATION.*

14. Nos ressources en devises ne peuvent être ménagées que par le maintien du contrôle des changes et du commerce extérieur, ce dernier au moyen de la surveillance des exportations ainsi que du maintien des programmes d'importations d'approvisionnement et d'équipement.

## *CREDIT.*

15. La répartition des ressources en crédit, que la nationalisation du crédit a mis entre les mains de l'Etat, est un élément essentiel pour l'orientation des investissements et la réalisation du plan. Cette répartition doit se faire en fonction du plan.

## *RATIONNEMENT. — CONTROLE DES PRIX.*

16. Tant qu'il y aura pénurie, il sera nécessaire de maintenir le rationnement et le contrôle des prix, sauf à réformer les méthodes et les institutions.

### § 3. — RÉFORMES NÉCESSAIRES POUR FACILITER L'EXÉCUTION DU PLAN

## *STATISTIQUES.*

17. Il est nécessaire que les gouvernants et les administrations soient exactement et complètement informés. Dans tous les pays évolués, quel que soit leur régime économique, aux Etats-Unis comme en U.R.S.S., les statistiques sont à la base de toute action gouvernementale.

Sans une information statistique exacte, l'exécution du plan se heurtera à des difficultés insurmontables, qu'il s'agisse de suivre la mise en œuvre des programmes ou de procéder aux ajustements exigés par les circonstances. En outre, de bonnes statistiques permettraient sans doute de lever de nombreuses mesures de contrôle que l'on maintient dans l'ignorance de la situation réelle.

Ici encore, un effort conjoint des administrations et des particuliers est nécessaire : trop de demandes de renseignements, trop d'« états » à remplir, s'ajoutant à un scepticisme traditionnel à l'égard des chiffres, ont conduit les Français à ne plus fournir les renseignements demandés ou à donner des indications inexactes.

Après avoir réduit le nombre des renseignements, il faudra exiger qu'ils soient exactement fournis. Cela suppose la normalisation des comptabilités et des bilans et le renforcement des pouvoirs coordinateurs de l'organisme chargé de recueillir et d'exploiter les statistiques.

Un effort tout spécial devra être fait en matière de statistiques du revenu national et de la main-d'œuvre, instruments indispensables pour l'orientation de l'action gouvernementale.

## *FISCALITE.*

18. Il est nécessaire de définir une politique fiscale équitable, qui, tout en assurant les rentrées nécessaires à l'équilibre budgétaire, facilite l'expansion de la production et la modernisation.

La fiscalité actuelle grève de lourdes taxes la fusion des entreprises. Des exonérations doivent être prévues lorsque la fusion est reconnue comme le prélude nécessaire à la spécialisation et à la modernisation. Il faut également lever les obstacles fiscaux à la division des entreprises.

Les entreprises déclarent renoncer fréquemment à faire certains investissements indispensables à la modernisation, les règles d'amortissement applicables en matière d'impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux n'étant pas conformes aux nécessités techniques. La révision de ces règles apparaît ainsi de nature à faciliter la réalisation du plan.

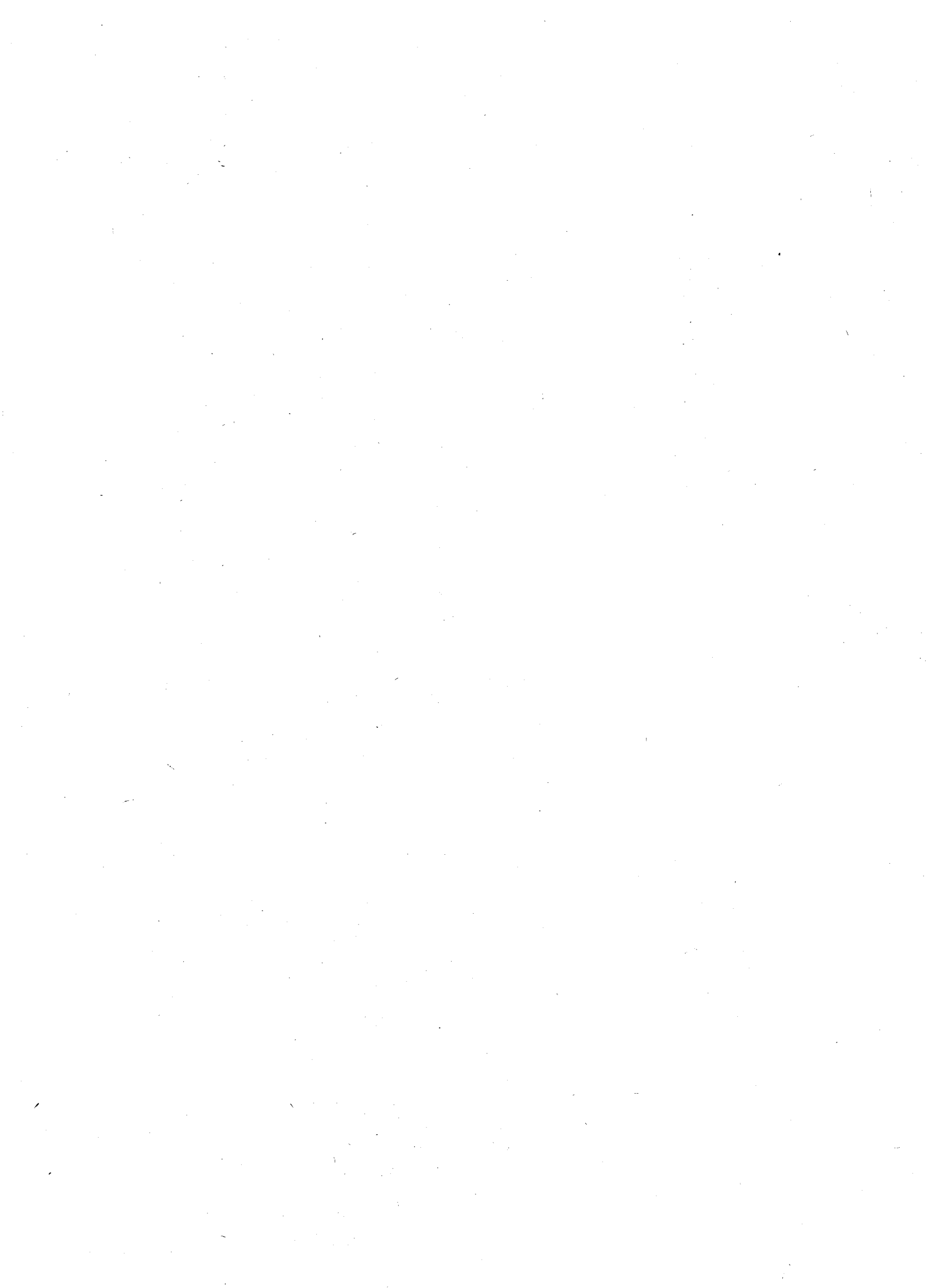
Ces réformes peuvent être appliquées rapidement et sans difficultés. Mais une réforme plus profonde, qui implique des études poussées, est tout aussi nécessaire. Les taxes actuelles grèvent d'une façon indiscriminée tous les éléments de la production, que ce soient les biens d'équipement, les matières en cours de transformation ou les produits de consommation, et rendront difficile, sinon impossible, notre exportation lorsque la concurrence internationale aura repris. Il faut leur substituer un régime souple qui décharge les productions essentielles, favorise la modernisation, aide à orienter la consommation et à satisfaire ses besoins.

## *PROVISIONS D'AMORTISSEMENT.*

19. Le maintien du contrôle des prix en période de pénurie a été indiqué comme une des mesures essentielles pour assurer la bonne utilisation des ressources. Les prix, tant agricoles qu'industriels, doivent inclure les sommes nécessaires pour renouveler l'outillage. Il ne s'agit pas de mettre à la charge des consommateurs les investissements nécessaires à la modernisation ou au développement de la production, pas plus qu'à la réalisation des renouvellements différés. Mais, si l'on ne veut pas voir à nouveau l'équipement français qui aura été reconstitué disparaître progressivement par vieillissement ou désuétude, il est indispensable de constituer, par le jeu des prix des provisions d'amortissement, dont l'affectation au renouvellement de l'outillage devra d'ailleurs être soumise à un contrôle. Toutefois, la généralisation de ces provisions ne doit pas avoir pour conséquence d'augmenter le niveau actuel des prix; lorsqu'elle sera susceptible d'avoir cet effet, elle ne pourra intervenir que lorsque l'augmentation de la production et la modernisation auront provoqué une baisse des prix de revient.

## *SECTEUR LIBRE ET SECTEUR NATIONALISE.*

20. Il est nécessaire que tous les intéressés connaissent avec certitude, pour une période suffisamment longue, le cadre dans lequel ils doivent travailler. Dès le début de la législature le gouvernement devrait définir d'une façon non équivoque la frontière entre le secteur nationalisé et le secteur libre.





## Programme de 1947

---

1. L'année 1945 a été celle du « dépannage » : rétablissement hâtif en provisoire des voies de communications, des lignes de transport d'électricité, des réseaux télégraphiques et téléphoniques, déblaiement des accès aux ports maritimes, reprise de la production charbonnière, début d'approvisionnement en matières premières des industries dont les stocks étaient épuisés.

2. 1946 est l'année de la remise en route de l'activité économique française. Grâce à l'effort de production du pays entier au développement de la production et de l'importation du charbon, à l'importation massive de produits alimentaires et de matières premières, à l'amélioration des transports, l'activité qui a débuté à 60 % du niveau de 1938 approchera en fin d'année de ce niveau (1).

3. Le caractère de l'année 1947 doit être très différent. Alors que jusqu'à présent, il y avait un certain automatisme dans l'action à entreprendre, l'automatisme de la fourmière bouleversée, qui se met immédiatement à l'ouvrage pour rétablir ce qui est vital et assurer la subsistance, il y aura lieu en 1947 d'entreprendre des tâches nouvelles et difficiles, avec ordre et méthode, mais avec des moyens encore précaires et avec la certitude d'à-coups sérieux même s'ils sont passagers notamment dans l'approvisionnement en charbon.

La difficulté sera d'autant plus grande qu'une notable proportion des efforts n'aura pas de rendement immédiat. Cette difficulté sera encore accrue par le fait que les moyens demeureront limités et ne permettront pas de multiplier l'efficacité des efforts par l'utilisation d'un équipement nouveau, qu'il s'agit précisément de créer et de mettre en place. Et pourtant, ces efforts sont indispensables, si l'on veut aboutir à un relèvement permanent du niveau de vie des Français.

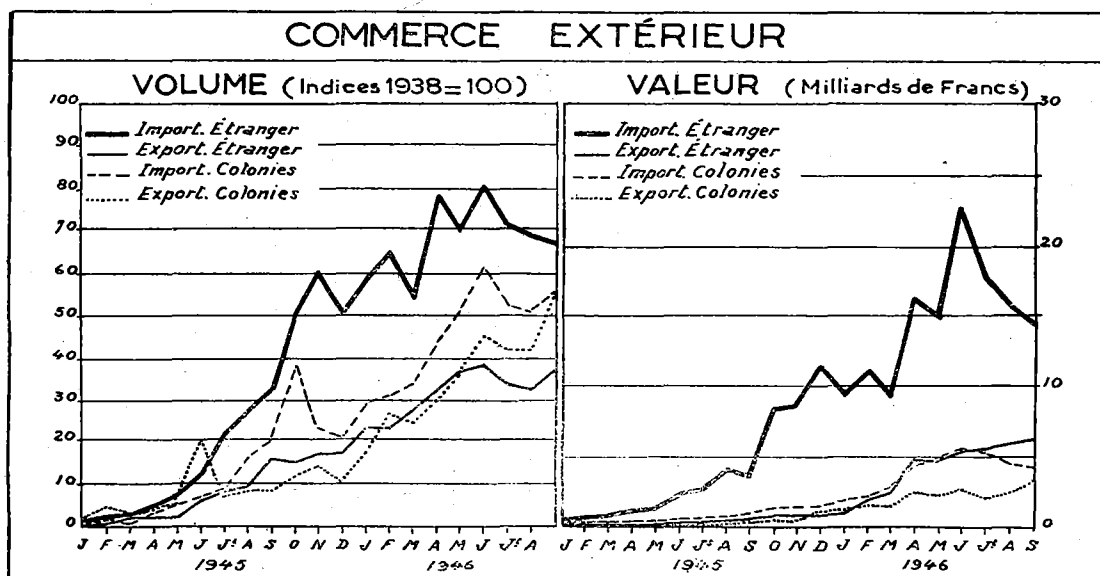
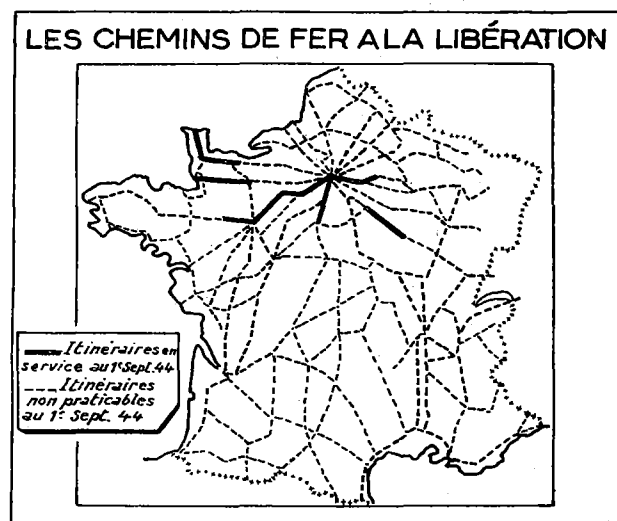
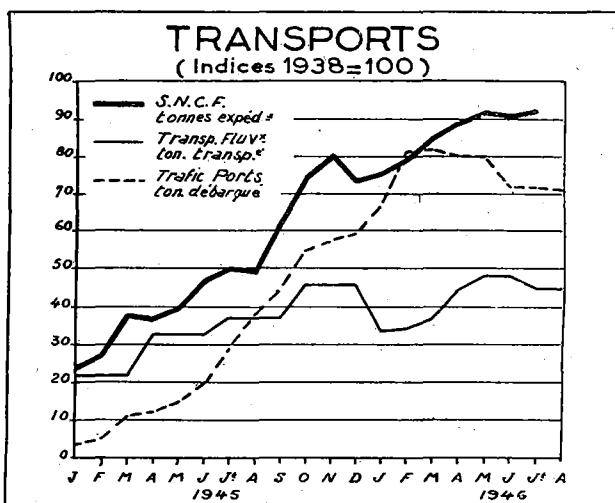
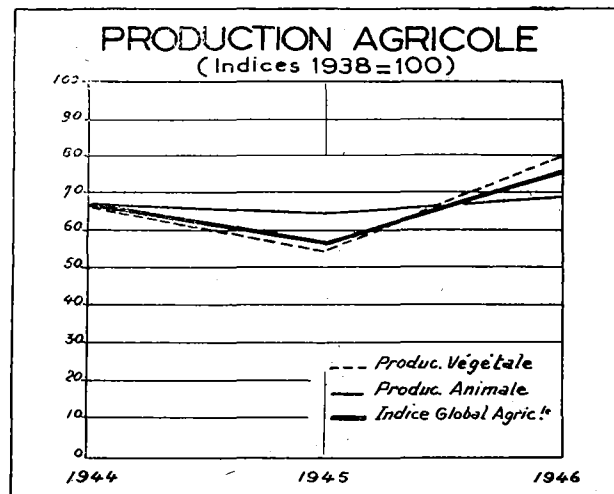
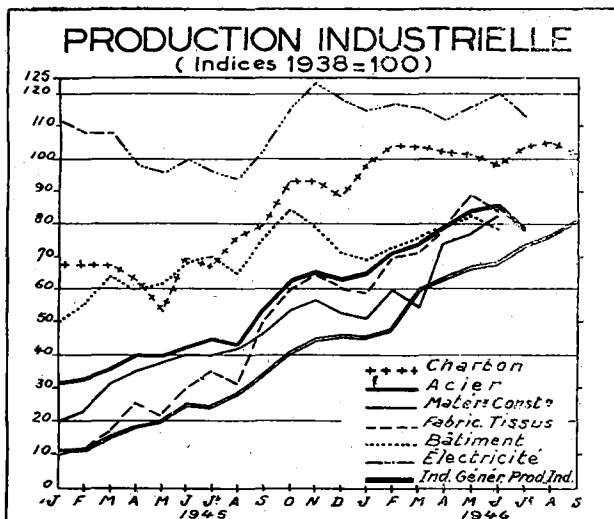
4. Il n'est donc pas exagéré de dire que l'année 1947, première année de la modernisation, décidera de l'orientation et de l'avenir du pays pour une très longue période.

C'est au cours de 1947 que seront engagés ou devront aboutir les efforts qui permettront de surmonter les obstacles fondamentaux : négociations permettant d'assurer l'immigration des travailleurs étrangers, d'obtenir l'assurance de livraisons régulières de charbon de la Ruhr, d'obtenir le complément de crédits qui nous permettra d'équilibrer la balance des paiements extérieurs en 1948 et 1949. C'est au cours de cette même année que devront être placées les commandes qui engageront pour quatre ans les activités de base : acier, énergie, ciment, machinisme agricole, transports.

---

(1) Les principaux progrès réalisés depuis la libération sont représentés dans les graphiques ci-contre.

# PROGRÈS RÉALISÉS DEPUIS LA LIBÉRATION



C'est dès le début de 1947 que l'équilibre du budget des dépenses courantes devra être assuré, que l'ensemble du mécanisme assurant l'élaboration et l'exécution collective du plan devra être complété et fonctionner effectivement, que l'effort d'orientation de l'agriculture devra être développé.

Au cours de 1947, si nous prenons les mesures proposées par les différentes Commissions, tant pour l'immigration de la main-d'œuvre que pour l'accroissement de la durée effective du travail à 48 heures ainsi que les autres mesures préconisées pour l'amélioration de la productivité, nous devons arriver à porter la production française à un niveau qui peut osciller entre 100 et 115 % de 1938, soit environ 20 % de plus que la production actuelle.

5. Une fois passé le cap de 1947, il restera bien entendu fort à faire, mais dans des conditions radicalement différentes, car l'on bénéficiera alors du résultat permanent du travail constructif accompli en 1947.

6. C'est pour ces raisons que nous demandons au Conseil de donner une approbation ferme au programme de l'année 1947, établi dans le cadre général défini aux chapitres précédents. En présence d'un programme ferme, il sera possible à toutes les administrations et à toutes les forces vives de la nation d'unir leurs efforts pour une réalisation impensable autrement.

Précisons toutefois que programme ferme ne veut pas dire programme d'une rigidité absolue. Nous savons trop quels peuvent être les aléas en cours de réalisation, même pour une période aussi courte qu'une année. Nous présentons donc en même temps que le programme de 1947, à notre avis réalisable si sont mis en action les moyens que nous définissons, une variante minimum qui tient compte de tels aléas. Les différentes activités du pays devraient être tendues vers l'accomplissement du programme, tout en sachant que dans leurs prévisions, elles doivent conserver la flexibilité que les incertitudes de la situation imposent.

## § 1. — MISE A EXÉCUTION DU PLAN

### A. — ENGAGEMENT DES PROGRAMMES DE BASE POUR LA PÉRIODE 1947-1950

7. En plus des dispositions intéressant la production de 1947, des mesures doivent être prises pour assurer la mise en train des programmes des activités de base pour l'ensemble de la période 1947-1950.

Ces mesures concernent essentiellement le financement des investissements, la satisfaction des besoins en main-d'œuvre, la mise en fabrication du matériel.

8. Les pouvoirs publics doivent prendre l'engagement d'accorder aux activités de base, pour l'exécution de leurs programmes approuvés pour la période 1947-1950, les priorités nécessaires pour l'appel au crédit public avec, à titre transitoire, les avances bancaires nécessaires.

9. Pour la satisfaction des besoins en main-d'œuvre, indépendamment des mesures d'ordre général déjà définies au chapitre IV, une action directe à échéance rapide est possible. Elle consiste, d'une part, à diriger par priorité sur les activités de base la main-d'œuvre immigrée et, d'autre part, à faire pour les professions intéressées un effort spécial de formation professionnelle accélérée.

D'ores et déjà, l'action est engagée dans ce sens. En collaboration avec le Ministère du Travail, les besoins urgents sont précisés et les mesures sont en cours pour la répartition de la main-d'œuvre immigrée et pour la formation professionnelle. Simultanément, des programmes de construction de logements provisoires ou définitifs sont mis au point pour rendre possibles les accroissements d'effectifs.

10. Pour l'équipement, les commandes doivent être placées pour l'ensemble de la période 1947-1950. Mais l'exécution des commandes dans de bonnes conditions de rapidité et de prix exige que des dispositions spéciales soient prises.

Les industries de constructions mécaniques et électriques doivent être mises en présence des programmes fermes des activités de base, et la réalisation de ces programmes doit faire l'objet d'accords précis avec les constructeurs, accords qui comporteront l'obligation pour ceux-ci de se spécialiser et de s'équiper pour produire plus et à des prix de revient réduits. L'équipement des constructeurs, la satisfaction de leurs besoins en matières, en main-d'œuvre et en crédits, devront recevoir les mêmes facilités que les programmes des activités de base. Il sera ainsi possible, en s'appuyant sur des programmes de fabrication concrets et de longue durée, de procéder à la modernisation des industries qui fabriquent les gros équipements et dont le chiffre d'affaires, sur la période de quatre ans considérée, sera de l'ordre de 200 milliards de francs. Les prix devront bien entendu tenir compte des réductions de coûts résultant de la modernisation.

Les commandes de matériel pour les activités de base sont d'autant plus importantes qu'elles doivent nous permettre de développer et moderniser notre industrie de mécanique lourde.

A cet effort de construction, les arsenaux affectés aux productions civiles devraient pouvoir apporter une contribution importante.

Une telle méthode permettra de tirer le parti maximum des constructions françaises et de réduire au minimum les importations. La confrontation des besoins d'équipement avec les possibilités de fabrication des industries de constructions mécaniques et électriques modernisées permettra de préciser davantage pour quels matériels il devra être fait appel à l'importation. Les commandes nouvelles devront être placées à l'étranger sans retard, dans la mesure où cela paraîtra indispensable.

#### *B. — RESSOURCES DISPONIBLES EN 1947 : PRODUCTION ET IMPORTATION*

11. Nous pouvons apprécier actuellement, avec une marge d'incertitude, mais néanmoins avec une précision suffisante, les ressources essentielles dont disposera la France en 1947. Des précisions supplémentaires sur les bases d'évaluation sont données plus loin, ainsi que les mesures à mettre en œuvre pour obtenir effectivement ces ressources.

Pour le charbon, la disponibilité totale (production nationale et importations) sera, sauf aléas graves, comprise entre 65 et 75 millions de tonnes; pour les métaux ferreux entre 6,2 et 7,5 millions de tonnes; pour le ciment de l'ordre de 6 millions de tonnes. La réalisation du programme doit permettre d'éviter les insuffisances de transport. Pour le bâtiment et les travaux publics, la Commission de Modernisation a prévu que le volume des travaux, y compris l'entretien, pourrait, pour 1947, atteindre 275 milliards de francs (contre 175 en 1946 et 220 en 1938) — chiffre établi sur la base des valeurs en juin 1946. En ce qui concerne la main-d'œuvre, nous

devons pouvoir mettre en place, dans le secteur directement productif, un supplément de 250.000 travailleurs, et remplacer ceux des prisonniers qui seraient libérés en cours d'année.

La réalisation du programme d'exportations et nos ressources extérieures doivent nous permettre de consacrer environ 220 milliards de francs en devises à nos importations d'approvisionnements. Enfin, si les conditions générales définies au chapitre précédent sont remplies, nos possibilités de financement intérieur pour investissements seront de l'ordre de 440 milliards de francs sur la base des prix de juin 1946.

12. Ces estimations fixent la limite des moyens matériels et financiers dont la disponibilité peut être raisonnablement prévue pour 1947.

Encore faudra-t-il, pour obtenir ces moyens, que sans relâche nous assurions l'exécution des programmes de base et des mesures diverses proposées tant pour la main-d'œuvre que pour la productivité.

C'est dans ces limites qu'a été établi le programme de 1947 dont l'adoption vous est proposée.

### *C. — UTILISATION DES RESSOURCES AU COURS DE 1947*

13. Dans la répartition de ces ressources, il a été tenu compte des objectifs de 1950 qui vous ont été proposés par ailleurs et du fait que 1947 est la première étape vers leur réalisation.

Les ressources nécessaires ont été affectées à la réalisation en 1947 des programmes de base. Les considérations suivantes ont inspiré la satisfaction donnée aux besoins de l'agriculture, de la reconstruction, des industries d'exportation et des autres activités.

#### *a) AGRICULTURE.*

14. Améliorer le ravitaillement du pays, transformer les conditions de travail et d'existence des cultivateurs, constituent une nécessité urgente. Le programme de 1947 comporte donc en faveur de l'agriculture une action importante qui doit se traduire par une fourniture plus abondante de moyens de travail (semences, engrais, machines), rendue possible notamment par l'augmentation d'activité de l'industrie du machinisme agricole qui recevra des tonnages accrus de métaux ferreux et l'importation au maximum de tracteurs agricoles.

En outre, on développera les coopératives de culture mécanique, on accélérera le remembrement, et une action vigoureuse sera entreprise, notamment par les Offices Agricoles Départementaux, pour orienter les agriculteurs vers une meilleure utilisation des terroirs et pour vulgariser les techniques les plus avantageuses.

#### *b) RECONSTRUCTION.*

15. Bien que les moyens matériels dont nous disposerons en 1947 soient limités, et malgré la nécessité de consacrer des ressources importantes au développement des activités de base qui conditionnent le relèvement économique du pays et la possibilité d'accélérer ultérieurement la cadence de la reconstruction, le programme de 1947 fait une part importante à celle-ci. Il se propose de satisfaire aux besoins légitimes des sinistrés et le pays se doit de faire rapidement pour eux l'effort maximum.

Simultanément seront développées la fabrication des matériaux de construction, l'immigration de travailleurs du bâtiment et la formation professionnelle accélérée dont dépend le rythme auquel pourra être faite la reconstruction.

c) EXPORTATION.

16. L'analyse de notre balance des comptes, qui a été faite dans un chapitre précédent, montre combien une augmentation de nos exportations est indispensable pour en établir l'équilibre.

En 1947, les exportations pourront être sensiblement accrues pour la plupart des produits, si toutefois les prix français sont maintenus à leur niveau actuel (octobre 1946). Le monde, privé de tout pendant la guerre, avec les principaux producteurs, soit vaincus, soit en période de reconversion, est affamé de produits et prêt à les payer à nos prix actuels, sauf pour ce qui concerne les articles de luxe.

Cette situation est précaire et nous devons la mettre à profit pour accroître dans l'immédiat nos exportations, et pour prendre place sur les marchés. Toutefois, ces exportations accrues ne doivent pas pour autant exiger de sacrifices excessifs du consommateur français dont le niveau de vie, doit, dès 1947, être amélioré. Il faut donc augmenter les productions des industries exportatrices et prendre les mesures positives que cela implique : fourniture de matières premières, attribution de main-d'œuvre par une action semblable à celle qui a été définie pour les activités de base.

Nous devons également mettre à profit le répit que nous donne la concurrence réduite sur le marché international pour moderniser nos industries d'exportation, afin qu'elles se trouvent en bonne posture le plus rapidement possible. Les commandes d'équipement doivent être placées tant à l'industrie française qu'à l'étranger.

d) AUTRES ACTIVITÉS.

17. Dans la répartition des ressources, il a été bien entendu tenu compte des autres besoins : industries d'équipement, de biens de consommation, foyers domestiques, armées.

\*

\*\*

18. Les tableaux des pages suivantes précisent dans leurs détails les propositions relatives à 1947 pour :

- a) Les programmes de l'industrie, du bâtiment et travaux publics (reconstruction) et des transports (tableau XXII);
- b) Les objectifs d'orientation des cultures tels que les ont fixés les Commissions de Modernisation de l'Agriculture. Ces objectifs ont déjà été communiqués par le Ministère de l'Agriculture à tous les départements (tableau XXIII);
- c) L'orientation de la main-d'œuvre (tableau XXIV), les attributions de charbon (tableau XXV) et de métaux ferreux (tableau XXVI), nécessaires à la réalisation des programmes ; les attributions proposées n'ont pas la valeur d'engagement mais pourront être ajustées et précisées en fonction des circonstances ;

- d) Le programme d'importations d'approvisionnement, établi sur la base des besoins de l'industrie et de la consommation en 1947 (tableau XXVII), et le programme d'exportations qui tient compte à la fois des capacités de production, des allocations de matières et des possibilités commerciales (tableau XXVIII).

Ces tableaux ont été établis en collaboration avec la Direction des Programmes Economiques et la Direction des Relations Economiques Extérieures du Ministère de l'Economie Nationale et avec la Direction de la Coordination Industrielle du Ministère de la Production Industrielle.

Un tableau relatif aux investissements à réaliser en 1947 est inclus dans le chapitre V (tableau XXI).

19. Ces tableaux comportent, en ce qui concerne les productions industrielles et les attributions de charbon et d'acier, outre le programme proposé, une variante minimum.

Celle-ci est établie pour le cas où nos ressources totales en charbon ne seraient que de 65 au lieu de 74 millions de tonnes et celles en métaux ferreux que de 6,2 au lieu de 7,4 millions de tonnes.

20. Le programme ainsi défini est réalisable. Il ne sera réalisé toutefois, qu'aux prix d'un effort constant.

\*  
\*\*

On trouvera, après les tableaux, un exposé succinct de l'effort matériel à accomplir pour les principales activités.

TABLEAU XXII

## PROGRAMME 1947 — INDUSTRIE ET TRANSPORTS

SECTEURS	UNITES	PRODUCTION			RESSOURCES en 1947			Production en 1947 Variante minima ( <sup>1</sup> )
		1938	1946	1947	IMPORT. de l'étranger et des Colonies	EXPORT. vers l'étranger et vers les Colonies	DISPONI- BLE pour le marché intérieur	
<b>1° ACTIVITES DE BASE</b>								
HOUILLERES (houille et lignite)	Millions de t	47,6	50	55,5	18,5	0,6	73,4	52
ELECTRICITE								
Total .....	Milliards de kWh	20,7	23,5	26	1,3	—	27,3	25,5
dont hydraulique .....	»	11,6	13	14				
SIDERURGIE								
Acier brut .....	Millions de t	6,2	4,2	7	0,5	0,2	7,3	6,2
Fonte de moulage .....	»	0,7	0,5	1,2				
CIMENT								
Total .....	Millions de t	3,8	3	6	—	0,6	5,4	5
dont laitier .....	»	0,3	0,5	1				
MACHINISME AGRICOLE								
Tracteurs .....	Milliers	2,7	1,7	12,3	12,7	—	25	
Motoculteurs .....			1,5	6	—	—	6	
TRANSPORTS								
S. N. C. F. ....	Millions de t expédiées	133	130	160	—	—	160	150
Navigation intérieure .....	»	45	22	28	—	—	28	
Transports routiers .....	Capacité parc en 1.000 t (camions de 2 t et plus)	1.100	890	1.060	—	—	1.060	
<b>2° AUTRES ACTIVITES</b>								
GAZ DE VILLE .....	Millions de m <sup>3</sup>	1.700	1.785	1.900	—	—	1.900	1.790
CARBURANTS (produits raffinés en France) .....	Millions de t	6	2,8	4,9	2	—	6,9	
MINES DE FER .....	Millions de t	33	16	31	—	10	21	28
METAUX NON FERREUX								
Plomb .....	Milliers de t	43,6	35	42	40	—	82	38
Zinc .....	»	61,5	37	47	40	—	87	42
Aluminium .....	»	45,3	50	55	—	5	50	
Ferro-alliages .....	»	175	80	150	—	30	120	
MACHINES-OUTILS A TRAVAILLER LE METAL .....	Milliers	15	27	38	( <sup>6</sup> )	4		
AUTOMOBILE								
Voitures particulières .....	Milliers	199	27	120	—	60	60	95
Voitures utilitaires .....	»	25	75	77,7	—	13,7	64	62



**PROGRAMME 1947 — INDUSTRIE ET TRANSPORTS**

(suite)

SECTEURS	UNITES	PRODUCTION			RESSOURCES en 1947			Production en 1947 Variante minima (1)
		1938	1946	1947	IMPORT. de l'étranger et des Colonies	EXPORT. vers l'étranger et vers les Colonies	DISPONIBLE pour le marché intérieur	
CONSTRUCTIONS NAVALES ..	Milliers T.J.B.	190 (2)	80	200	(6)			120
MATERIEL FERROVIAIRE ....	Milliers de t	60	117	300	(6)			265
AUTRES INDUSTRIES MECANINIQUES .....	Ind. 38 = 100	100	85	115				95
MATERIAUX DE CONSTRUCTION								
Chaux hydraulique .....	Millions de t	1,5	1,5	1,5	—	—	1,5	1,3
Plâtre .....	»	0,7	1	1,5	—	0,2	1,3	1,3
Briques et Tuiles .....	»	4,7	4	6,6	—	—	6,6	5,5
Moellons et pierre de taille	»	1,3	2,3	7,5	—	—	7,5	6,3
Sables et gravier .....	»	15	10	20	—	—	20	18
INDUSTRIES CHIMIQUES								
Acide sulfurique .....	Milliers de t d'acide	1.200	1.000	1.200	—	—	1.200	
Superphosphates .....	Milliers de t	1.350	1.100	1.350	—	—	1.350	
Carbonate de soude .....	»	480	480	600	—	—	600	
Engrais azotés (en azote) ..	»	200	150	200	50	—	250	
Engrais potassiques (en K <sup>2</sup> O)	»	580	580	660	—	300	360	
INDUSTRIES TEXTILES								
Coton (filés) (5) .....	Milliers de t	220	150	220	—	56 (4)	192	
Lin (filés) (5) .....	»	25	18	28	—	—	—	
Laine (filés) (5) .....	»	100	110	120	—	35	85	
Soie et rayonné (tissus) ....	»	25	19	36	—	12	24	
Fibranne (fibres) .....	»	34	18	25	—	1	24	
Rayonne (filés) .....	»	34	31	43	—	2,5	40,5	
INDUSTRIES DIVERSES								
Cuir (cuirs finis) ..	Milliers de t	80	56	60	—	5	55	
Bois d'œuvre .....	Milliers de m <sup>3</sup>	7.865	9.036	9.000	3.000	—	12.000	
Papier, Carton .....	Milliers de t	1.280	660	770	80	—	850	
Verre .....	»	505	606	680	—	80	600	650
Caoutchouc .....	Milliers de t de gomme	65	62	78	—	4	74 (8)	72
BATIMENT ET TRAVAUX PUBLICS .....	Milliards de francs (7)	220	175	275	—	—	275	220

(1) Hypothèse d'une ressource de charbon de 65.000.000 tonnes et de 6.200.000 tonnes d'acier.

(2) Un tonneau à jauge brute de navire de guerre a été compté pour 3.

(3) Y compris les pneus des véhicules exportés.

(4) Dont 46 vers les territoires d'outre-mer.

(5) Fibranne incorporée.

(6) Les importations de machines-outils, de bateaux et de matériel ferroviaire n'ont pas pu être estimés jusqu'à présent.

(7) Estimation sur la base des prix de juin 1946.

## PROGRAMME 1947 — AGRICULTURE

Surfaces, Production et utilisations dans l'hypothèse d'un climat moyen

P R O D U C T I O N S	Unités	Moyenne 1934-38 (1)		Année 1946		Année 1947				
		Surface (1.000 hectares)	Produc- tion	Surface (1.000 hectares)	Produc- tion	Surface (1.000 hectares)	Produc- tion (2)	Impor- tation Etranger et Colonies	Exporta- tion	Marché intérieur
<b>A. — PRODUCTION VEGETALE</b>										
1°) Céréales										
Blé .....	1.000 qx	5.225	81.510	4.100	66.400	4.500	72.000	1.500 (3)	—	73.500
Avoine .....	d°	3.280	45.600	2.385	36.350	2.500	35.000	—	—	35.000
Autres céréales secondaires	d°	2.046	27.620	1.455	17.850	1.700	23.800	7.000 (10)	—	30.800
2°) Plantes sarclées										
Pommes de terre .....	d°	1.420	158.000	950	104.500	1.025	120.000	—	—	120.000
Betteraves industrielles ..	d°	315	86.940	250	63.460	300	75.000	—	—	75.000
Topinambours .....	d°	139	23.730	130	21.000	135	23.000	—	—	23.000
Racines fourragères .....	d°	1.334	397.532	1.300	340.000	1.310	385.000	—	—	385.000
3°) Plantes industrielles										
Tabac .....	d°	17	330	17	250	18	280	220	—	500
Graines oléagineuses (4) ..	d°	15	60	180	500	180	400	2.000	—	2.400
Chanvre .....	d°	3	35	3	35	5	60	90	—	150
Lin .....	d°	27	180	38	200	40	200	300	—	500
4°) Légumes secs (5) .....										
	d°		2.550		1.800		2.600	400	—	3.000
5°) Légumes frais (6) .....										
	d°		30.680		38.250		45.000	500	300	45.200
6°) Fourrages										
Prairies artificielles .....	d°	2.925	112.380	3.000	96.000	3.000	105.000	—	—	105.000
Prairies temporaires .....	d°	533	16.780	820	24.000	840	26.000	—	—	26.000
Fourrages annuels .....	d°	727	35.000	710	20.000	720	25.000	—	—	25.000
Prés naturels et herbages ..	d°	7.420	248.570	7.300	214.000	7.450	240.000	—	—	240.000
Paturages et pacages .....	d°	3.926	58.760	5.000	50.000	4.800	58.000	—	—	58.000
7°) Vignes (7) .....										
	milliers d'hl	1.531	62.770	1.440	40.000	1.400	40.000	6.000	1.500	44.500
8°) Fruits .....										
	1.000 qx	—	8.500		8.500		9.000	1.200	500	9.700
<b>B. — PRODUCTION ANIMALE</b>										
a) Cheptel										
Bovins .....	1.000 têtes		15.700		14.800		15.200			
Ovins .....	d°		9.760		7.000		7.000			
Porcins .....	d°		7.080		4.852		5.500			
Chevaux .....	d°		2.770		2.350		2.400			
b) Viande .....										
	1.000 t		1.700		1.250		1.345	25 (8)		1.370
c) Produits laitiers										
Production totale de lait ..	millions d'hl.		146		92		104			104
Consommation humaine directe .....	d°		34		25		30	(9)	—	30 (9)
Nourriture des animaux ..	d°		35		30		28	—	—	28
Beurre .....	1.000 t		200		110		120	5	—	125
Fromage .....	d°		250		90		135	—	5	130

(1) Les chiffres de la moyenne 1934-1938 et ceux de 1945 ont été extraits des statistiques agricoles. Les chiffres de 1946 correspondent à des prévisions établies d'après les rapports mensuels du Ministre de l'Agriculture (juillet, août et septembre 1946).

(2) Les prévisions pour 1947 sont faites en tenant compte d'une part, de l'accroissement possible des rendements et d'autre part, de ce que l'année 1946 a été une année exceptionnelle pour certaines productions.

(3) Blé dur.

(4) Sous forme d'huile.

(5) Haricots, pois, lentilles, fèves et féverolles.

(6) Non compris les cultures familiales.

(7) Surface en vigne pour la vinification seulement. Production en milliers d'hectolitres de vin (la production de raisin de table est compris dans celle des fruits).

(8) Moutons de l'Afrique du Nord et viande de Madagascar.

(9) Les importations de lait condensé et en poudre atteindront environ 20.000 tonnes.

(10) Le chiffre des importations de céréales secondaires désirable serait au minimum de 10 millions de quintaux.

TABLEAU XXIV

## BESOINS EN MAIN-D'ŒUVRE

## OUVRIERS SUPPLÉMENTAIRES A METTRE EN PLACE AU COURS DE 1947

(Chiffres en milliers)

	Effectifs au 1 <sup>er</sup> juillet 1946			Effectifs prévus au 1-1-47 (P. G. compris)	Effectifs nécessaires en fin de 1947	Effectifs supplémentaires à mettre en place au cours de 1947 (1)
	Ouvriers	P. G.	Total			
<b>I. — ENERGIE</b> .....	<b>354</b>	<b>56</b>	<b>410</b>	<b>415</b>	<b>419</b>	<b>4</b>
<i>dont</i> :						
Houillères :						
Fond .....	170	44	214		222	
Jour .....	91	12	103		99	
Electricité .....	47	0	47		49	
Gaz .....	24	0	24		24	
Carburants .....	22	0	22		25	
<b>II. — TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS</b> .....	<b>756</b>	<b>7</b>	<b>763</b>	<b>786</b>	<b>811</b>	<b>25</b>
<i>dont</i> :						
S. N. C. F. ....	360	0	360		360	
V. F. I. L. et Transports Urbains ..	59	0	59		60	
Transports routiers .....	125	0	125		135	
Transports fluviaux .....	21	0	21		28	
Manutention et transports divers ..	163	7	170		200	
P. T. T. ....	28	0	28		28	
<b>III. — INDUSTRIE :</b>						
<i>a) Métaux</i> .....	<b>1.047</b>	<b>12</b>	<b>1.059</b>	<b>1.120</b>	<b>1.201</b>	<b>81</b>
<i>dont</i> :						
Mines de fer .....	22	0	22		25	
Sidérurgie .....	95	2	97		130	
Minerais et Métaux non ferreux ....	16	2	18		23	
Machines agricoles .....	20	0	20		64	
Machines-Outils .....	28	0	28		33	
Automobile .....	68	0	68		90	
Construction aéronautique } .....	148	0	148		156	
Arsenaux, chantiers navals } .....						
Industries mécaniques diverses ....	650	8	658		680	
<i>b) Matériaux de construction</i> .....	<b>67</b>	<b>10</b>	<b>77</b>	<b>81</b>	<b>86</b>	<b>5</b>
<i>c) Textiles</i> .....	<b>450</b>	<b>0</b>	<b>450</b>	<b>480</b>	<b>525</b>	<b>45</b>
<i>d) Divers</i> .....	<b>1.900</b>	<b>45</b>	<b>1.945</b>	<b>2.010</b>	<b>2.040</b>	<b>30</b>
<b>IV. — BATIMENT ET TRAVAUX PUBLICS</b> .....	<b>780</b>	<b>120</b>	<b>900</b>	<b>940</b>	<b>1.000</b>	<b>60</b>
<b>V. — AGRICULTURE et forêts (2)</b> ..	<b>6.350</b>	<b>250</b>	<b>6.600</b>	<b>6.600</b>	<b>6.600</b>	
<b>TOTAL</b> secteur directement productif (arrondi) .....	<b>11.700</b>	<b>500</b>	<b>12.200</b>	<b>12.430</b>	<b>12.680</b>	
				<b>TOTAL.....</b>		<b>250</b>

(1) Dans l'hypothèse du maintien en 1947 des prisonniers de guerre actuellement au travail.

(2) Tout le personnel actif agricole a été considéré comme faisant partie du personnel « ouvrier ».

TABLEAU XXV

## BILAN DES BESOINS ET DES RESSOURCES EN CHARBON

1947

(milliers de tonnes)

S E C T E U R S	A (1)		B (1)	
I. — ENERGIE .....	18.900		18.350	
dont : Houillères — Exploitation, distribu- tions au personnel .....		4.200		4.200
— Centrales minières ..		4.800		4.700
Electricité .....		5.000		4.800
Gaz, Carburants et divers .....		4.900		4.650
II. — TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS	11.400		11.200	
dont : S. N. C. F. ....		10.100		10.000
V. F. I. L. et transports urbains ..		280		250
Transports fluviaux, Transports ma- ritimes et pêche .....		1.020		950
III. — INDUSTRIE	14.350		12.250	
Métaux .....		350		350
dont : Mines diverses (fer, sel, potasse...)		10.500		9.000
Sidérurgie .....		850		750
Ferro-alliages et métaux non ferreux .....		2.650		2.150
Industries mécaniques et électr.				
Matériaux de construction .....	3.600		3.300	
Industries chimiques et parachimiques ..	3.270		3.020	
Textiles et cuirs .....	2.830		2.630	
Industries diverses .....	2.250		2.250	
IV. — BATIMENTS ET TRAVAUX PUBLICS (pour mémoire)				
V. — AGRICULTURE, INDUSTRIES AGRICO- LES ET ALIMENTAIRES	2.800		2.800	
VI. — DISTRIBUTION ET SERVICES	14.200		9.600	
Hôpitaux, Ecoles, Administrations, Com- merce .....		3.500		3.200
Foyers domestiques .....		10.700		6.400
<b>Total CONSOMMATION</b> .....	<b>73.600</b>		<b>65.400</b>	
<b>RESSOURCES</b>	Extraction .....	55.500		52.000
	Coke de gaz disponible pour vente	1.500		1.400
	Importations .....	18.500		13.800
	A déduire :			
	Pertes à la cokéfaction .....	600		1.200
	Exportation .....	1.300		600
Ressource totale .....	<b>73.600</b>		<b>65.400</b>	

(1) La répartition a été faite dans les deux hypothèses d'une ressource totale de 73.600.000 tonnes (A) et de 65.400.000 tonnes (B).

TABLEAU XXVI

**BILAN DES RESSOURCES ET DES BESOINS  
EN MÉTAUX FERREUX**

1947

(milliers de tonnes)

	A (1)		B (1)
<b>A. — RESSOURCES</b>			
Production française :			
Acier brut .....	7.000		6.000
Fonte de moulage .....	1.200		1.000
Tonnage utilisable (2) .....	6.930		5.900
Importations .....	500		300
Ressource totale .....	<u>7.430</u>		<u>6.200</u>
<b>B. — REPARTITION</b>			
		<i>Dont exportations (A et B)</i>	
<b>I. — ENERGIE</b>			
Houillères .....	630		630
Electricité .....	340		340
Gaz, carburants et divers .....	210		160
Total .....	<u>1.180</u>		<u>1.130</u>
<b>II. — TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS</b>			
S.N.C.F. (3) .....	850		720
V.F.I.L., transports urbains, routes, aéronautique .....	105		80
Voies navigables, navigation, ports, marine marchande (4) .....	320		220
P.T.T., télécommunications et divers ..	35		30
Total .....	<u>1.310</u>		<u>1.050</u>
<b>III. — INDUSTRIES</b>			
Mines de fer et sidérurgie .....	450		390
Minerais et métaux non ferreux .....	50		35
Industries mécaniques et électriques			
Machine-outil .....	125	12	110
Machinisme agricole .....	375	20	300
Automobile et cycle .....	650	240	525
Autres industries mécaniques et constructions électriques .....	900	360	725
Matériaux de construction .....	95		85
Industries chimiques .....	140		100
Textiles et cuirs .....	120		90
Bois et industries diverses .....	70	8	60
Total .....	<u>2.975</u>	<u>640 (5)</u>	<u>2.420</u>
<b>IV. — BATIMENTS ET TRAVAUX PUBLICS (6) .....</b>			
	580		480
<b>V. — AGRICULTURE (7) .....</b>			
	360		240
<b>VI. — DISTRIBUTION ET SERVICES</b>			
Artisanat — Commerce — Ministères ..	285		230
Armée et armement (8) .....	100		90
Total .....	<u>385</u>		<u>320</u>
FRANCE D'OUTREMER (9) .....	480		400
EXPORTATIONS (10) .....	160	160	160
<b>TOTAUX GENERAUX .....</b>	<u>7.430</u>		<u>6.200</u>
Total des exportations .....		800	

(1) La répartition a été faite dans les deux hypothèses d'une ressource totale de 7.430.000 tonnes (A) et de 6.200.000 tonnes (B).

(2) 75 % de l'acier brut + 140 % de la fonte de moulage.

(3) Y compris le matériel roulant.

(4) Y compris des constructions navales.

(5) Exportation d'objets manufacturés, incluse dans les totaux A et B.

(6) Matériel de chantier, entretien et construction d'habitations.

(7) Génie rural, Eaux et Forêts, contingent des agriculteurs, industries agricoles et alimentaires.

(8) Besoins militaires.

(9) Afrique du Nord et Colonies.

(10) Produits sidérurgiques.

TABLEAU XXVII

**PRÉVISIONS D'IMPORTATION D'APPROVISIONNEMENTS (1)**  
**en France et dans les Territoires d'Outre-Mer**  
**en provenance de l'Étranger**  
**en 1947**

Quantité : milliers de tonnes  
Valeur (FOB) : évaluation de juin 1946 (milliards de francs)

P R O D U I T S	Q U A N T I T É S	V A L E U R
<b>A. — METROPOLE</b>		
1° <i>Alimentation et Agriculture</i> .....		<b>21,5</b>
Céréales secondaires, tourteaux, semences, animaux reproducteurs, etc... .....		7
Corps gras .....		9
Divers (café, lait, légumes secs, etc...) .....		5,5
2° <i>Energie</i> .....		<b>34,5</b>
Charbon .....	18.500	22
Electricité (milliards de kwh.) .....	1,3	1
Produits pétroliers .....	7.500	11,5
dont : bruts .....	5.500	
raffinés .....	2.000	
3° <i>Matières premières</i> .....		
1. — <i>Acier et produits sidérurgiques</i> .....	500	<b>5,5</b>
2. — <i>Minerais et métaux</i> .....		<b>16</b>
Cuivre métal .....	140	6
Plomb métal .....	40	1,4
Plomb minerais .....	30	1
Zinc métal .....	40	0,5
Zinc minerais .....	120	2,1
Étain métal .....	12	0,8
Nickel métal .....	7	0,2
Manganèse minerais .....	150	0,2
Chrome minerais .....	40	3,8
Divers .....		
3. — <i>Produits chimiques et caoutchouc</i> .....		<b>23,5</b>
Pyrites .....	700	0,6
Soufre .....	140	0,4
Engrais azotés (en azote) .....	50	1,5
Goudrons .....	400	1,5
Divers .....		11

**PRÉVISIONS D'IMPORTATION D'APPROVISIONNEMENTS (1)**  
**en France et dans les Territoires d'Outre-Mer**  
**en provenance de l'Étranger**  
**en 1947**

(suite)

P R O D U I T S	Q U A N T I T É S	V A L E U R
Caoutchouc synthétique .....	15	0,8
Carbon black et ingrédients .....	40	1
Pneus et articles caoutchouc .....	2,5	0,7
Caoutchoucs spéciaux .....	10	0,7
Amiante .....	24	0,6
Gommes, abrasifs et divers .....		4,7
<b>4. — Textiles</b>		<b>55,5</b>
Coton .....	240	22,3
Laine .....	140	21,6
Soie .....	2	3,6
Jute et sacs .....	95	1,8
Autres fibres et matières premières textiles .....	125	6,2
<b>5. — Cuirs et peaux</b>		<b>3,5</b>
Cuirs bovins .....	30	2,2
Autres cuirs .....	5,5	1
Pelleteries .....	0,6	0,3
<b>6. — Matériaux de construction</b> .....		<b>1</b>
<b>7. — Bois divers</b> .....	1.500	<b>3</b>
<b>8. — Papiers et pâtes</b> .....		<b>6</b>
<b>9. — Produits pour industries diverses</b> .....		<b>2</b>
Bois de papeterie (en stères) .....	1.000.000	0,1
Pâtes à la soude (et papier Kraft) .....	80	1,2
Pâtes mécaniques (et papier journal) .....	70	0,6
Pâtes au bisulfite écruées .....	120	1,5
Pâtes blanchies .....	90	1,8
Papiers divers et matières pour papeterie .....		0,8
<b>Total matières premières</b> .....		<b>116</b>
<b>4° Produits finis et divers</b> .....		<b>18</b>
<b>Total METROPOLE</b> .....		<b>190</b>
<b>B. — TERRITOIRES D'OUTRE-MER</b> .....		<b>31</b>
<b>TOTAL GENERAL</b> .....		<b>221</b>

(1) Toutes importations à l'exclusion des biens d'équipement.

## TABLEAU XXVIII

**PRÉVISIONS D'EXPORTATIONS**  
**de la France et des territoires d'Outre-Mer**  
**à destination de l'Étranger**  
**pour 1947**

Valeur : évaluation de Juin 1946 (milliards de francs) (les exportations de 1929 et de 1938 ont été réévaluées sur la base des prix moyens actuels)

P R O D U I T S	1929	1938	1946	1947
<b>METROPOLE</b>				
1. — <i>Alimentation et Agriculture</i> .....	<b>25,3</b>	<b>18</b>	<b>11</b>	<b>11,3</b>
Boissons .....	8,8	7	7,3	7,3
Fruits et légumes .....	5	4	1,5	1,7
Semences et plants .....	0,8	0,8	1,2	1,2
Produits de ferme .....	2	0,8	0,1	0,2
Industries alimentaires .....	5,8	1,8	0,3	0,3
Divers .....	2,9	3,6	0,6	0,6
2. — <i>Houille</i> .....	<b>3,8</b>	<b>1,2</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>
3. — <i>Minerais et métaux</i> .....	<b>18,6</b>	<b>16</b>	<b>6</b>	<b>8</b>
a) Minerai de fer .....	14	7,4	1	0,9
b) Produits sidérurgiques .....	4,6	8,6	5	1,8
c) Autres .....				5,3
dont : Aluminium .....				0,3
Ferro-alliages .....				0,3
Terre réfractaire, Kaolin, etc. ....				0,1
Potasse .....				3,6
4. — <i>Bois et matériaux de construction, porcelaine et céramique</i> .....	<b>9,6</b>	<b>2</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>
a) Bois communs, bois de placages .....				0,3
b) Céramique et porcelaine .....				0,2
c) Marbre .....				0,1
d) Gypse et plâtre .....				0,1
e) Meules, pierres, ardoises .....				0,1
f) Ciment .....				0,1
g) Terres, etc... .....				0,1
5. — <i>Industries mécaniques et électriques</i> .....	<b>23,5</b>	<b>9</b>	<b>7,5</b>	<b>39</b>
a) Autos et cycles .....				13,9
b) Transformation de l'acier .....				1,2
c) Matériel électrique .....				7,3
d) Grosse et moyenne mécanique .....				7,2
e) Travail des métaux, quincaillerie .....				4,8
f) Machines agricoles .....				0,7
g) Machines-outils .....				0,7
h) Fonderie .....				2
i) Mécanique de précision et optique .....				1,2
6. — <i>Industries textiles</i> .....	<b>80</b>	<b>26</b>	<b>15</b>	<b>47,9</b>
a) Matières premières .....	14,8	10,9	2,4	3,6
b) Filés et tissus .....	52,7	13,8	10,5	40,7
dont : Articles tissés en coton et lin .....				7,2
Peignés de laine .....				21,5
Filés de laine .....				0,6
Tissus de laine .....				11,4
Filés de rayonne .....				0,6
Tissus de rayonne et Soieries mélangées .....				11,4
c) Habillement, bonneterie .....	12,5	1,3	2,1	3,6



**PRÉVISIONS D'EXPORTATIONS**  
**de la France et des territoires d'Outre-Mer à destination de l'Étranger**  
pour 1947 (suite)

P R O D U I T S	1929	1938	1946	1947
7. — <i>Cuir et peaux</i> .....	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>1,4</b>	<b>2,2</b>
a) <i>Cuir et peaux bruts</i> :				
<i>Basanes</i> .....				0,3
<i>Veaux</i> .....				0,1
b) <i>Ouvrés</i> :				
<i>Chaussures, botterie</i> .....				0,4
<i>Pantoufles</i> .....				0,1
<i>Ganterie</i> .....				0,3
<i>Maroquinerie</i> .....				0,2
c) <i>Fourrures</i> :				
<i>Peau de lapin</i> .....				0,3
<i>Pelleterie</i> .....				0,3
<i>Poils de lapin</i> .....				0,2
8. — <i>Produits chimiques</i> .....	<b>11,4</b>	<b>10</b>	<b>9,6</b>	<b>13</b>
a) <i>Chimie organique</i> .....				6,8
dont : <i>Colorants</i> .....				1,8
<i>Produits à usage pharmaceutique et</i> <i>spécialités pharmaceutiques</i> .....				2
<i>Essences et huiles essentielles et synth.</i> <i>Chimie minérale</i> .....				2
b) <i>Chimie minérale</i> .....				1
c) <i>Verre</i> .....				2,2
dont : <i>Flaconnage</i> .....				0,5
<i>Gobelletterie</i> .....				0,4
<i>Cristallerie</i> .....				0,3
d) <i>Peintures et vernis</i> .....				0,3
e) <i>Caoutchouc</i> .....				2,4
dont : <i>Pneus</i> .....				1,5
<i>Caoutchouc industriel</i> .....				0,5
d) <i>Abrasifs, charbon électro-technique</i> .....				0,3
9. — <i>Arts et création</i> .....	<b>6,3</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>3,5</b>
a) <i>Parfumerie</i> .....				1,5
b) <i>Haute couture</i> .....				0,2
c) <i>Industries et métiers d'art</i> .....				0,2
d) <i>Tulles, broderies, dentelles</i> .....				1,2
e) <i>Céramique décorative</i> .....				0,1
f) <i>Instruments de musique</i> .....				0,3
10. — <i>Industries diverses</i> .....	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3,5</b>
a) <i>Jouets, tableterie, broserie, articles de sports,</i> <i>de bureau, de fumeurs, etc...</i> .....				1,8
b) <i>Papier et livres</i> .....				1,5
c) <i>Meubles</i> .....				0,2
11. — <i>Autres produits (pour mémoire)</i> .....	<b>17,5</b>	<b>8,8</b>	<b>3,1</b>	<b>4,1</b>
<b>TOTAL METROPOLE</b> .....	<b>228</b>	<b>107</b>	<b>61</b>	<b>134</b>
<b>TERRITOIRES D'OUTRE-MER</b>				
1. — <i>Objets d'alimentation</i> .....		<b>9</b>	<b>1,9</b>	<b>3,7</b>
2. — <i>Mines (phosphates, minerai de fer)</i> .....		<b>14</b>	<b>4,4</b>	<b>5,6</b>
3. — <i>Autres matières premières</i> .....			<b>5,7</b>	<b>3,7</b>
<b>TOTAL OUTRE-MER</b> .....	<b>39</b>	<b>23</b>	<b>12</b>	<b>13</b>
<b>TOTAL GENERAL</b> .....	<b>267</b>	<b>130</b>	<b>73</b>	<b>147</b>

## § 2. — ACTIVITÉS DE BASE

### A. — HOUILLERES

21. Le programme de production établi par la Commission des Houillères est de 55,5 millions de tonnes. Il a été défini bassin par bassin par les exploitants eux-mêmes et doit être considéré comme ferme. Le programme 1947 pour l'économie française est basé sur cette production et sur une importation de 18,5 millions de tonnes,

Le programme minimum, correspondant à l'hypothèse réduite de production d'acier, comporte, pour le charbon, une production en France de 52 millions de tonnes et une importation de 13,8 millions de tonnes. Ces chiffres sont à peine supérieurs aux réalisations déjà atteintes (production de 4,6 millions de tonnes en octobre, importation de 1,2 million de tonnes en août).

22. La production prévue ci-dessus est toutefois sujette à un grand aléa : il y a actuellement 59.000 prisonniers de guerre dans les charbonnages, dont 45.000 travaillant au fond, soit 1/5 de l'effectif. En outre, certains mineurs étrangers sont susceptibles de partir. Malgré les avantages accordés à la profession par le Statut du Mineur, il est certain que l'on ne pourra pas trouver en France les remplaçants. Nous ne pouvons pas courir le risque d'être obligés de remplacer sans préparation un tel nombre de mineurs. Il importe donc :

- de prévoir un échelonnement du départ des prisonniers de guerre, lorsque celui-ci devra se produire;
- d'organiser dès à présent l'immigration régulière d'ouvriers étrangers ou de Nord-Africains, destinés au travail du fond dans les mines;
- de construire les logements nécessaires pour héberger ces ouvriers.

Dans ce but, un programme d'action coordonné a été établi par les Charbonnages de France et les Services du Ministère du Travail et du Ministère des Affaires Etrangères.

Des irrégularités sont à prévoir en matière d'importations, étant donné notamment l'importance du tonnage attendu des Etats-Unis et la fréquence des conflits du travail outre-Atlantique.

23. Le programme d'investissements des mines comporte, en 1947 :

- le développement du soutènement métallique, de l'électrification au fond, de l'amélioration du roulage;
- la poursuite du fonçage de 7 puits ;
- la mise en train du fonçage de 14 nouveaux puits (10 dans le Nord et 4 en Lorraine) ;
- la construction d'installations de traitement du charbon pour remplacer les installations anciennes et suivre l'augmentation de la production.

### B. — ELECTRICITE

24. En raison des longs délais de réalisation des installations de production d'électricité, l'augmentation acquise en 1947 sera relativement faible. Il est certain que, surtout si l'hydraulicité n'est pas favorable, il y aura des difficultés d'alimentation pendant l'hiver 1946-1947 et l'hiver 1947-1948.

L'exécution du programme à la cadence prévue est donc essentielle. Toutes mesures doivent être prises à cet effet : allocations de matières, fourniture d'équipement de génie civil, personnel spécialisé, organisation du travail continu sur les chantiers utilisant le matériel pendant 24 heures, moyens de financement.

25. Les ouvrages suivants seront mis en service en 1947 :

-- *Aménagements hydrauliques :*

- L'Aigle;
- Cajarc (3<sup>e</sup> Groupe) ;
- Lardit (2<sup>e</sup> Groupe);
- Versilhac;
- Cierp;
- Bordes;
- Olette;
- Aston-sur-Aston;
- Les Bouillouses;
- Nouaux;
- Castillon.

— *Centrales Thermiques :*

- Lucy;
- Labussière;
- Vendin;
- Hénin-Liétard;
- Séquedin.

La construction des installations suivantes devra être commencée en 1947 :

- Donzère-Mondragon, qui doit avoir une production annuelle de plus de 1,5 milliards de Kwh;
- Peyrat-le-Château ;
- Aston-sur-Ariège ;
- Rivières-sur-Tarn ;
- Pébernat ;
- Le Temple ;
- Le Pouget sur le Tarn ;
- Bioge ;
- Gèdre ;
- Le Doustre ;
- Pont-en-Royan ;
- Arran ;
- Les Bréviaires;
- Aussois.

### C. — *SIDERURGIE*

26. La production d'acier est un des éléments déterminants dans l'exécution du programme de 1947. Chacun sait que toutes les activités françaises : agriculture, transports, indus-

trie, sont depuis des mois à la merci de la « monnaie-matière », soit qu'elles utilisent directement l'acier, soit qu'elles n'aient que des besoins d'entretien ou d'équipement.

Depuis le début de l'année 1946, la production d'acier a été en progrès régulier, malgré une ressource presque constante en charbon :

(Chiffres en milliers de tonnes)

	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.
Production d'acier . . . . .	231	244	297	320	342	345	378	390	419
Production de charbon . .	3.966	3.800	4.208	4.036	4.134	3.831	4.110	4.142	4.056
Importations de charbon.	882	1.086	994	900	591	572	1.089	1.188	990
Ressource tot. charbon . . .	4.848	4.886	5.202	4.936	4.725	4.403	5.199	5.330	5.046

Cela tient à une amélioration dans la répartition du charbon et notamment à un emploi plus rationnel des charbons à coke.

En poursuivant cet effort jusqu'à la pleine utilisation de la capacité des cokeries françaises, et avec un appoint mensuel d'environ 100.000 tonnes de coke importé (situation actuelle), il est possible de produire 6 millions de tonnes d'acier brut et 1 million de tonnes de fonte de moulage. C'est sur ces productions, dont la réalisation n'exige que de la persévérance, et sur une importation de 300.000 tonnes d'acier qu'est basé le programme minimum de 1947.

Mais on peut, sans optimisme excessif, estimer qu'il est possible, par des arrangements appropriés, notamment par la carbonisation à façon de fines à coke en Sarre, en Hollande, en Belgique (1), obtenir une ressource supplémentaire de coke permettant de produire 7 millions de tonnes d'acier brut et 1,2 million de tonnes de fonte de moulage. Le programme de 1947 implique ces productions et une importation de 500.000 tonnes d'acier. Nous demandons au Conseil d'adopter ce programme.

27. Cet exposé montre à quel point le problème de la fabrication du coke est crucial pour la France. Il a fait l'objet d'études générales à la Commission de Carbonisation, instituée par le Ministre de la Production Industrielle il y a près d'un an. Nous nous proposons de réunir rapidement une Commission de Modernisation et d'Équipement des Industries du Coke et du Gaz, afin de définir dans un délai très court l'action immédiate à entreprendre pour la construction de nouvelles batteries, et faire que le développement de notre production d'acier ne soit pas entravé au cours des prochaines années. Nous avons sans attendre, sur la base des premières évaluations, prévu des investissements de 4 milliards en 1947 pour la carbonisation.

Si le coke conditionne la production d'acier, le problème de la main-d'œuvre est également aigu. La Sidérurgie aura besoin en 1947 de 25.000 travailleurs supplémentaires environ. Elle devra construire au moins un millier de logements.

28. Le programme de modernisation et d'équipement devra porter en 1947 sur :

— *Préparation du minerai* : 6 installations de concassage et d'agglomération à Hayange, Saulnes, Neuves-Maisons, Hagondange, Thionville, Rombas.

(1) Un accord à ce sujet vient d'intervenir avec la Belgique.

— *Hauts-fourneaux* : Construction de 10 hauts-fourneaux neufs à Senelle, Mont-Saint-Martin (2), Knutange (2), Caen, Micheville, Neuves-Maisons, Moyeuve, Thionville.

Reconstruction de 7 hauts fourneaux à Valenciennes, Homécourt, Hayange (2), Hagondange, Rehon, Uckange.

— *Aciéries Martin* : Reconstruction de 4 fours.

— *Aciéries électriques* : 1 four de 20 tonnes à Ugine.

— *Laminoirs* : Commande de deux trains continus à chaud, un à Denain et un dans l'Est.  
Commande de 2 trains continus à froid et d'un train à fer blanc.  
Electrification et mécanisation de plusieurs trains.

Enfin, l'industrie devra commencer à mettre à exécution le programme de répartition rationnelle des fabrications entre les usines.

#### D. — MACHINISME AGRICOLE

29. L'industrie du machinisme agricole a travaillé au ralenti faute d'acier. Eu égard à l'urgence des besoins de l'agriculture, les allocations de métaux ferreux à cette industrie doivent en 1947 représenter plus du double de ce qu'elle consommait en 1938, ce qui exigera un effort considérable de rationalisation des fabrications. La construction de tracteurs ne pourra néanmoins atteindre qu'un peu plus de 12.000 unités. L'importation prévue au cours de 1947 se monte à un chiffre du même ordre. L'agriculture pourra donc disposer en 1947 de 25.000 tracteurs neufs environ.

Dans le programme minimum, il est prévu encore pour le machinisme agricole, un tonnage d'acier double de celui de 1946, soit 175 % du tonnage de 1938. C'est dire la priorité attachée à la satisfaction des besoins de l'Agriculture et au développement de l'industrie du machinisme agricole.

30. Au cours de 1947, l'industrie devra s'organiser et s'équiper pour fabriquer en grandes séries les outils de motoculture, pour augmenter considérablement la production des tracteurs et pour abaisser ses prix de revient, conformément au programme en cours d'élaboration par la Commission de Modernisation du Machinisme Agricole.

#### E. — TRANSPORTS

31. L'augmentation de l'activité économique au cours de l'année 1947 exigera un effort considérable de tous les moyens de transport, dont la reconstruction n'est pas achevée et dont le matériel est dans un état très précaire. Il faudra donc à la fois accélérer la reconstruction et la remise en état, rajeunir et compléter les parcs de matériel, et assurer au mieux la répartition du trafic entre les différents modes de transport, compte tenu de leur vocation propre.

Le programme à réaliser en 1947 est le suivant :

32. a) S.N.C.F.

*Pour l'infrastructure :*

— Achèvement de la reconstruction des voies principales détruites, rétablissement sur celles-ci de tous les appareils de voie et de block, remise en service de tous les grands triages;

- Réalisation à 95 % de la reconstruction définitive des ouvrages d'art essentiels détruits;
- Achèvement de l'électrification de Sète-Nîmes et de la Ceinture Sud. Démarrage des travaux d'électrification de Paris-Lyon.

*Pour le matériel :*

- Transformation au fuel de 600 locomotives pour économiser les charbons cokéfiants;
- Mise en service du solde des locomotives et wagons commandés à l'étranger en 1945;
- Construction en France de 25.000 wagons, 450 voitures, 60 locomotives électriques;
- Commande immédiate à l'étranger de 40.000 wagons, dont la moitié livrable en 1947 et la moitié en 1948.

*Pour l'exploitation :*

- Développement des premiers essais de gares-centres avec des moyens de manutention modernes;
- Développement du trafic accéléré.

**33. b) NAVIGATION INTÉRIEURE.**

- Achèvement de la remise en état du réseau de voies navigables et restauration définitive des ouvrages essentiels;
- Approfondissement à 2 m. 20 de la liaison Nord-Paris, pour assurer une pleine utilisation de la capacité de port;
- Construction en France de 200 automoteurs et de 450 péniches;
- Construction en Belgique de 200 automoteurs et de 150 péniches;
- Meilleure utilisation de la voie d'eau par l'établissement de programmes de transport.

**34. c) ROUTES NATIONALES ET TRANSPORTS ROUTIERS.**

- Poursuite de la réfection du réseau et de la reconstruction en définitif des ponts (1.000 en 1947 sur 5.000 restant à reconstruire);
- Fourniture de 3.300 autocars pour les transports de personnes et notamment de travailleurs;
- Fourniture de 55.000 camions de 2 tonnes et plus (transporteurs publics et privés);
- Meilleure utilisation des véhicules existants par un approvisionnement plus abondant en pneumatiques.

**§ 3. — AUTRES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES**

**A. — AGRICULTURE**

- 35.** Le tableau donné plus haut indique les objectifs d'orientation de la production agricoles (tableau XXIII).

L'orientation résultera d'une structure convenable des prix et d'une action de propagande et de persuasion qui incombe au Ministère de l'Agriculture et à ses services, aux organisations professionnelles et aux Offices Agricoles Départementaux. Le rôle de ces offices est particulièrement important. Pour qu'ils aient une action efficace, il est essentiel que leur base légale soit définie solidement, que les moyens d'action financiers leur soient accordés (1 milliard par an) et qu'ils comprennent dans leur sein les agriculteurs les plus épris de progrès.

**36.** Les moyens de production, dans le détail desquels on ne peut entrer ici comportent pour l'essentiel :

- la satisfaction entière des besoins en semences;
- la fourniture de 225.000 tonnes d'azote, chiffre inférieur aux besoins exprimés, mais limité par les allocations internationales et supérieur d'environ 20 % à la consommation d'avant-guerre et à la consommation de la précédente campagne;
- la fourniture de 400.000 tonnes d'acide phosphorique, soit plus du double de la précédente campagne;
- la fourniture de 350.000 tonnes de potasse, soit près du double de la campagne précédente et 20 % de plus qu'avant la guerre;
- la couverture intégrale des besoins en fongicides et insecticides ;
- la fourniture d'environ 25.000 tracteurs et 6.000 motoculteurs, alors qu'il serait désirable d'en fournir 50.000. Ce chiffre réduit résulte des difficultés de livraison des Etats-Unis et de la faiblesse de la production française, dont l'augmentation substantielle n'apparaîtra qu'au cours des prochaines années;
- une augmentation considérable des livraisons d'autres matériels agricoles, grâce à l'accroissement des allocations d'acier à l'industrie du machinisme agricole, et à l'importation de matériel qui n'est pas construit en France, tel que les machines à traire.

**37.** Un sérieux problème de main-d'œuvre se posera également dans l'agriculture en cas de départ des prisonniers de guerre. Indépendamment des mesures générales intéressant la main-d'œuvre et définies au chapitre IV, il sera nécessaire de prendre sans retard des dispositions particulières pour le développement de l'apprentissage agricole.

**38.** Les conditions de production devront être améliorées dès 1947, par le développement des coopératives, notamment des coopératives de culture mécanique auxquelles l'acquisition de matériel sera facilitée par le « Fonds Collectif d'Équipement Rural », dont nous proposons la création immédiate et par l'accélération du remembrement qui devra porter en 1947 sur 500.000 hectares.

## *B. — BATIMENT ET TRAVAUX PUBLICS*

**39.** Les possibilités de construction sont conditionnées d'une part par la production des matériaux de construction, et d'autre part par les moyens dont disposent les professions du bâtiment et des travaux publics

a) MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION.

40. Le ciment, considéré comme activité de base, fait l'objet de programmes annuels jusqu'en 1950. La Commission de Modernisation prévoit que la production en 1947 devrait être portée à 6 millions de tonnes.

Pour 1947, le programme établi par la Commission des Matériaux de Construction comporte essentiellement :

- le développement de l'emploi du laitier sidérurgique et pour cela l'équipement en broyeurs des cimenteries;
- la remise en état des cimenteries sinistrées;
- la mise en train de la construction de cimenteries dans l'Ouest, pour faire face aux besoins de la reconstruction;
- le développement de la production des agglomérés et des tuiles en ciment;
- une augmentation considérable de la production des briques, tuiles, moellons, pierres de taille, sables et graviers;
- la modernisation de l'équipement des usines existantes et des carrières;
- la mise en service d'une usine de « plasterboard ».

Le niveau moyen de production des matériaux de construction passera en 1947 à 160 % de celui de 1938, contre 94 % en 1946.

b) BATIMENT ET TRAVAUX PUBLICS.

41. La Commission de Modernisation du Bâtiment et des Travaux Publics a procédé à une évaluation du volume des travaux qui pourront être réalisés en 1947.

Cette évaluation fait état de ce que, grâce aux efforts de production prévus on disposera des métaux ferreux et des matériaux de construction nécessaires. Elle suppose que la durée du travail sur les chantiers sera de 2.200 heures, que les effectifs seront portés à 1 million au cours de l'année 1947 et que la productivité horaire sera en moyenne augmentée de 15 % par rapport à 1946. Si ces hypothèses sont réalisées, et l'on verra ci-dessous quelles sont les actions à entreprendre à cet effet, le volume des travaux représenterait en 1947 une valeur globale de 275 milliards de francs aux prix de juin 1946. Ce total comprend la valeur des travaux d'entretien pour lesquels il y a une main-d'œuvre très dispersée et difficilement utilisable à d'autres travaux; ces travaux d'entretien représentent environ 20 % du total. La limite des investissements possibles en matière de bâtiments et de travaux publics s'établit donc à environ 220 milliards de francs aux prix de juin 1946.

42. La Commission de Modernisation du Bâtiment et des Travaux Publics a précisé les actions à engager ou à poursuivre pour réaliser ce volume de travaux, et aussi pour préparer une progression très rapide au cours des années ultérieures, puisque l'objectif pour 1950 est le double du programme de 1947.

43. Pour ce qui concerne le nombre et la qualification des travailleurs, il faut en 1947 :

- augmenter les effectifs totaux de 60.000 au cours de l'année 1947, en faisant surtout appel à l'immigration ;



— augmenter de 200.000 le nombre des ouvriers spécialisés et qualifiés. Cette augmentation sera assurée pour une petite partie par des immigrants déjà qualifiés, mais surtout grâce à la formation professionnelle accélérée. Le Ministère du Travail prend d'ores et déjà les dispositions nécessaires pour tripler la cadence de formation des moniteurs et pour disposer de 20.000 places dans les Centres de Formation Professionnelle à la fin de l'année 1946 et de 60.000 en 1947 (durée de l'instruction : six mois).

A cet effet, il est indispensable que les crédits budgétaires et les locaux nécessaires soient accordés au Ministère du Travail.

44. L'accroissement de la productivité du travail doit être obtenu par la modernisation des entreprises et des méthodes.

Les administrations publiques et les entreprises nationalisées seront en 1947 les plus gros clients des entreprises du bâtiment et des travaux publics; leurs commandes, y compris celles de la reconstruction, représenteront, les travaux d'entretien mis à part, les 9/10 de l'activité de ces entreprises. Il est indispensable que le moyen d'action particulièrement puissant que représente ce volume de commandes du secteur public soit utilisé pour inciter et le cas échéant pour contraindre les entreprises à se moderniser. Il est également indispensable de coordonner l'action, en matière de travaux, des diverses administrations et entreprises nationalisées. A cet effet, un ensemble de mesures doivent être mises en œuvre dès 1947.

45. 1° — Elaboration, par la Commission de Modernisation du Bâtiment et des Travaux Publics de *clauses* à insérer dans tous les marchés passés par les administrations et entreprises nationalisées, pour réduire les prix et les délais, en imposant aux entreprises la modernisation par :

- l'utilisation de matériel moderne;
- la rémunération au rendement;
- l'organisation du travail sur les chantiers;
- les groupements d'entreprises, suivant la nature des travaux;
- l'emploi de matériaux et d'ensembles préfabriqués normalisés.

46. 2° — Coordination des travaux des administrations et des entreprises nationalisées par la création d'un *Conseil Central des Travaux*. Ce conseil devra :

- empêcher la concurrence entre les différents maîtres d'œuvre;
- organiser la passation des marchés pour permettre l'utilisation rationnelle des entreprises et l'emploi permanent du personnel;
- assurer l'unification du cahier des clauses et des conditions générales;
- veiller à ce que les commandes ne soient passées que pour des groupes importants.

47. 3° — Création d'un *Centre Technique du B.T.P.*, organisme de recherche, d'information, de documentation et de diffusion embrassant l'ensemble des activités de la construction. Ce centre devra en particulier établir des plans-types pour les catégories d'immeubles, dont la construction en grands nombres est nécessaire d'urgence.

48. 4° — Mise à la disposition des entreprises en 1947 de *matériel* pour une valeur de 8 milliards de francs, non compris les camions, dont environ 1 milliard de francs de matériel importé et de surplus. Ce matériel doit faire l'objet d'un programme défini par la Commission de Modernisation du Bâtiment et des Travaux Publics. Le placement des commandes sera centralisé afin d'utiliser au mieux les possibilités de fabrication des constructeurs, et d'engager la modernisation de cette branche de l'industrie.

49. Le programme de 1947, à exécuter par les industries du bâtiment et des travaux publics, soit 220 milliards, est établi dans le cadre des possibilités de ces professions et suppose que les mesures qui viennent d'être exposées sont toutes mises en œuvre. Une décomposition détaillée est donnée dans le tableau XXI du chapitre V. Elle peut se résumer comme suit (en milliards de francs, aux prix de juin 1946) :

<i>Activités de base</i> .....	49,7
dont : Houillères .....	7,5
Electricité .....	20
S.N.C.F. ....	15
<i>Logement : reconstruction et habitations nouvelles</i> .....	111
<i>Agriculture</i> .....	8,1
<i>Transports et Communications</i> (non compris dans les activités de base) .....	25,6
dont : Routes nationales...	10
Aéronautique .....	4
Perts .....	8
<i>Autres activités</i> .....	25,1
<b>TOTAL</b> .....	<b>219,5</b>

#### c) RECONSTRUCTION DE LOGEMENTS

50. Ce programme tient compte à la fois des possibilités d'ensemble du bâtiment et des travaux publics, limitées comme il vient d'être dit par les disponibilités en matériaux et surtout en main-d'œuvre, et des ressources qu'il est nécessaire de consacrer aux activités indispensables pour le relèvement de notre économie. On ne saurait toutefois donner à celles-ci un blanc-seing dans l'utilisation des ressources mises à leur disposition. Aussi devra-t-il être procédé à une révision détaillée des programmes des diverses administrations publiques et des entreprises nationalisées, pour éliminer, au bénéfice de la reconstruction, les travaux qui ne présenteraient pas un caractère suffisant d'urgence.

51. Dans l'état actuel, le programme de la Reconstruction (1) s'élève, non compris la reconstitution industrielle et commerciale, reprise pour environ 25 milliards de francs dans les postes des diverses activités intéressées, à 111 milliards de francs (aux prix de juin 1946), soit au total 136 milliards. Ce chiffre est sensiblement inférieur à celui de 161 milliards demandé par le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, mais pourra être rectifié à la suite de la révision des programmes des diverses administrations publiques et des entreprises nationalisées.

(1) Non compris les logements nouveaux pour les houillères et la Sidérurgie.

Le programme détaillé de 1947 fait l'objet de mises au point avec le ministère de la Reconstruction.

52. Ce programme, établi dans la limite de nos moyens actuels, ne permet certes pas de satisfaire tous les besoins urgents. Comme on l'a vu plus haut, il devra être majoré en cours d'année, dans toute la mesure du possible.

Réduire maintenant le volume des travaux indispensables à l'accroissement de la production, nécessaire elle-même à la reconstruction, serait aller à l'encontre du but poursuivi et retarder finalement l'achèvement de la reconstruction.

### C. — INDUSTRIES DE TRANSFORMATION.

53. Il ne peut être question de passer en revue tout ce qui doit être réalisé en 1947 dans ce domaine. Nous nous bornerons à énumérer quelques points essentiels.

#### a) AUTOMOBILE.

54. L'industrie automobile a dû jusqu'à présent être maintenue au ralenti, faute d'acier. Malgré cela, et en partie grâce à une première rationalisation des fabrications réalisée à l'instigation de la Direction des Industries Mécaniques, elle apporte dès 1946 une contribution aux exportations françaises. Les exportations vers l'étranger représentent, pour le premier semestre 1946, plus de 1 milliard de francs. Le programme 1947, et également le programme minimum, comportent pour l'exportation 60.000 voitures particulières et environ 13.000 véhicules utilitaires, soit en valeur 12 milliards.

De tels efforts, et leur développement ultérieur indispensable, exigent d'urgence l'équipement de l'industrie en machines modernes. La valeur du matériel à installer en 1947 est de 5 milliards; sur ce total il y a lieu de commander immédiatement pour 12 millions de dollars de machines spéciales à l'étranger.

Le tonnage total d'acier attribué à l'industrie dans le programme 1947 est de l'ordre de celui consommé avant la guerre. Il serait forcément réduit dans le programme minimum, mais la réduction de production ne devrait avoir d'effet que sur les fournitures de véhicules au marché intérieur, qui resteront toutefois supérieures à celles de 1946.

#### b) INDUSTRIES TEXTILES.

55. L'industrie textile est appelée en 1947 à accroître sa production à la fois pour augmenter les livraisons à la population, et pour développer considérablement les exportations.

Le programme permettra de donner environ 10 % de plus de textiles au marché intérieur qu'en 1938; il y aura donc un début de reconstitution des stocks privés, complètement épuisés par six ans de privations. Le programme d'exportations est de 370 millions de dollars; le monde entier manque de textiles et il ne devrait pas y avoir en 1947 de difficultés de placement.

Les niveaux de production exigent, pour être atteints, un effort spécialement important du côté de la main-d'œuvre. Le temps de travail doit être porté de 41,7 heures par semaine, moyenne actuelle, à 48 heures, et les effectifs doivent être augmentés de 45.000 au cours de l'an-

née 1947. Une partie importante de ces effectifs sera fournie par l'embauchage de femmes rendues disponibles par une amélioration des conditions du ravitaillement, et le complément par de la main-d'œuvre nouvelle, notamment par des travailleurs immigrés. Une priorité dans l'attribution de travailleurs étrangers devra être accordée aux industriels du textile susceptibles d'augmenter leurs exportations. Dans certaines régions, et en particulier à Roubaix-Tourcoing, un effort de construction de logements devra être entrepris immédiatement.

En matière d'entretien et d'équipement, l'industrie recevra en 1947 un tonnage d'acier de l'ordre du double de celui de 1946. Cette attribution permettra d'assurer un entretien différé et de faire construire du matériel en France. En outre, il y a lieu de passer immédiatement des commandes de matériel à l'étranger, notamment pour la filature de coton dont la capacité de production est insuffisante.

\*

\*\*

56. Nous demandons au Conseil d'approuver le programme de 1947, tel qu'il est défini dans les tableaux ci-joints et dont nous venons de donner une description forcément sommaire.

Sa réalisation exigera de tous de grands efforts et surtout une continuité dans l'action. Il ne permettra pas de donner toutes les satisfactions immédiates que six ans de privations rendent parfaitement légitimes, mais il assurera une amélioration substantielle immédiate du niveau de vie, il atténuera dans une mesure aussi grande que possible les sacrifices que supportent les sinistrés, il améliorera la balance des comptes, et surtout, il engagera la France dans la voie de son relèvement et de la prospérité durable.

TROISIEME PARTIE

---

**Les Travaux des Commissions  
de Modernisation**

---



## Les travaux des Commissions de Modernisation

En fonction des tâches fondamentales qui s'imposent pour les prochaines années et dans le cadre des objectifs fixés par les premières résolutions du Conseil du Plan, les Commissions ont défini l'action à entreprendre pour moderniser et équiper les secteurs vitaux de l'économie française, en tenant compte des progrès techniques réalisés dans le monde au cours des dernières années.

### MAIN-D'ŒUVRE

Les travaux de la Commission de la Main-d'œuvre ont une importance fondamentale car ils portent sur des questions qui conditionnent très étroitement la réalisation du Plan.

Les conclusions essentielles auxquelles cette Commission est parvenue sont en conséquence reprises dans le corps même des chapitres du rapport général, et le premier rapport de la Commission est publié intégralement en même temps que le présent document.

Nous ne présentons donc pas ici de résumé pour la Commission de la Main-d'œuvre.

### ÉNERGIE

Les ressources en énergie conditionnent tout le développement économique. Or, avant la guerre, chaque travailleur disposait annuellement en France de 7.500 C.V. heures seulement, contre 20.000 en Grande-Bretagne et 33.500 aux Etats-Unis.

En conséquence, la satisfaction des besoins en énergie de l'économie française doit bénéfi-

cier d'une priorité dans l'exécution du Plan de modernisation et d'équipement.

#### 1° HOUILLERES

La France demeure le cinquième pays producteur de houille du monde. Mais sa production ne suffisait, avant la guerre, qu'aux 2/3 de sa consommation. Ses réserves, estimées à 10 milliards de tonnes, sont faibles et, sauf en Lorraine, inférieures à cent ans d'exploitation au taux actuel. La proportion des charbons directement cokéfiables est faible dans l'ensemble de l'extraction. Les gisements sont irréguliers et se prêtent mal à une mécanisation intensive. Les méthodes d'exploitation ont insuffisamment évolué, l'équipement est ancien, la proportion des ouvriers productifs dans l'ensemble est trop faible. Ceci explique l'infériorité de nos rendements et l'élévation de nos prix de revient par rapport à ceux de certains pays étrangers. Enfin, dans la période actuelle, ces caractères particuliers à la situation française sont aggravés par les difficultés d'entretien au cours des dernières années, et par d'importants dommages de guerre dans le bassin lorrain.

a) La Commission de Modernisation des Houillères, après une enquête par bassin, a établi un *programme de production* qui comporte en particulier un développement considérable de l'extraction des houillères lorraines (chiffres en millions de tonnes)

	1929	1938	1945	1946	1947	1948	1949	1950
Nord et Pas-de-Calais .....	34,9	28,2	20,9	28,8	31,7	33,4	34,7	35,5
Lorraine .....	6,1	6,7	2,2	6,0	8,0	9,0	10,2	12,0
Centre-Midi .....	14,0	12,7	11,9	15,2	15,8	16,6	17,1	17,5
<b>Total .....</b>	<b>55,0</b>	<b>47,6</b>	<b>35,0</b>	<b>50,0</b>	<b>55,5</b>	<b>59</b>	<b>62</b>	<b>65</b>

b) Pour réaliser cet accroissement de production, limité dans son ampleur par la nécessité d'obtenir le charbon produit à des conditions économiques, la Commission a déterminé les mesures à appliquer en matière de modernisation et d'équipement. Ce sont essentiellement :

#### *Exploitation et équipement du fond :*

— Concentration de l'exploitation sur des quartiers à grosse production unitaire.

— Essais des méthodes américaines d'exploitation du type « chambres et piliers ».

— Suppression du remblayage à main, remplacé par le remblayage pneumatique, ou, dans tous les cas possibles, par le foudroyage (notamment dans les exploitations de couches puissantes par tranches horizontales).

— Développement du soutènement métallique en taille et en galerie.

— Mécanisation de l'abatage, du chargement, des traçages, des travaux au rocher.

— Essai des machines américaines de chargement (chargeuses, duckbills, etc...), des haveuses-chargeuses britanniques et des machines du type « charrue » ou « rabot » de la Ruhr. Mise au point de machines adaptées aux conditions françaises de gisement.

— Mécanisation du transport (par bandes transporteuses, couloirs, etc...)

— Electrification du fond, la mécanisation n'étant possible que par ce moyen. L'emploi de l'air comprimé qui entraîne une dépense d'énergie considérablement plus forte, devra être réduit, sauf pour certains gisements très grisouteux.

— Amélioration de l'éclairage électrique individuel (lampe chapeau) et au chantier (hublots).

— Développement de la traction électrique dans le grand roulage (locomotives à trolley) et généralisation dans tous les cas possibles de l'emploi des grandes berlines. Dans les voies secondaires, le roulage à main ou par chevaux doit disparaître.

— Organisation du transport des ouvriers au fond depuis la recette, de manière à éviter fatigue inutile et perte de temps.

#### *Extraction :*

— Concentration de l'extraction sur des puits à forte capacité et à équipement moderne.

— Fonçage d'environ 35 puits nouveaux, dont 15 dans le Nord-Pas de Calais et 11 en Lorraine. (La plupart seront des puits d'extraction à grand débit, quelques-uns des puits d'aérage) ;

— Installation de plusieurs équipements d'extraction à skips ;

#### *Installations du jour :*

— Réduction importante du personnel occupé dans les installations du jour, grâce à la concentration de l'extraction et à la modernisation de l'équipement.

— Au point de vue de la préparation mécanique des charbons :

refonte et reconstruction d'un grand nombre de lavoirs existants ;

construction de criblages et lavoirs neufs très complets et utilisant les techniques modernes, de façon à améliorer la qualité des charbons lavés.

— Développement des industries annexes (agglomération, carbonisation, etc...).

#### *Logement des ouvriers :*

— Construction de 29.500 maisons avant 1950.

c) Malgré l'efficacité de toutes ces mesures, le problème capital sera celui de la *main-d'œuvre*, non seulement pour l'augmentation de l'extraction, mais même pour son maintien au niveau actuel.

1° Si une réduction de la durée journalière du travail, dans un climat moral propice pourrait affecter relativement peu la production, il n'en serait pas de même du passage à la semaine de cinq jours de travail. Celle-ci diminuerait l'extraction d'un sixième et ramènerait les objectifs de production de 65 à 55 millions de tonnes en 1950 et de 70 à 58 millions de tonnes en 1955, à moins que l'effectif ne puisse être augmenté en proportion, et en ne tenant pas compte de la réduction consécutive possible de l'absentéisme.

2° Les effectifs sont actuellement largement supérieurs à ceux de 1938 et même de 1929. Mais sur 318.000 mineurs, 59.000 sont des prisonniers de guerre, dont 45.000 sont employés au fond, où ils représentent un cinquième de l'effectif. Les mesures nécessaires pour le remplacement de ces prisonniers en temps opportun doivent être proposées dès maintenant. Le statut du mineur, malgré ses avantages, ne permettra pas d'attirer à la mine un nombre suffisant de travailleurs français. L'immigration de 50.000 mineurs du fond est donc indispensable.

3° Pour assurer la conduite et l'entretien des nouvelles machines introduites par la modernisation, la formation d'un personnel qualifié s'impose. Un centre doit être créé dans ce but.



d) Les investissements à réaliser en dix ans par les bassins miniers à un minimum de 115 (non compris les centrales et les cokeries) pour milliards de francs (valeur de mars 1946), se exécuter le plan des houillères ont été estimées répartissant ainsi :

— Par bassins —		— Par nature —	
Nord - Pas-de-Calais .....	50	Travaux neufs courants .....	30
Moselle .....	40	Modernisation et équipement .....	45
Centre-Midi .....	25	Logements ouvriers .....	40
	115		115

Sur ce total, 66,5 milliards sont prévus d'ici 1950, dont 25,6 pour la construction de logements ouvriers.

Du matériel devra être importé, d'une valeur de plus de 3 milliards de francs, consistant essentiellement en matériel du fond (haveuses, chargeuses, duckbills, convoyeurs à raclettes, etc...) que les constructeurs ne fabriquent pas.

D'une manière générale, les machines étrangères seront employées pour expérimenter sur une grande échelle des méthodes pour lesquelles elles ont été conçues. Une grande partie en est destinée au bassin lorrain, le plus favorable à la mécanisation.

e) Les résultats attendus de ces investissements sont les suivants :

— Abaissement du prix de revient en 1955 d'environ 18 % (par rapport au 1<sup>er</sup> trimestre 1946), compte tenu des charges d'amortissement.

— Accroissement de 28 % de la productivité de la main-d'œuvre en 1955 (par rapport à 1938), le rendement fond et jour devant s'élever de 600 à 620 kilogs actuellement à 935 en 1950 et 1.070 en 1955, contre 831 en 1938.

Enfin, la modernisation du triage et du lavage du charbon permettront d'en améliorer le classement et la propreté, donc d'en faciliter l'emploi et de réduire très sensiblement les pertes au stérile.

Toutefois, il continuera à se poser des problèmes difficiles en raison de la forte proportion des bas-produits et des charbons maigres et flambants, ainsi que de la rareté des charbons à coke.

Il faudra orienter rationnellement l'utilisation des combustibles, et, pour fournir des bases aux organismes qui devront être fondés dans ce but, la Commission de Modernisation des Houillères a établi le classement probable par catégories de l'extraction future de nos mines.

## 2° CARBONISATION

La nécessité de valoriser certaines catégories de charbons (fines grasses) avait amené de

longue date la création d'installation de fours à coke à proximité de nos mines.

Mais l'importance des besoins en coke de la sidérurgie, jusqu'à maintenant tributaire de l'importation, oblige à envisager le problème de son alimentation sur des bases toutes nouvelles, et à développer notre capacité de carbonisation dans une mesure considérable.

L'utilisation pour la fabrication du coke, grâce à des mélanges appropriés, de sortes de charbon autrefois réputées inaptées telles que les charbons de Moselle, doit rendre possible la réalisation de ce programme.

La Commission de Carbonisation du Ministère de la Production Industrielle a déjà pu définir les grandes lignes des mesures à prendre en ce domaine, aussi bien pour les usines à gaz que pour les cokeries :

- a) *Fours à coke* : Construction en dix ans de 25 batteries d'une capacité journalière d'enfournement de 1.500 tonnes de houille ;
- b) *Achèvement de l'usine de carbonisation à basse température de Marienau (Moselle)* destinée au traitement des fines flambantes du bassin de la Moselle et d'une capacité annuelle d'enfournement de 1 million de tonnes ;
- c) *Construction d'une usine de gazéification* pour traiter les lignites de Fuveau.
- d) *Réfection et aménagement des usines à gaz ;*
- e) *Extension du réseau des feeders de distribution de gaz.*

Ces mesures, dont la réalisation est envisagée sur dix ans, devront, en ce qui concerne la construction de batteries de fours de coke, être reprises en un programme précis, échelonné et localisé, coordonné avec celui de la fabrication des matériaux nécessaires.

Le montant total des investissements correspondants serait de 38 milliards environ, dont 20 pour la tranche 1946-1950 qui doit comprendre la plus grande partie des batteries, l'usine de Marienau et celle des Bouches-du-Rhône.

### 3° ELECTRICITE

Les massifs montagneux, les fleuves et les rivières constituent sur notre territoire des réserves d'énergie électrique particulièrement importantes et encore en partie inexploitées, malgré la construction de nombreux barrages. Une mise en valeur plus poussée de nos possibilités hydrauliques est indispensable pour suppléer à l'insuffisance de nos gisements houillers et répondre à l'accroissement rapide des besoins d'énergie électrique tant dans l'activité économique que dans les foyers, électrification rurale notamment.

D'autre part, les centrales thermiques existantes grâce auxquelles sont compensés les déficits temporaires de la production hydraulique, utilisent souvent une quantité excessive de charbon par kwh produit. La consommation qui était en 1938 de 596 gr. par kwh dans les centrales de la région parisienne et de 733 en moyenne, atteignait en effet 814 gr. dans le Nord, et dépassait ces chiffres dans les autres régions.

La consommation moyenne a encore augmenté depuis la guerre, en raison de la nécessité où nous avons été de faire fonctionner les centrales anciennes à très mauvais rendement, tandis qu'elle a été abaissée de 720 gr. par kwh à 590 en Angleterre. Aux Etats-Unis, l'usine de Port-Washington produit 1 kwh avec 390 gr. de charbon seulement.

Enfin, les centrales thermiques, indépendamment de leur mauvais rendement, employaient un tonnage important de charbons marchands qu'il y a avantage à réduire au maximum en substituant à ceux-ci des charbons non susceptibles d'être valorisés par ailleurs.

Ces possibilités et ces faiblesses de notre situation déterminent le sens général des mesures à prendre pour porter, dans le cadre de la résolution antérieure du Conseil du Plan, la ressource totale en énergie électrique, compte tenu dans les premières années de l'appoint de l'importation, aux niveaux suivants (en milliards de kwh) :

1929	1938	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951
14	21	19,1	25	27,3	31	33,5	37,3	39,5

Dans ce dernier chiffre la production hydraulique entrerait pour près de 24 milliards de kwh contre 6,5 en 1929 et 11,6 en 1938.

Le plan établi en conséquence par la Commission de modernisation de l'Electricité porte à la fois sur les moyens de production, de transport et de distribution :

#### a) Aménagements hydro-électriques :

Du début de 1947 à la fin de 1951, mise en service de nouveaux ouvrages dont certains sont déjà commencés et dont la capacité se répartit ainsi (année moyenne) :

Alpes .....	6,2 milliards de kwh		
Massif Central .....	2,2	—	—
Pyrénées .....	1,2	—	—

Total ..... 9,6 milliards de kwh

Les principaux de ces ouvrages sont :

Génissiat (Hte Savoie, Ain),

mise en service en 1949, 1,5 milliards de kwh  
Donzère-Mondragon (Vau-  
cluse) 1951 ..... 1,68 — —

Ottmarsheim (Ht-Rhin)

1951 ..... 0,84 — —

L'énergie productible théorique, toujours légèrement supérieure à l'énergie produite s'en trouvera portée à 25 milliards de kwh et la capacité des réservoirs saisonniers plus que triplée par rapport à 1938 (2,7 milliards de kwh contre 0,8), tant par création de réservoirs nouveaux, souvent en tête d'usines existantes, que par l'équipement des chutes en aval. Le passage des pointes d'hiver en sera facilité, tout en diminuant le recours aux centrales thermiques de régularisation.

#### b) Centrales minières :

— Rénovation des centrales existantes ;

— Construction d'installations nouvelles, dont le programme a été établi en commun avec la Commission des Houillères, en fonction du très important tonnage de charbons non marchands

devant résulter des niveaux d'extraction prévus dans les diverses bassins :

	Puissance à fin 1946 Kw.	Augm. prévue 1947-1951 Kw.
Nord et Pas-de-Calais (y compris la centrale de Lourches) .....	328.000	580.000
Est .....	125.000	300.000
Centre-Midi .....	62.000	360.000
Totaux .....	615.000	1.240.000

Les principales centrales envisagées sont celles de Harnes (200.000 kw) et de Thiers (130.000), dans le Nord.

L'emplacement définitif des nouvelles installations n'est pas encore complètement déterminé, notamment dans l'Est où le groupement de certaines centrales minières et des centrales sidérurgiques est susceptible de présenter un intérêt économique particulier en permettant de conjuguer l'emploi des bas charbons et du gaz des hauts-fourneaux.

#### c) Centrales sidérurgiques :

Construction de nouvelles centrales communes, remplaçant les centrales particulières actuelles. Des canalisations de fort diamètre y amèneront le gaz de hauts fourneaux de plusieurs usines.

Le tableau ci-dessous résume les puissances à installer (en kw.)

Est :	
Herserange .....	120.000
Moselle et autres .....	440.000
Autres bassins .....	80.000
	640.000

Etant donné l'accroissement prévu de la production sidérurgique et du gaz de haut-fourneau par conséquent (14.5 milliards de mètres cubes en 1951), ces installations non seulement couvriront les besoins de la sidérurgie en électricité mais fourniront un excédent à utiliser sur le réseau général.

#### d) Centrales de régularisation :

Mise en service de 1947 à 1951 d'installations très moderne d'une puissance de 511.000 kwh (dont 200.000 à Gennevilliers et, pour alimenter le chauffage urbain de la région parisienne, 30.000 à Ivry). En raison du développement du raffinage en France, prévu par la Commission

des Carburants, certaines de ces centrales situées à proximité des raffineries de la basse-Seine, à Yainville et à Dieppedalle pourraient fonctionner à la fois au fuel et au charbon. La centrale de Brest fonctionnera exclusivement au fuel.

Ces installations nouvelles ne devront fonctionner qu'à titre d'appoint et, en dernier lieu, pour pallier l'insuffisance des autres usines, afin d'économiser au maximum le charbon marchand. En outre, elles permettront l'arrêt des centrales existantes à mauvais rendement.

Pour garder une marge de sécurité, il faudra maintenir provisoirement en activité une grande partie de ces centrales. Il est admis qu'en 1950-51 resteront seules en service normal les centrales à fines brûlant moins de 5.000 cal/kwh, un déclassement massif des autres centrales existantes pouvant alors intervenir.

#### e) Transport et distribution :

— Achèvement et complément des lignes de transport reliant les massifs de production hydraulique à l'ouest et à l'est de la France, et à la région parisienne, telles que Le Breuil-Paris, Genissiat-Paris.

(Un programme complet ne peut être fixé avant que soit précisée la localisation régionale des grandes industries consommatrices).

— Etude de la mise en service d'un nouvel échelon de tension voisin de 400.000 V. que l'importance des puissances à transporter rendra très probablement indispensable.

— Etude préliminaire du transport à courant continu à très haute tension.

— Limitation au littoral méditerranéen et résorption progressive de la distribution à 25 périodes particulière à ce réseau.

Le montant des *investissements* prévus pour 1946-1950 est de 224 milliards de francs, ainsi répartis entre les différents postes :

Aménagements hydrauliques ...	80 milliards
Centrales minières .....	18 —
Centrales sidérurgiques et centrales de régularisation .....	18 —
Lignes de transport et postes de transformation .....	18 —
Distribution .....	90 —

Indépendamment du financement, la réalisation du Plan est conditionnée par quatre facteurs :

— *Les produits sidérurgiques* : des quantités considérables seront nécessaires (400.000 tonnes par an), mais se pose aussi un problème d'amélioration de la qualité et de rapidité de livraison.

— *Le matériel mécanique et électrique* : la production de l'industrie française est, au dire des constructeurs, suffisante, compte tenu des commandes déjà passées à l'étranger ; seuls quelques matériels spéciaux en particulier des gros arbres de rotor devront faire l'objet de nouvelles commandes à l'étranger.

— *Le matériel de chantiers* : un équipement équivalent à 100.000 tonnes d'acier et consistant en téléphériques, etc... devra être mis en place avant la fin de 1947. Une forte part du matériel spécial des chantiers hydro-électriques devra être importée des Etats-Unis.

— *La main-d'œuvre* : l'effectif travaillant sur les chantiers qui est actuellement de 22.000 ouvriers (dont 7.000 P.G.) devra être porté à 45.000 en fin 1947 et 50.000 en 1948.

La Commission ne s'est pas prononcée en faveur de la mise en exploitation de nouvelles sources d'énergie ; elle a estimé en effet, sans parler de l'énergie atomique, dont on ignore encore les possibilités d'utilisation industrielle, que les études sur l'énergie des marées, de la houle et des vents n'étaient pas assez avancées pour permettre des réalisations importantes dans un délai de cinq ans. Il n'en reste pas moins indispensable, pour ouvrir des voies nouvelles et accroître nos ressources en énergie, de poursuivre vigoureusement les études sans hésiter à entreprendre immédiatement, toutes les fois qu'une large expérimentation est nécessaire, la construction des usines-laboratoires et des installations pilotes.

Il en est de même dans le domaine de la pro-

duction thermique et du transport à grande distance.

#### 4° CARBURANTS

La France est importatrice de la quasi-totalité des carburants qu'elle consomme. Elle est la plus forte importatrice mondiale de combustibles et doit recourir aux combustibles liquides dans la mesure où son commerce et son économie en profitent. Sa politique doit viser essentiellement :

— à s'assurer un approvisionnement suffisant en brut, notamment en développant la prospection en France et dans l'Union Française où un nombre beaucoup trop faible de sondages profonds ont déjà mis en évidence des probabilités très intéressantes ;

— à rénover et développer l'industrie, les techniques et les laboratoires de raffinage particulièrement éprouvés par les bombardements, les sabotages, les démontages et le chômage ;

— à constituer un système moderne des transports maritime et intérieur et de la distribution.

En raison de l'accroissement général d'activité, de la motorisation de l'Agriculture, des insuffisantes disponibilités en combustibles solides (nationales ou importées), de l'essor de l'Aviation, des besoins en liants routiers, la Commission a estimé que la consommation de produits pétroliers passerait de 6.500.000 tonnes en 1938 à 7.230.000 tonnes en 1947, 11.000.000 de tonnes en 1950 et plus de 15.000.000 en 1955.

(en milliers de tonnes)

	1938	1946	1947	1950	1955
Essence auto et avion .....	2.790	1.600	2.500	3.600	4.200
Gas-oil .....	580	580	750	1.000	1.225
Fuel .....	2.250	1.295	2.680	5.000	8.500
Bitume .....	300	320	750	850	750
Huile, pétrole, gaz, etc... ..	558	392	576	630	740
	6.478	4.187	7.256	11.080	15.415

Ces chiffres mesurent l'importance de l'effort nécessaire. La Commission a établi en conséquence le plan suivant :

##### a) Approvisionnement en brut :

— Recherches géologiques et géophysiques, prospection et forage, dans les terrains non encore étudiés de la Métropole et des territoires d'Outre-Mer sur une surface géologiquement intéressante de 860.000 km<sup>2</sup>, dans laquelle les

premières recherches permettent d'escompter de prochaines découvertes exploitables au Gabon, en Tunisie.

— Participation aux recherches et forages dans les régions à l'étranger où la présence du pétrole est déjà une certitude.

— Développement au maximum des intérêts français dans l'exploitation des gisements étrangers, soit par la pleine mise en valeur de nos droits déjà acquis dans le Moyen-Orient, soit

sur tout autre gisement venant compléter les conditions géographiques et techniques de notre approvisionnement.

— Concentration et rénovation des centres de raffinage en vue de porter la capacité totale française annuelle de 8 millions de tonnes en 1938 à 13 millions de tonnes en 1955. Les emplacements, les capacités, les techniques et les programmes de marche devront nous doter d'usines de classe internationale, susceptibles de larges prolongements modernes vers l'industrie chimique.

La localisation des usines et notamment des reconstructions, a été dans ses grandes lignes déterminée en fonction de l'importance relative des zones de consommation et des frais de transport. Dunkerque, la Basse-Seine, la Basse-Loire, la Gironde et l'Etang de Berre demeurent les sites d'implantation les plus favorables. L'ensemble de ces mesures doit permettre à notre industrie de raffinage d'assurer au marché français les produits de classe internationale avec une faible taxe protectrice.

Elles procureront en outre à notre balance des comptes une économie qui atteindrait, en 1955, 100 millions de dollars par an.

### c) *Transports et distribution :*

— Reconstruction d'une flotte pétrolière capable de transporter en 1955, 50 % de nos importations en brut et en produits finis ;

— Coordination des transports pétroliers intérieurs pour abaisser au maximum le prix de revient :

Construction immédiate d'un pipe-line Le Havre-Paris pour le transport des essences auto et peut-être gas-oil (1.500.000 tonnes par an) ;

Mise à l'étude d'un pipe-line Marseille-Lyon pour les mêmes produits (400.000 tonnes par an) ;

Accroissement des transports par camions-citernes gros porteurs, notamment pour les fuel-oils au départ des ports d'importation et des raffineries (5 millions de tonnes par an).

Développement du ravitaillement des dépôts par trains complets de wagons-citernes de grande capacité et construction des embranchements nécessaires dans les dépôts de stockage.

Transport des produits lourds par chalands de grande capacité sur la Seine (3 millions de tonnes par an) et desserte par la voie d'eau d'entrepôts régionaux existants reliés aux canaux du Nord et de l'Est et difficiles à desservir par fer.

— Jusqu'en 1950, en attendant que les disponibilités en matières premières permettent de

rénover complètement l'équipement de distribution :

Utilisation au maximum et rationalisation de l'emploi des moyens existants, par exploitation en commun de certaines installations de manutention (réception et chargement) et de stockage, la moitié de celles-ci ayant été détruites au cours de la guerre ;

Réduction du nombre des types d'emballage et normalisation de ceux-ci.

Application des méthodes américaines, notamment des compteurs volumétriques et gravimétriques dans les dépôts et sur les camions, qui permettent d'importantes réductions dans le personnel d'exploitation et de comptabilité des entrepôts : en 1955, l'industrie de la distribution devra répartir un tonnage double de celui de 1939 avec un effectif qui ne pourra être augmenté.

La Commission de Modernisation des Carburants a en outre étudié différents problèmes de notre politique d'énergie :

Elle a recommandé :

— l'utilisation des fuel-oils lourds dans le domaine de la chauffe industrielle (fours Martin, fours de verrerie, fours à températures précises, locomotives, remorqueurs fluviaux, chauffage central, boulangeries) pour pallier la pénurie de charbon.

Ce combustible présente une supériorité technique indiscutable sur le charbon (parité de 1,5 environ par rapport au charbon moyen), il permet le contrôle rationnel de la chauffe et sa souplesse d'utilisation procure une amélioration notable du rendement.

D'autre part, la France étant un pays importateur de calories, une économie appréciable de devises serait obtenue.

D'après les derniers prix C. I. F. connus, la position des divers combustibles est en effet la suivante :

Charbon anglais . . . . .	1.560 frs la tonne		
Charbon américain . . . . .	2.200 —	—	—
Fuel-oil n° 2 . . . . .	1.800 —	—	—

Cet avantage est encore accru en tenant compte de la parité des pouvoirs calorifiques.

— l'élévation de l'indice d'octane des carburants distribués en France pour permettre à notre industrie automobile de travailler sur un plan international, la mise en vente très prochaine d'un super-carburant étant déjà une nécessité.

— La création d'usines-pilotes en vue de recherches plus approfondies sur les techniques nouvelles de carburants et de lubrifiants d'origine nationale.

Les investissements correspondant à la réalisation du plan de la Commission des Carburants s'élèvent, d'ici 1950, à 40 milliards de francs aux prix actuels :

Recherches et prospection ...	11 milliards
Raffinage .....	23 —
Distribution .....	6 —
Transports maritimes .....	pour mémoire
(sont compris dans le Plan de modernisation de la Marine Marchande)	
Carburants de remplacement ..	(à l'étude)

## INDUSTRIES

Les ressources nationales en matières premières essentielles n'étaient qu'en partie utilisées par l'industrie française avant la guerre : nous exportions la moitié de notre bauxite et 40 à 45 % de notre minerai de fer.

La production d'acier n'était en France que de 188 kgs par tête, et par an, contre 279 en Grande-Bretagne et 397 aux Etats-Unis.

Nos fabrications d'outillage étaient très faibles : nous importions la moitié de nos machines-outils, et cependant il n'y en avait en France qu'une pour dix ouvriers, contre 2,8 en Grande-Bretagne et 2,5 aux Etats-Unis.

Nous achetions également à l'étranger une grande partie de notre matériel agricole, et cependant il n'y avait en France qu'un tracteur pour 200 agriculteurs, contre 22 en Grande-Bretagne et 43 aux Etats-Unis.

De même, malgré l'abondance des matériaux de construction, l'industrie du bâtiment et des travaux publics, très florissante avant 1914, était en profonde régression, principalement sous l'influence de la législation sur les loyers : la consommation de ciment par tête et par an n'était en France que de 86 kgs, contre 156 aux Etats-Unis et 154 en Grande-Bretagne. Dans les dix ans qui ont précédé la guerre, alors que 5 millions de maisons étaient construites aux Etats-Unis et 2 millions en Grande-Bretagne, 300.000 seulement le furent en France.

Dans les années qui viennent, la réalisation des tâches fondamentales de l'économie française exigera une exploitation plus complète de nos matières premières d'équipement grâce à un vigoureux développement des industries utilisatrices :

— *La sidérurgie*, dont la production, clef de voûte du plan de modernisation, commande l'accroissement de toutes les constructions d'outillage sur lesquelles repose en fin de compte et dans son ensemble l'élévation du niveau économique ;

— *La machine-outil et le machinisme agricole*, qui conditionnent les progrès de la mécanisation dans l'industrie et l'agriculture ;

— *Les matériaux de construction*, base de l'industrie du bâtiment et des travaux publics à laquelle va incomber l'exécution de la moitié des investissements prévus d'ici 1950 pour la modernisation et la reconstruction.

En même temps, pour augmenter au maximum les ventes à l'étranger, il faudra rééquiper et rationaliser nos industries traditionnellement exportatrices, principalement *l'automobile* et le *textile*, où le travail d'une main-d'œuvre de haute qualité valorise fortement les matières premières importées.

### 1° SIDERURGIE

La France possède dans son sous-sol, notamment en Lorraine, la base d'une sidérurgie puissante : ses réserves de minerai de fer, évaluées à 7 milliards de tonnes, viennent immédiatement après celles des Etats-Unis et de l'U.R.S.S.

Malheureusement ce facteur favorable est contrebalancé par le manque de charbons à coke qui a rendu jusqu'à maintenant la sidérurgie française tributaire de l'importation pour les deux tiers de son combustible.

Les besoins considérables des années à venir en produits ferreux, ainsi que la situation favorable de la France pour une exportation de produits sidérurgiques, rendent impérieusement nécessaire le relèvement de la production de métal jusqu'à la plus forte production d'avant-guerre (10 millions de tonnes de fonte et d'acier en 1929) et même au-delà, grâce à un accroissement ultérieur de la capacité de production dans le cadre de l'objectif de 15 millions de tonnes fixé par le Conseil du Plan.

Les installations existantes sont relativement anciennes ; les usines de l'Est datent, dans leur ensemble, d'avant 1914, un grand nombre de celles du Centre sont encore plus vieilles et celles du Nord ont été reconstruites immédiatement après 1918. Il faut d'ailleurs noter que des transformations plus ou moins importantes ont été réalisées dans toutes les usines entre les deux guerres. Dans leur état actuel, elles sont encore susceptibles de travailler dans de bonnes conditions, sous réserve d'une rationalisation qui permette de les utiliser à plein rendement.

La Commission de la sidérurgie prévoit les niveaux annuels de production suivants d'ici 1950 :

(en millions de tonnes)

	1946	1947	1948	1949	1950
Acier brut .....	4,2	7	9	10	11
Fonte de moulage .....	0,5	1,2	2	2,5	2,7

Ces objectifs peuvent être atteints avec les moyens actuels qui, une fois reconstruites les installations sinistrées, représentent une capacité de l'ordre de 12 millions de tonnes. La préoccupation principale doit être d'économiser le combustible et la main-d'œuvre. Aussi le plan élaboré par la Commission de la Sidérurgie est-il essentiellement pour sa première phase un plan de modernisation plutôt que d'extension.

#### a) Structure de l'industrie :

— Regroupement des usines et concentration des fabrications de manière à permettre la mise en œuvre des engins à grande production (capacité optimale pour les usines fabriquant des aciers ordinaires : 1 million de tonnes par an, pouvant être inférieure pour certaines usines spécialisées) ;

— Spécialisation des programmes de laminage en fonction notamment de l'implantation des deux trains à bandes dont il est question plus loin.

#### b) Production du métal :

— Construction de *cokeries* sidérurgiques d'une capacité totale de 15.000 tonnes de charbon enfourné par jour, alors que les installations existantes n'ont qu'une capacité de 10.500 tonnes ;

— Construction de dix-huit installations de *préparation du lit de fusion* (concassage du minerai, agglomération des poussières de gaz et des menus du minerai), en principe une dans chacune des usines produisant de l'acier Thomas, alors qu'il n'existe aujourd'hui en France que deux agglomérations ;

— Modernisation et agrandissement des *hauts-fourneaux* existants, arrêt définitif et remplacement progressif des unités de capacité inférieure à 300 tonnes par 24 hauts-fourneaux neufs produisant chacun de 450 à 600 tonnes de fonte par jour ;

— Construction de 2 *aciéries Thomas* et de 8 *fours Martin*, dont 2 de 50 tonnes et 6 de 80.

#### c) Elaboration des produits sidérurgiques :

— Adaptation des programmes de fabrication à la demande probable pour chaque catégorie de produits, avec arrêt des laminoirs ayant le

moins bon rendement et utilisation des meilleurs trains sur des programmes plus spécialisés ;

— Installation de laminoirs neufs pour les *fers marchands* et le *fil machine* ;

— Développement de la capacité de production des *tôles* et transformation complète de leur fabrication par installation de trains continus.

Ce procédé, mis au point aux Etats-Unis et maintenant appliqué par tous les grands pays, révolutionne la production des tôles minces et du fer blanc. Sa supériorité est universellement reconnue, tant du point de vue du prix de revient que de la qualité des produits obtenus. Aussi la Commission s'est-elle unanimement prononcée pour l'établissement en France de deux trains à chaud, l'un dans le Nord, qui doit être installé à Denain, l'autre dans l'Est pour lequel trois implantations sont possibles : Thionville, Hayange et Hagondange.

La substitution aux anciennes tôleries de ces puissants engins d'une capacité de 600 à 800.000 tonnes par an modifiera profondément la physionomie de la sidérurgie française et lui donnera sur le marché international une place de premier plan.

— Installation en outre de deux trains tandem à trois cages à froid pour la fabrication des tôles minces à partir des bandes laminées à chaud, et d'un train tandem à cinq cages à froid, pour la fabrication du fer blanc.

#### d) Equipement électrique :

— Construction de 3 centrales communes d'une puissance totale de 380.000 kw ;

— Construction de 4 centrales particulières d'une puissance totale de 90.000 kw ;

e) *Installations diverses* notamment dans les usines à fonte, et pour le traitement des sous-produits et pour la modernisation des appareils thermiques.

#### f) Logements ouvriers :

— Construction dans les délais les plus rapides de 5.000 nouveaux logements près des usines à reconstruire ou à développer, ce programme devant être porté ultérieurement à 10.000 logements.

Au total, pour réaliser ce plan dont la Commission n'a pas encore achevé de déterminer

l'application à l'échelon de chacune des usines, les investissements nécessaires s'élèvent, aux prix du 2<sup>m</sup>e trimestre 1946 à 70 milliards de francs, se décomposant ainsi :

Cokeries .....	5,5	milliards de fr	
Agglomérations .....	3,6	---	---
Hauts-fourneaux .....	12	---	---
Aciéries Thomas .....	1	---	---
Fours Martin .....	1,6	---	---
Laminoirs (dont trains à bandes) .....	21,2	---	---
Équipement électrique ..	11,1	---	---
Installations diverses ..	8	---	---
Logements ouvriers ....	6	---	---
<b>Total .....</b>	<b>70</b>	<b>---</b>	<b>---</b>

Ces investissements s'échelonnent sur sept ans dont 33 milliards d'ici 1950, non compris les cokeries reprises dans le programme des houillères et les centrales électriques dans celui de l'électricité.

Ultérieurement, pour porter la capacité de production de 12 à 15 millions de tonnes, il est prévu, de préférence à la création d'usines nouvelles, de développer les usines existantes. Cette solution a l'avantage de répondre, aux moindres frais, à la dernière étape prévue par le plan, en facilitant la résolution du problème de la concentration qui est le problème essentiel posé par la sidérurgie, tout en lui permettant de s'adapter plus aisément aux fluctuations de la production.

Sur les 70 milliards dès à présent prévus, le tiers correspond à des importations d'équipements. Les achats à l'étranger pourraient être notablement réduits si la France pouvait, au titre des réparations, prélever du matériel moderne dans les usines allemandes, notamment dans les Hermann Goering Werke.

La réalisation du plan de la sidérurgie suppose un *approvisionnement satisfaisant en coke et fines à coke* dont la plus grande partie devra être importée, malgré l'application systématique d'une politique de carbonisation, et un *accroissement des effectifs* actuellement employés qui s'élèvent à 95.000 ouvriers contre 140.000 en 1938 et qui devront être portés successivement à 140 et 160.000 ouvriers.

L'effort de modernisation et d'équipement de la sidérurgie aura pour résultats :

a) de porter le *rendement* de la main-d'œuvre de 44 tonnes annuelles par ouvrier en 1938 à 72 tonnes à la fin de 1948, 80 tonnes à la fin de 1950 et 94 tonnes en 1955 ;

b) de réaliser une *économie de combustible* de l'ordre de 20 % par unité produite ;

c) d'abaisser les *prix de revient* (en particulier 1.000 francs par tonne sur les tôles moyennes, 1.250 fr sur les tôles minces et 2.000 fr pour le fer blanc.)

L'exportation du dixième de leur production ferait récupérer en une dizaine d'années les devises nécessaires à l'achat en Amérique des trains à chaud et à froid. Notre sidérurgie modernisée et rééquipée doit avoir une marge appréciable d'exportations : déjà dans le passé, en 1929, elle a exporté jusqu'à 38 % des laminés et 45 % des demi-produits ;

Tous ces résultats sont escomptés dans le cadre des techniques actuelles. Or, de très grandes possibilités de progrès sont ouvertes par les recherches actuellement en cours, notamment par le développement des procédés d'affinage rapides par brassage, l'enrichissement et la réduction directe du minerai, l'insufflation d'oxygène aux hauts-fourneaux et aux convertisseurs Thomas.

Les études en ce sens seront animées et coordonnées par l'Institut de Recherches de la Sidérurgie, en cours d'installation.

## 2° MACHINE-OUTIL

L'industrie de la machine-outil est actuellement en voie de progrès rapide, et se hausse progressivement au niveau de la classe internationale qu'elle atteint déjà pour certaines de ses fabrications.

Elle se caractérisait en 1938 par une production trop faible tenant pour une grande part à la modicité de la demande, une qualité insuffisante de certains de ses modèles et des prix généralement trop élevés, ces trois faiblesses étant imputables elles-mêmes à un équipement trop ancien, à des conditions difficiles d'approvisionnement en pièces brutes et à l'existence d'un trop grand nombre de constructeurs petits et moyens, dont les fabrications étaient dispersées sur une multitude de types.

Pour ces raisons, un important recours à l'achat de machines-outils étrangères était indispensable. Pendant la période décennale 1929-1938 ces importations avaient représenté 33,5 % des investissements totaux en machines dans les entreprises françaises, alors que les exportations, quoique non négligeables, étaient seulement de l'ordre de 10 %.

Or, dès avant la guerre, l'âge moyen de notre parc était de dix-neuf ans, alors que l'Angleterre, les Etats-Unis, l'U.R.S.S. et même de petits pays comme la Belgique, qui avaient déjà fait un



important effort de rééquipement, possédaient un parc bien moins vétuste que le nôtre.

La guerre et l'occupation ont naturellement entraîné un défaut général d'entretien de nos machines-outils. De plus, sur 590.000 existant en 1939, 11.000 ont été détruites et 43.000, parmi les plus neuves, enlevées par les Allemands ; usines mécaniques de l'Etat et les constructions aéronautiques (1/3 de leur parc), ainsi que la S.N.C.F. (1/6<sup>e</sup> du sien). Au total, et malgré certains apports, l'efficacité du parc se trouve réduite de 25 % et son âge moyen augmenté de six ans tandis que l'âge moyen des machines du parc anglais, américain, russe, du fait d'une production énorme de machines-outils nécessaire pour les industries de guerre de ces pays, a baissé considérablement et est inférieur à 10 ans.

Pour le ramener de vingt-cinq à dix ans et, sans augmenter sensiblement l'effectif du parc, en améliorer la qualité de manière à doubler environ la capacité de production des industries de transformation utilisatrices, la Commission de la Machine-Outil, en l'état actuel de ses travaux, considère nécessaire la mise en service d'ici 1951 de 250.000 nouvelles machines-outils. Cette mise en service serait obtenue comme suit :

a) Les fabrications assurées par les constructeurs actuels s'élèveraient au total à 205.000 machines sur lesquelles 25.000 seraient exportées.

b) Les importations réservées aux machines spéciales, non construites normalement en France, seraient, dans le même temps, de 25.000 machines environ.

c) 20.000 machines de types non construits actuellement en France ou construits en quantités insuffisantes seraient fabriquées par des entreprises nouvelles à créer soit sous forme de Sociétés nationales, soit sous forme de Sociétés privées. Dans l'un et l'autre cas le concours financier et technique de constructeurs actuels pourrait être demandé. Ces sociétés nouvelles s'assureraient éventuellement l'exploitation des licences étrangères nécessaires, notamment des licences américaines.

d) Mise en place de 25.000 machines-outils en provenance des prestations allemandes.

Un programme de développement de l'industrie française de la machine-outil comportant une large spécialisation des entreprises, le renouvellement de leur outillage, le perfectionnement des méthodes de fabrication et l'amélioration de la qualité a été mis à l'étude. Il doit conduire par paliers cette industrie à une cadence de fabrication d'environ 45.000 machines-outils par an, cadence qui, stabilisée à partir de 1951, serait suffisante d'une part, pour maintenir le parc national à l'âge moyen de dix ans, et d'autre part, pour assurer la balance de nos exportations

de machines-outils avec les importations correspondantes.

Les investissements nécessaires en cinq ans pour ce développement peuvent être évalués à environ 3.250 millions de francs aux prix actuels. Ils comprennent notamment la rénovation de 2.000 machines-outils et la mise en service de 4.000 autres, dont 3.000 construites en France et 1.000 importées en grande partie des Etats-Unis pour une valeur de 800 millions de francs.

Les investissements supplémentaires exigés pour la construction en France des 20.000 machines visées ci-dessus seraient de l'ordre de 3 milliards de francs.

Il conviendrait d'apporter une attention particulière au problème de la main-d'œuvre qui sera un des plus difficiles à résoudre. Le nombre d'ouvriers employés dans l'industrie de la machine-outil devra en effet passer en cinq ans de 18.000 à 30.000 environ, dont un pourcentage important d'ouvriers spécialisés.

L'exécution du programme de renouvellement d'outillage est conditionnée par l'adoption de mesures de portée générale, propres à encourager, sinon à contraindre, les entreprises à renouveler leur outillage et à améliorer leurs procédés de fabrication.

Deux de ces mesures apparaissent essentielles dans les circonstances actuelles.

D'une part, il faut accorder aux entreprises qui achètent des machines de larges facilités de crédits à moyen ou à long terme à des taux très bas.

D'autre part, il est nécessaire de modifier du tout au tout la politique suivie jusqu'à présent en matière d'amortissement de matériel d'équipement. Il faut substituer à l'amortissement purement comptable ayant pour seul objet de constater la dépréciation graduelle de l'outillage un amortissement industriel fondé, non sur la valeur d'achat, mais sur la valeur de remplacement des machines et conduisant à pénaliser le non renouvellement de l'outillage dans un délai raisonnable par la suppression d'avantages fiscaux importants.

Des dispositions ont déjà été prises pour accorder aux entreprises achetant du matériel d'équipement le soutien de la Caisse Nationale des Marchés de l'Etat. Des textes législatifs sont en cours de préparation pour la définition des nouvelles règles d'amortissement de ce matériel.

On peut escompter de l'adoption de ces mesures, de très larges demandes de machines-outils sur le marché français. Ces demandes seront de nature à créer le climat psychologique nécessaire au développement de notre industrie nationale de la machine-outil et au perfectionnement de sa technique.

### 3° MATERIAUX DE CONSTRUCTION

L'effort à faire pour moderniser l'industrie des matériaux de construction devra tendre en particulier à économiser la main-d'œuvre et à réduire la consommation de charbon par tonne produite.

Après avoir évalué les tonnages des divers matériaux que nécessiteront les travaux de reconstruction et d'équipement prévus par ailleurs pour les prochaines années, la Commission a fixé comme suit les objectifs de production à atteindre (en milliers de tonnes) :

MATERIAUX	1938	1946	1950
Ciment .....	3.800	3.000	13.500
Chaux hydraulique .....	1.450	1.500	1.000
Plâtre .....	700	995	2.200
Briques et tuiles .....	4.670	4.200	8.700
Moellons et pierres de taille .....	1.280	2.250	13.960
Sables et graviers .....	15.000	10.000	42.000
Ardoises .....	120	160	250

Dans ce cadre, la Commission recommande pour les divers matériaux les mesures suivantes :

#### a) Liants (ciment et chaux hydraulique) :

— Direction de l'effort principal sur le ciment :

— Reconstitution de la capacité de production antérieure de Portland (7.500.000 tonnes) par la reconstruction des installations détruites (capacité : 500.000 tonnes) et la remise en état des installations endommagées ou arrêtées (capacité : 1 million de tonnes) ;

— Modernisation et refonte d'un ensemble d'usines d'une capacité de 3 millions de tonnes, celle-ci étant en même temps augmentée de 1 million ;

— Création, dans les départements sinistrés de l'ouest où les besoins sont très grands et les cimenteries insuffisantes, d'usines nouvelles d'une capacité de 500.000 tonnes ;

— Développement rapide et massif de l'emploi du *ciment de fer*, la production de laitier par la sidérurgie devant passer de 2 millions de tonnes avant-guerre à 6 en 1950 ;

— Envoi direct de 1 million de tonnes par les usines sidérurgiques aux centrales à béton pour y être broyé à l'état humide ;

— Installation, pour les 3 millions de tonnes supplémentaires, d'équipements de séchage et de broyage susceptibles d'être démontés en Allemagne ;

— Transport systématique en vrac par wagons ou par péniches en particulier vers les chantiers hydroélectriques et les villes sinistrées (1/3 de la production totale), afin d'économiser l'ensachage en papier ;

— Substitution par la S.N.C.F. et les Ponts

et Chaussées des matériaux de carrière ou des laitiers de crassier au laitier granulaire ;

— Restriction de la production de *chaux* à celle des petites usines locales.

#### b) Plâtre :

— Remise en état des usines actuelles, en particulier de 2 usines sinistrées ;

— Création de 4 unités nouvelles à grosse production ;

— Extension des usines existantes par mécanisation des moyens d'extraction et de manutention et par amélioration des conditions de cuisson ;

— Fabrication de *plaster-board* (panneaux de plâtre réalisés en usine en fabrication continue), matériau encore inconnu en France dont l'emploi est en plein développement aux Etats-Unis et en Angleterre : achèvement de l'usine Lambert dans la région de Livry-Vaujours, d'une capacité de 8 millions de mètres carrés pouvant être doublée par un simple accroissement des séchoirs ; création de deux autres unités d'ici 1950 ;

— Doublement de la capacité de production de *gypse* par la réouverture de deux carrières, l'électrification des carrières et l'utilisation d'outils portatifs électriques dans les petites exploitations, des essais de haveuses, l'emploi développé de fours rotatifs et la généralisation de l'ensachage mécanique.

#### c) Pierres et moellons :

— Rééquipement des exploitations existantes ;

— Ouverture de carrières nouvelles utilisant des haveuses lourdes ;

— Création de deux centres de fabrication de pierres modulées du type Lefèvre.

d) *Briques et tuiles :*

— Réparation des briqueteries sinistrées et développement de la production dans les installations existantes, la création d'usines nouvelles n'apparaissant pas rentable ;

— Economies de charbon par l'abandon de l'auto-production d'énergie et l'utilisation plus importante de l'électricité et recherches scientifiques sur toutes les méthodes nouvelles de séchage, utilisation des schistes houillers, etc... ;

— Développement de l'usage et de la production, le plus souvent directement sur les chantiers, d'agglomérés en ciment pour pallier le déficit de briques dans l'ouest de la France.

e) *Sables et graviers :*

— Développement de l'extraction dans les vallées des grands cours d'eau, les besoins exceptionnels du Nord étant couverts par le Bassin Parisien, ceux de la Bretagne par la Loire-Inférieure, ceux de la Normandie par la Seine et le sable de mer et ceux de la Lorraine par la Moselle et la Meuse ;

— Construction en France des 9/10<sup>e</sup> en principe du matériel nécessaire ;

— Importation des gros marteaux perforateurs et d'une partie des dragues, pelles et excavateurs.

— Reconstitution et modernisation de la flotte privée.

f) *Matériaux de couverture :*

— Emploi limité (20 % des besoins) de l'ardoise, dont l'extension exigerait trop de main-d'œuvre, et de l'amiante-ciment, produit coûteux en devises ;

— Remise immédiate en activité et développement au maximum des usines de tuiles céramiques ;

— Développement de deux techniques récentes :

— Celle de la tuile en ciment, plus employée en Grande-Bretagne que la tuile céramique,

— et celle de la toiture terrasse, utilisable en toutes régions moyennant un support indéformable et l'étanchéité des enduits.

g) *Recherches :*

— Poursuite des recherches sur un certain nombre de matériaux nouveaux dont la mise au point reste à effectuer et qui, malgré les réalisations à prévoir, ne semblent pas devoir

jouer de rôle notable avant 1950 : bétons précontraints, laine de laitier pour l'isolement thermique, couvertures métalliques (aluminium), matières plastiques, bois améliorés (Isorel, etc...)

Pour la réalisation de l'ensemble de ce plan les investissements prévus sont de l'ordre de 36 milliards de francs actuels, se décomposant ainsi :

Liants hydrauliques .....	21.000 millions
Plâtre .....	1.425 —
Pierres de taille et moellons ..	2.650 —
Briques, tuiles et céramique..	4.700 —
Agglomérés .....	280 —
Sables et graviers .....	5.000 —
Matériaux de couverture ....	900 —

Total ..... 35.955 millions

Ils représentent pour 85 % des travaux ou fabrications susceptibles d'être effectués par l'industrie française et pour les 15 % restants du matériel à importer.

Quant à la main-d'œuvre, elle devra être en 1950 de 130.000 ouvriers, soit 40.000 de plus qu'en 1939 et 55.000 de plus qu'en 1945. En tout état de cause, la main-d'œuvre française ne suffira pas à répondre aux besoins, même en tenant compte du développement de l'apprentissage et de la formation professionnelle. Un appoint de main-d'œuvre étrangère sera donc indispensable pour assurer le développement prévu de l'industrie des matériaux de construction.

Cependant sa modernisation et son rééquipement y augmenteront notablement le rendement du travail, la durée de fabrication par tonne de produit étant abaissée en 1950 :

- pour le ciment : de 7 heures-ouvrier à 2,5 ;
- pour le plâtre : de 7 à 4 ;
- pour les tuiles : de 17 à 10 ;
- pour les briques : de 11 à 6 ;
- pour les produits de carrière : de 8 à 5 ;

En même temps, la consommation de charbon tombera, pour le ciment, de 280 à 180 kgs par tonne, pour le plâtre de 80 à 75, pour les produits en terre cuite de 100 à 90.

Au terme de l'exécution du Plan, l'industrie des matériaux de construction renouée, doit permettre non seulement de satisfaire les besoins intérieurs, mais encore d'exporter chaque année environ 1.500.000 tonnes de ciment, soit trois fois plus qu'en 1938.

#### 4° BATIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

Au cours des trente dernières années le Bâtiment et les Travaux Publics ont été négligés en France.

De 1919 à 1939, on n'a pu construire plus de 1.500.000 logements, soit 13 % du nombre existant avant 1914, tandis que l'Allemagne en construisait 4 millions (22 %), l'Angleterre 3,7 (30 %) et les Pays-Bas 820.000 (60 %).

Aucun grand travail public ne fut entrepris en France, si ce n'est deux ou trois grands barrages hydrauliques, alors qu'aux Etats-Unis plus de deux millions et demi de personnes étaient employées aux travaux du « Public Emergency Work ».

Enfin, l'activité des entreprises françaises à l'étranger pour les grands travaux publics internationaux a subi une baisse sensible.

La main-d'œuvre employée dans le Bâtiment et les Travaux Publics était, par rapport à la population totale, deux fois plus élevée aux Etats-Unis qu'en France et 1,3 fois plus en Angleterre. Actuellement, les effectifs ouvriers sont du même ordre de grandeur qu'avant la guerre, mais la proportion de spécialistes du bâtiment est plus faible et l'âge moyen plus élevé.

Cette situation tient essentiellement à certains facteurs étrangers à l'industrie elle-même, notamment au malthusianisme économique qui a sévi entre les deux guerres, aux difficultés dues au financement et à la fiscalité qui conditionnent son activité. Il en résulte pour l'industrie un net retard technique et un manque de main-d'œuvre. De plus les entreprises (200.000, d'importances très diverses) sont très dispersées. Partant leur production insuffisante et le coût élevé risquent d'entraver l'effort de reconstruction ainsi que le plan de modernisation et d'équipement lui-même qui est pour la moitié, comme on l'a déjà dit, un programme de bâtiments, tant d'habitation que d'exploitation, et de travaux publics.

Ainsi apparaît la nécessité à la fois de mettre l'industrie du B.T.P. dans une ambiance, dans les conditions d'activité, qui permettent son développement et de la rééquiper et de la moderniser rapidement afin de construire mieux, plus vite et moins cher.

Pour relever la production de l'industrie du B.T.P., des actions importantes sont déjà engagées :

1° Augmentation des effectifs d'ouvriers qualifiés, par la formation professionnelle accélérée (une centaine de centres nouveaux déjà créés et 120 en cours de création, dépense totale prévue de l'ordre de 15 milliards).

2° Augmentation de la mécanisation des entreprises (commandes de matériel passées en France et à l'étranger, utilisation des surplus américains).

Ces mesures s'insèrent dans le plan d'ensemble suivant, établi par la Commission pour mécaniser, moderniser et rationaliser l'industrie du B.T.P.

1° La Commission a évalué les besoins en main-d'œuvre dans le Bâtiment et les Travaux Publics, d'ici 1950, à environ 11 milliards d'heures de travail. Pour une durée de travail de 2.000 heures par an, il faudrait un effectif de 1.090.000 hommes en 1947 et 1.190.000 en 1950. Pour une durée de 2.200 heures, 980.000 suffiraient en 1947 et 1.080.000 en 1950. Or, l'effectif ouvrier qui était de 860.000 hommes en 1938, est actuellement (déménagement non compris) au même niveau ; mais ce chiffre englobe 80.000 prisonniers de guerre et comprend beaucoup moins d'ouvriers qualifiés qu'avant guerre.

Il est donc apparu à la Commission que, de toute urgence la durée moyenne du travail devrait être augmentée. Cette mesure devra être accompagnée d'une généralisation du salaire au rendement : la Commission préconise à cet égard la formule du salaire proportionnel à la production, les normes étant déterminées par accord entre employeurs et salariés et le salaire horaire légal constituant un minimum garanti.

Il n'en faudrait pas moins en outre, faire appel à 250.000 travailleurs étrangers et, pour pourvoir au besoin particulièrement aigu de spécialistes, sélectionner quelque 200.000 manœuvres qui devront bénéficier d'une formation professionnelle accélérée.

2° Mécanisation : amélioration des moyens de transport (77.000 voitures de liaison, 19.000 camions, 25.000 camionnettes) renouvellement et extension des bétonnières (24.000).

— Pour le Bâtiment : amélioration et développement des moyens de levage et manutention (7.500 grues de chantier, 4.400 grues sapines, etc...) D'ailleurs la mécanisation, et, d'une manière générale la modernisation de la masse des entreprises de bâtiment ne sera possible que par une éducation fortement poussée.

— Pour les Travaux Publics : équipement des entreprises en pelles mécaniques sur chenilles et en matériel des types mis au point par les Etats-Unis : tracteurs équipés en bulldozers (1.400) et leurs dérivés, niveleuses (250), scrapers (300), remplacement des transports à voie étroite par des engins sur pneus de forte dimension et en particulier des dumpers, sortes de camions à bennes basculantes disposées à l'avant (2.000) et des remorques-tombereaux et remorques spéciales sur pneus ou à chenilles (500), renforcement du matériel destiné aux travaux fluviaux et

portuaires (15 dragues marines et autant de fluviales, 3 pilonneuses-dérocteurs, 45 remorqueurs, 405 chalands, 35 derricks flottants et 50 grues flottantes).

Les investissements que représente le plan de la Commission de Modernisation du Bâtiment et des Travaux Publics s'élèvent non compris les véhicules à 45 milliards de francs actuels (70 milliards y compris les véhicules) dont environ 7 milliards de matériel importé ou provenant des surplus.

### 3° Simplification de la Construction :

— mise en application des simplifications dues aux immeubles-types (rendues possibles notamment par le remembrement du sol), à la préfabrication des éléments et aux matériaux de construction nouveaux, à la normalisation.

### 4° Rationalisation :

— des *entreprises* : mise en place rationnelle de celles-ci (chantiers proportionnés aux moyens, chantiers durables et de taille optimale permettant la mécanisation) spécialisation et groupement des unités ; organisation rationnelle du travail, ajustement rationnel des fonctions respectives des architectes, des ingénieurs et des chefs d'entreprise ;

— des *chantiers* : réalisation d'un planning à courte échéance et enregistrement comptable détaillé permettant un meilleur contrôle des travaux ;

— des *marchés* : organisation du marché de la construction par la mise au point d'un programme gouvernemental de longue durée ; révision des procédés de passation, d'exécution et de règlement.

Pour étudier, coordonner et promouvoir les solutions aux différents problèmes posés par l'industrie du bâtiment et des travaux publics, un *organisme d'études et d'information* est à créer. Cette création est une nécessité urgente.

\*

\*\*

D'autre part pour créer l'ambiance, qui permette le développement et la modernisation de l'industrie du B.T.P., les mesures suivantes s'imposent :

1° Mise sur pied de programmes de travaux de longue durée portés à la connaissance de la population qui saura ainsi sur quelles bases elle peut entreprendre. De plus, cette mesure stabilisera la main-d'œuvre et régularisera l'activité des entreprises.

2° Dans le même but et aussi pour obtenir les prix les plus bas possible, coordination entre les Administrations qui font exécuter des travaux.

3° Modification de la fiscalité, pour inciter à l'acquisition du matériel et des camions, alors que les règles d'amortissement actuelles sont basées sur le prix d'achat initial (et non sur le prix de remplacement). D'autre part, la contribution des patentes augmente dans la mesure même où l'outillage se développe.

4° Amélioration du financement tant pour les maîtres de l'ouvrage que pour les entreprises (pour ces dernières, notamment par une amélioration des paiements des travaux effectués et des avances sur marchés, et du maintien des possibilités d'acquisition de matériel.)

5° Pour les grands chantiers urbains de construction, modification de la législation d'urbanisme pour permettre un remembrement facile et rapide du sol.

6° Enfin, malgré les difficultés du problème, aboutir à la modification de la politique des loyers, pour tendre à la « rentabilité » du logement par un relèvement des prix des loyers concurrentement avec l'institution de l'allocation de logement et des mesures de compensation par le Fonds National de l'Habitat.

Au préalable, et d'urgence, entreprendre une action d'envergure d'éducation du public pour ancrer en lui cette notion fondamentale de l'utilité primordiale du logement sain et confortable.

L'ensemble des mesures préconisées, si elles étaient effectivement réalisées aurait pour conséquence un accroissement considérable de la productivité de la main-d'œuvre en 1950 qui s'élèverait à 210 % de celle du début 1946 (ou encore 140 % de celle de 1938-39).

## 5° AUTOMOBILE

L'industrie automobile présente une importance toute particulière pour l'économie française : en effet, en dehors de la satisfaction des besoins intérieurs, qui sont énormes, l'industrie automobile doit d'abord réaliser des exportations considérables et le peut.

La situation du marché étranger est particulièrement favorable à notre industrie automobile. Les besoins sont grands. L'industrie américaine ne peut commencer à les satisfaire avant dix-huit mois ou deux ans. L'industrie anglaise n'est pas mieux placée que la nôtre en prix et qualité. Nous avons donc de larges marchés ouverts, mais pour deux ans au plus.

Par la suite, nous ne conserverons ces marchés que dans la mesure où nous conserverons la classe internationale. Toutefois le problème sera simplifié si nous fabriquons des véhicules de conception moderne, de haute qualité, mais de catégories différentes de celles qui sont et seront produites aux Etats-Unis : nos prototypes marquent une avance certaine.

En 1938, la fabrication automobile et celle des accessoires occupaient 120.000 personnes, dont 94.000 pour la fabrication proprement dite et mettait en œuvre près de un demi-million de tonnes de métaux ferreux. En y comprenant les industries annexes et la réparation, c'est 700.000 tonnes environ qui étaient utilisées.

La production totale, en 1938, a été de 224.000 véhicules et la balance commerciale laissait un solde positif de 800 millions de francs.

Cependant, malgré ces apparences favorables, la situation de notre industrie automobile était fortement menacée.

Avant 1914, la construction automobile française occupait le premier rang dans le monde. En 1928, elle n'avait plus que le second. En 1938, elle était dépassée par les Etats-Unis — de loin les premiers — l'Angleterre et l'Allemagne, serrée de près par l'U.R.S.S., le Canada et l'Italie. De 1929 à 1938, la production française diminuait de 11 % tandis qu'en Angleterre, elle augmentait de 90 %...

La concurrence américaine apparaissait de loin la plus redoutable, en raison des bas prix de revient et de la haute qualité permis par ses cadences de fabrication (séries) très élevées, bien que ces véhicules correspondissent à un niveau d'existence très supérieur à celui des Européens, leur cylindrée moyenne dépassait 3 L. 5 et leur poids 1.450 kg. contre 1 L. 5 et 1.000 kg. en Europe, ces dernières caractéristiques en voie de réduction considérable.

La Commission de Modernisation de l'Automobile estime que les principales faiblesses de l'industrie française tenaient :

— A l'ancienneté de son équipement (ses machines-outils avaient un âge moyen de vingt ans).

— A l'insuffisance de son organisation générale : concurrence non ordonnée entre des constructeurs trop nombreux, dont chacun produisait trop de types — le nombre moyen de types par entreprises était de 4,2 en France, contre 2,3 aux Etats-Unis, 2,6 en Allemagne, 3,2 en Grande-Bretagne et 3,7 en Italie. Aussi les cadences de fabrication étaient trop réduites et les prix trop élevés. La normalisation déjà poussée était encore insuffisante. Et l'industrie automobile restait tributaire du nombre énorme de modèles exigés pour les rechanges de véhicules anciens.

— A l'attitude des pouvoirs publics vis-à-vis du transport routier et de l'automobile, attitude bien connue et qui se manifeste de deux façons : d'une part, par un régime fiscal très lourd, d'autre part, par une réglementation très sévère, dite coordination.

La conséquence de cette situation d'ensemble était l'infériorité de la productivité de la main-d'œuvre : un ouvrier sortait en France deux

voitures par an, quand il en sortait cinq aux Etats-Unis.

Une autre conséquence était l'état déplorable de notre parc, usé et périmé : il l'est chaque jour davantage.

Parallèlement à l'effort d'équipement, la modernisation, en même temps qu'elle tiendra compte des derniers progrès de la technique, devra accentuer la tendance à la concentration.

Cette tendance était déjà fortement dessinée avant la guerre. De 150 constructeurs en 1919, il n'en restait que 23 en 1938, dont les trois plus grands (Citroën-Renault-Peugeot) produisaient plus de 80 % des voitures privées et des véhicules utilitaires de deux tonnes et moins. En ce qui concerne les camions dont la production était hélas très réduite, quatre marques (Renault-Citroën-Berliet-Panhard) en construisaient 75 %.

A l'heure actuelle, la réorganisation de l'industrie automobile se réalise dans le sens d'une concentration accrue. On ne compte plus que six types de moteurs pour les voitures particulières — trois autres équipent les camionnettes qui ne dérivent pas de ces voitures. — Pour les camions, il subsiste encore une douzaine de moteurs, à essence et surtout à huile lourde, dont le nombre devra être réduit en évitant toutefois de tomber au-dessous du minimum compatible avec la diversité des besoins à satisfaire, et d'interdire la concurrence génératrice du progrès.

La normalisation s'accroît fortement dans le domaine des accessoires.

Au cours de ses premiers travaux, la Commission de Modernisation a défini un programme de fabrication tenant compte essentiellement des allocations prévues en acier. Elle considère, toutefois, que pour l'année 1947, ce programme, en matière de voitures, ne couvre pas même les possibilités d'exportation et ne satisfait que dans une mesure trop faible les besoins du marché intérieur, ne permettant pas des prix de revient assez réduits.

Ce programme comporte dès 1947, 144.000 voitures particulières et utilitaires dérivés, dont 56.000 pour l'exportation et 52.500 véhicules utilitaires, dont 4.700 cars.

Il a et doit conserver une souplesse suffisante pour s'adapter aux demandes et besoins de la clientèle étrangère et française.

*Il constitue un minimum*, au-dessous duquel l'industrie automobile française n'aurait aucune chance de vivre de manière à atteindre et garder la classe internationale, nécessaire pour une industrie essentielle à l'économie et à la sécurité du pays : des cadences de fabrication insuffisantes ne lui permettraient pas de survivre.

La Commission a établi un programme détaillé d'équipement, prévoyant la mise en place d'un

matériel moderne, permettant d'accroître la production et le rendement, et de rénover l'outillage à un rythme annuel moyen de 4,4 %, le nombre total des machines utilisées étant évidemment réduit.

Pour la période 1946-1950, les investissements s'élèveront au total à 23,5 milliards, non compris l'équipement des garages — et dont 12 milliards d'outillage devront être importés — Toutefois, il est à remarquer que les exportations envisagées représentent une valeur considérablement supérieure à celle des équipements et matières à acheter à l'étranger.

La modernisation de l'industrie automobile aura pour résultat une augmentation considérable de la productivité du travail. Le nombre d'heures d'ouvrier par unité produite diminuera progressivement de plus de 50 % d'ici 1951, ce qui permettra de réaliser une production double avec la main-d'œuvre actuelle.

La Commission a établi que, dès maintenant, la production pourrait être, par rapport au plan minimum défini plus haut, augmentée environ de 30 %.

Elle insiste, toutefois, sur plusieurs conditions importantes :

1° *Il importe au plus haut point de fournir à l'industrie automobile, dès maintenant, les quantités de matières nécessaires pour atteindre les cadences minima prévues, sans quoi les prix permettant l'exportation ne sauraient être maintenus.*

2° *Il importe au moins autant de lui fournir, dès maintenant et sans retard, les premiers crédits en dollars nécessaires, 12 millions de dollars pour commencer l'effort de modernisation. Retarder l'octroi de ces crédits serait interdire à l'industrie automobile, d'atteindre et conserver la classe mondiale sans laquelle elle ne peut même survivre.*

3° Le marché intérieur français a des besoins immenses : l'ancienneté des voitures entraîne une dépense anormale de main-d'œuvre et matière pour la réparation, et de carburant pour l'utilisation. Il est, par ailleurs, nécessaire, en ce moment, de consacrer des quantités de matière croissantes à la fabrication des pièces de rechange, tout à fait insuffisante jusqu'ici.

4° Les problèmes de l'industrie automobile sont inséparables du problème des carburants, en qualité, quantité et prix.

En qualité, car il est nécessaire que les véhicules modernes disposent d'un carburant amélioré, à 75 octane au moins : nous ne pourrions vendre à l'étranger des véhicules prévus pour une essence de 65 octane, qui n'existe plus nulle part ailleurs qu'en France. L'industrie des carburants doit s'orienter vers une rapide

amélioration du carburant ordinaire, et du supercarburant. La qualité améliorée réduirait en outre les consommations.

En quantité, il ne faut pas oublier que la liberté rendue à l'essence ne coûterait pas plus de dix à quinze millions de dollars par an, soit 0,6 % de nos importations actuelles et que seule la mise en service de véhicules modernes peut réduire effectivement les consommations pour une activité donnée.

En prix, le maintien des prix actuels de l'essence constitue pour la circulation routière une charge si lourde que l'industrie automobile, qui ne peut vivre sans un puissant marché intérieur, ne saurait se développer dans des conditions aussi défavorables. On conçoit mal, d'ailleurs, une modernisation des transports intérieurs imposant au départ un formidable handicap au transport routier auquel on ne peut nier d'être pour le pays un grand progrès, et une sécurité nécessaires en lui donnant les transports abondants, commodes et économiques dont il a besoin.

5° La modernisation de l'automobile serait vaine sans un effort intense de modernisation des transports en général, incompatible avec la politique de coordination suivie jusqu'ici par les gouvernements successifs.

Les usines modernisées, un nombre de modèles réduit au minimum, une normalisation généralisée, le rendement du personnel accru, les prix de revient considérablement réduits avec des séries élevées, la construction des types les plus modernes permettront à l'industrie automobile de reprendre, dans la production mondiale, la place de choix qu'elle avait perdue et l'importance indispensable à la prospérité et la sécurité du pays.

## 6° TEXTILE

Dans l'économie française, l'industrie textile occupait avant la guerre une place essentielle. Tout en satisfaisant les besoins de la population métropolitaine et coloniale, elle était notre première industrie exportatrice. Les exportations à elles seules, représentaient 1/5 des exportations totales françaises. Elles lui permettaient, en temps normal, de financer ses achats de matières premières d'origine étrangère et la balance commerciale du textile était pratiquement équilibrée.

Cependant cette position favorable était relativement précaire : sur le marché intérieur, l'industrie textile française ne défendait sa place que grâce à des mesures protectionnistes. Seules des mesures du même ordre lui permettaient de ne pas être évincée complètement du marché

colonial. A l'extérieur, la concurrence japonaise prenait à l'industrie cotonnière sa clientèle traditionnelle et les exportations de l'industrie lainière étaient freinées par la politique reliée aux accords d'Ottawa.

En 1938, l'industrie textile ne travaillait qu'à 70 % de sa capacité de production, et sa balance commerciale devenait déficitaire.

Les causes des difficultés du Textile français tiennent, en premier lieu, à la structure de l'industrie et, en second lieu, à l'état de son équipement.

Traditionnellement, l'industrie textile est une industrie à caractère familial ; elle se compose essentiellement d'une multitude d'entreprises moyennes et petites et les sociétés faisant appel à l'épargne publique y constituent l'exception. Cette structure a fortement marqué la mentalité des industriels. L'individualisme est chez eux extrêmement développé. C'est un avantage pour les productions dont l'originalité fait la valeur, mais cela donne aux fabrications d'articles courants un caractère trop fragmentaire qui nuit au rendement. L'industrie étrangère, au contraire, spécialement aux Etats-Unis, en Allemagne et au Japon, s'est consacrée aux productions de masse, sacrifiant non pas tant la qualité que l'originalité. La Grande-Bretagne s'oriente dans la même voie.

Dès avant la guerre, l'état de son équipement contribuait aussi à mettre le textile français en état d'infériorité par rapport aux industries étrangères. Le matériel était déjà trop vieux dans son ensemble. Pour le coton, par exemple, 56 % des broches et 58 % des métiers sont antérieurs à 1919. Son renouvellement a été entravé, depuis la première guerre mondiale, par un régime fiscal mal adapté, par l'instabilité monétaire et par les difficultés tenant à la crise dont souffrait l'industrie. Ces difficultés incitaient les industriels à consacrer leurs disponibilités à constituer des stocks pour tirer parti des différences de cours et se garantir contre les variations de la monnaie, plutôt qu'à faire des investissements en matériel nouveau dont l'amortissement était lourdement imposé.

La guerre qui vient de finir a encore diminué le potentiel de notre industrie textile par des destructions importantes en Normandie et dans les Vosges et par l'insuffisant entretien du matériel en général et son non renouvellement pendant la guerre. De ce fait, tandis que dans certaines branches des machines sont hors d'état de fonctionner, faute de pouvoir les réparer, dans d'autres cas, on a dû prélever sur l'outillage arrêté les pièces d'entretien nécessaires au matériel qui tourne.

Cependant notre industrie textile a dans l'immédiat un immense effort à entreprendre : actuellement à l'extérieur des débouchés importants existent par suite de la pénurie mondiale due au déficit de production et aux destructions matérielles accumulées pendant la guerre (particulièrement la disparition quasi-totale de l'industrie japonaise dont l'outillage pour les 3/4 a été mis à la fonderie pour répondre aux besoins de guerre). Il est essentiel pour notre pays de tirer parti de ces circonstances en développant au maximum ses exportations dans l'immédiat et en s'efforçant pour l'avenir de s'assurer de débouchés permanents. Il est non moins essentiel d'assurer à la population métropolitaine et coloniale un habillement convenable, ce qui implique un effort annuel important vu la disparition des réserves individuelles pendant des années de guerre et d'occupation.

La seule manière de concilier ces deux nécessités souvent contradictoires consiste à porter dans l'immédiat à sa production maximum l'activité de notre industrie textile. A cet effet, il faut d'abord maintenir la puissance actuelle de production de l'industrie textile en réparant le matériel actuellement en place et en rajeunissant les méthodes de production.

Il faudra ensuite renouveler graduellement ce matériel et obtenir que son utilisation respecte les nécessités posées par son rendement optimum, ce qui impliquera dans certains secteurs une modification de structure de l'industrie.

L'augmentation de la production sera ainsi accompagnée d'un abaissement des prix de revient, qui permettra d'accroître les débouchés intérieurs et de pouvoir affronter la concurrence étrangère sur les marchés internationaux.

Comme les besoins de l'industrie textile sont considérables et les possibilités de fabrication des constructeurs français de matériel limitées il importe dès maintenant de doter l'industrie de la construction mécanique textile des moyens qui lui permettront de satisfaire aux demandes des industriels textiles dans les années qui viennent.

Créée seulement au mois de mai, la Commission de modernisation du Textile s'est limitée aux branches satisfaisant les besoins vestimentaires. En l'état actuel de ses travaux, elle a déjà abouti pour chacune d'elles aux recommandations ci-après :

a) *Coton* :

Filature :

— Rajeunissement des 8.400.000 broches existantes par la réinstallation en cinq ans de 2.000.000 de broches modernes ;



#### Tissage :

— Rajeunissement des 200.000 métiers coton et lin existants par la réinstallation en cinq ans de 45.000 métiers automatiques modernes.

#### b) Laine :

— Cette branche ayant renouvelé son matériel après l'autre guerre et subi, au cours de celle-ci, des destructions plus limitées que l'industrie cotonnière, cependant que la technique demeurait stationnaire à l'étranger, effort à concentrer sur la reprise du rythme de renouvellement et d'entretien de l'outillage, et la modernisation des méthodes.

#### c) Lin :

— Equipement des filatures existantes en matériel de bobinage afin de livrer aux tisseurs les fils en bobines au lieu d'écheveaux ;

— Installation de 40 unités de production de 1.700 broches spécialisées pour traiter la fibranne permettant à égalité de tonnages produits une économie de main-d'œuvre de l'ordre de 25 %.

#### d) Textiles artificiels :

— Développement, par modernisation et extension, de la capacité de production :

- 25 % pour la rayonne,
- 15 % pour la fibranne, et
- 1.000 % pour le nylon.

#### e) Soie :

— Achat à l'étranger des pièces de rechange dont le manque immobilise de nombreux métiers ;

— Pour tirer le meilleur parti du matériel existant, concentration dans des unités importantes des tissages qui produisent certains articles classiques de grande production, le caractère même de la soierie semblant s'opposer à une standardisation généralisée de ses produits finis ;

— Rénovation de l'outillage en dix ans par mise en service de 100.000 tonnes de matériel nouveau.

#### f) Bonneterie :

Il s'agit ici beaucoup plus de créer une industrie nouvelle que d'en améliorer une ancienne, en raison de la révolution technique qui s'est produite depuis la guerre, surtout aux Etats-Unis, tant dans les matières premières employées (apparition du nylon, progrès de la rayonne, utilisation croissante du caoutchouc) que dans le matériel (vitesse de rotation accrue et tendance vers les jauges fines). Il s'ensuit qu'une grande partie des machines existant en France sont périmées et à remplacer.

#### g) Teintures et apprêts :

— Programme d'entretien, de transformation et de recherches en raison des progrès en cours dans le domaine chimique ;

— Modernisation plus spéciale de l'équipement thermique, cette branche étant grosse consommatrice de charbon (la mise en service d'un nouveau matériel correspondant à 200.000 tonnes de métaux ferreux procurerait une économie définitive de 500.000 tonnes de charbon par an).

#### h) Ensemble des branches :

— Standardisation des produits ;

— Spécialisation des fabrications ;

— Groupement des entreprises en ententes, transformation d'une partie de l'artisanat en coopératives de production, création de comptoirs de vente à l'exportation ;

— Constitution d'unités rationnelles de production pour l'utilisation du matériel nouveau ;

— Travail à double équipe ;

— Développement des organismes de recherche.

Le montant total des investissements prévus sera de l'ordre de 45 milliards de francs, dont 37 de matériel et outillage et 8 de bâtiments.

C'est la main-d'œuvre qui constitue le problème le plus grave pour les industries textiles. L'effectif total était, avant-guerre, de l'ordre de 650.000 ouvriers, dont une très forte proportion de femmes. L'insuffisance des salaires provoquait depuis longtemps une crise qualitative du recrutement à laquelle s'est ajoutée, depuis la guerre, une crise quantitative, aggravée encore par un accroissement de l'absentéisme et une baisse de productivité. L'effectif des branches intéressées au 1<sup>er</sup> janvier 1946 atteignait plus de 400.000 personnes. Il s'est augmenté, selon une courbe décroissante, depuis cette date et atteignait dans le second trimestre près de 450.000 personnes. Toutefois ce personnel ne travaille pas à l'heure actuelle sur la base d'un horaire de 48 heures, or, les besoins correspondant aux objectifs de production, compte tenu de l'augmentation de la productivité, sont d'environ 500.000 personnes travaillant sur la base de 48 heures en 1947. Ce chiffre devrait être porté à 550.000 en 1950.

## 7° INDUSTRIE CINEMATOGRAPHIQUE

La France est apte à occuper une place éminente dans l'industrie cinématographique, grâce aux qualités exceptionnelles de ses créateurs et de ses artistes. Mais si la qualité artis-

tique des films français peut être excellente, il n'en est pas de même pour la réalisation technique. Cela tient au vieillissement de l'équipement. Les 44 plateaux actuels ne permettent de produire que 70 ou 80 films à condition de les utiliser d'une façon continue. La production en couleurs indispensable en particulier pour développer l'exportation n'a pu encore démarrer faute de matériel, de pellicules et de techniciens.

La Commission a estimé qu'il fallait construire 45 plateaux et auditorium, soit une dépense de 5 milliards, importer immédiatement du matériel de tournage pour assurer la production de 1947, développer la production française de pellicules, augmenter la capacité de production des laboratoires de 25 % pour le 35 m/m et de 100 % pour le 16 m/m, prévoir la production de 2 films en couleur en 1947 et pour cela équiper 3 plateaux, importer des projecteurs et des pellicules. Les importations urgentes correspondent à un montant de 800.000 dollars.

Un effort important doit être fait dans le domaine de la formation professionnelle pour la couleur, les laboratoires, le film éducatif.

En matière d'exploitation, l'amortissement des films est plus long qu'à l'étranger en raison de l'insuffisance de fréquentation des salles (moitié moindre qu'en Angleterre), au niveau trop bas du prix des places et à la fiscalité. Un programme de reconstruction et de modernisation des salles a été établi. Il comporte une dépense de 29 milliards de francs. Le programme d'augmentation du nombre des places s'élève à 20 milliards.

Les objectifs envisagés prévoient une production croissant de 80 films en 1946 à 150 films en 1950.

Les recettes de l'exportation, actuellement de 6 à 800 millions, pourraient être doublées si, les conditions techniques étant remplies, on réalisait une meilleure organisation de l'exportation et assurait l'ouverture de nouveaux débouchés (Amérique et Empire Britannique).

## AGRICULTURE ET MACHINISME

### AGRICOLE

La prospérité de l'agriculture et celle de l'industrie sont étroitement liées et conditionnent, l'une comme l'autre, la prospérité nationale.

Une France moderne et prospère exige à la fois une industrie et une agriculture développées

et produisant au prix de concurrence mondiale. En effet, la France ne peut pas se passer d'importer des combustibles et un grand nombre de matières premières qui lui font défaut : charbon, pétrole, coton, laine, cuivre, minerais, etc... Pour importer, elle doit exporter, et pour que l'exportation se fasse dans des conditions saines, les produits français ne doivent pas être plus chers que les produits concurrents.

L'agriculture française peut parvenir, pour ses productions essentielles, au prix de concurrence mondial, car les conditions naturelles — richesse des sols, climat, habileté des cultivateurs — se trouvent réunies, mais à condition toutefois que l'industrie lui fournisse également ses produits au prix mondial.

Une agriculture produisant au prix mondial permettra à l'industrie de travailler dans les mêmes conditions et aux travailleurs français d'avoir un niveau de vie égal à celui des travailleurs étrangers.

Bon an mal an, la production agricole française ne couvrait que 85 % de nos besoins alimentaires et nous importions la différence des colonies ou de l'étranger. Que notre sol ne puisse tout produire n'a rien que de naturel et l'autarcie n'est pas en soi la fin que nous devons nous proposer. Ce qui est grave aussi bien pour le coût intérieur de la vie que pour l'exportation de produits excédentaires, c'est que les prix agricoles français étaient trop élevés par rapport aux prix mondiaux, bien qu'ils fussent en même temps trop peu rémunérateurs au regard des conditions de production de nombreuses exploitations trop petites, excessivement morcelées et tributaires de fournitures à des prix trop élevés.

En conséquence, la productivité du cultivateur français n'était en moyenne que la moitié de celle du paysan hollandais et le tiers de celle du fermier américain.

Les raisons essentielles en étaient le défaut d'équipement et une mauvaise répartition des productions qui ne tiraient pas le meilleur parti de nos sols. Le résultat, pour la paysannerie française : un niveau de vie médiocre et des moyens financiers insuffisants. D'où effet devenant cause — le manque de travaux fonciers, le mauvais entretien des bâtiments, la vétusté de l'outillage.

### 1° EQUIPEMENT RURAL

S'attaquant à chacun des facteurs de cet état de choses, le plan de modernisation et d'équipement agricoles recommande, dans une première étape (1947-1950), les solutions suivantes pour y remédier :

#### a) *Mécanisation*

— Construire en France ou importer, 200.000 tracteurs à roues et à chenilles répartis en 7 types seulement, 50.000 motoculteurs, le matériel correspondant de motoculture et de récolte (moissonneuses, batteuses), hay makers et hay choppers pour le fanage et le ramassage du foin, arracheuses de pommes de terre, de betteraves et de lin, etc...) et 300.000 véhicules à pneus. Il est important de noter que la motorisation de l'agriculture est incompatible avec des prix élevés de carburants.

— Favoriser, au moins dans la période de pénurie, la création de coopératives d'utilisation de matériel agricole pour en obtenir le plein emploi, la formation des conducteurs de tracteurs, l'équipement des réparateurs, la mise au point rapide d'un statut du tracteur agricole et la constitution d'un organisme inter-professionnel groupant utilisateurs, fabricants, importateurs, vendeurs et réparateurs.

#### b) *Remembrement*

— Activer le remembrement des 10 millions d'hectares qui souffrent d'un parcellement excessif d'autant plus préjudiciable que la motorisation est plus poussée. Remembrer 500.000 hectares en 1947 et au moins 1 million par an à partir de 1948.

— A cet effet, simplifier les opérations, les rendre obligatoires et gratuites, intensifier la formation du personnel nécessaire ; comme stade préparatoire, généraliser et systématiser le regroupement cultural. (A noter qu'actuellement le rythme du remembrement effectif est inférieur à celui des demandes présentées par les intéressés).

#### c) *Améliorations foncières*

— Drainer 150.000 hectares, en important d'Angleterre 200 machines spéciales.

— Assainir par fossés couverts, 200.000 hectares.

— En irriguer 25.000.

— Curer et aménager, en enlevant les barrages inutiles, 400.000 kilomètres de cours d'eau, après refonte de la loi de 1898.

#### d) *Amélioration de la voirie agricole*

— Construire 12.000 km de bons chemins sur un besoin total de 500.000 en employant les gros tracteurs des coopératives de culture dans les périodes de morte-saison et en les équipant de bulldozers, de pelles et de grues.

#### e) *Amélioration des services publics ruraux*

— Poursuivre l'électrification des campagnes « en surface » (alimentation des écarts)

et plus encore « en profondeur » (renforcement de la capacité des réseaux pour l'utilisation de la force motrice) de façon à multiplier par 2 et peut-être par 3, en 1950, la consommation par habitant rural.

— Desservir en eau potable 1 million de ruraux, répartis dans 1.500 communes, sur les 10 millions (25.000 communes) restant à pourvoir.

— Alimenter 300.000 foyers ruraux de plus en hydrocarbures liquéfiés (butane ou autre).

#### f) *Amélioration des installations de traitement des produits agricoles*

— Construire 200 abattoirs, sur 1.200 prévus qui seront substitués aux anciennes tueries particulières, et en moderniser 200 autres (adjonction de frigorifiques notamment).

— Améliorer l'équipement laitier à la ferme par l'importation de 40.000 machines à traire, l'installation d'un nombre égal de stérilisateurs pour la vaisselle laitière et un puissant équipement frigorifique individuel ou collectif.

— Développer la production du lait pasteurisé vendu en bouteilles et, en particulier, équiper 25 villes de plus de 90.000 habitants de telle façon que le lait destiné aux jeunes enfants, aux malades et à certains prioritaires soit rigoureusement conforme aux normes définies par les hygiénistes.

— Industrialiser et moderniser les productions beurrière et fromagère, notamment en vue de l'exportation.

— Développer, équiper et moderniser les stations fruitières et maraîchères, les cidreries et caves coopératives de vinification, les distilleries, huileries, installations de rouissage et de teillage.

— Réparer et multiplier les dispositifs de conservation de céréales.

— Mettre en place un équipement frigorifique cohérent sur l'ensemble du domaine agricole et alimentaire, de façon à réaliser un réseau de chaînes frigorifiques continues prenant en charge les denrées périssables (viande, lait, fruits et légumes, œufs, volailles, poissons...) depuis la production jusqu'à la consommation en passant par le transport, la transformation, la distribution (première tranche d'installations d'une puissance totale de 100 millions de frigorifiques-heure, soit le cinquième de la puissance actuellement installée).

Le froid doit contribuer, par l'amélioration et la stabilisation de la qualité de nos produits,

à la reconquête de marchés étrangers que nous avons perdus (il ne faut pas oublier que les fruits italiens, les œufs belges ou polonais, le beurre danois, les volailles hongroises, etc... qui nous ont chassés des marchés anglais, allemand ou espagnol, étaient livrés après traitement par le froid).

Développer tout spécialement le maillon « production » des chaînes frigorifiques, actuellement très insuffisant. Construire dans ce but des centres frigorifiques ruraux dont les pivots seront, suivant les régions, les abattoirs, les laiteries, les stations fruitières, et qui serviront, en même temps qu'à l'expédition des produits agricoles, aux besoins de la consommation locale (exemple des « locker-plants » américains, qui se développent également en annexe des laiteries coopératives danoises).

— Assurer les liaisons frigorifiques des centres ruraux avec les entrepôts des grandes villes en accroissant le parc de wagons frigorifiques et en constituant un parc de véhicules routiers frigorifiques.

#### g) Amélioration de l'habitat rural

— Réparer les dommages de la guerre dans les 130.000 exploitations agricoles sinistrées.

— Ailleurs, entreprendre avant tout des travaux d'efficacité économique immédiate (réalisation de 40.000 silos à fourrage et de 20.000 fumières et fosses à purin) et des travaux de simple restauration, le gros effort de constructions nouvelles et, en particulier, de bâtiments d'habitation, était remis au quinquennat 1951-1955.

— Réaliser dans quelque 400 villages, notamment dans les régions dévastées, des améliorations telles que : foyers communaux, bains-douches, égoûts, etc... et préparer les réalisations généralisées d'avenir, par l'établissement de plans de « ruralisme », par région agricole naturelle, en fonction de la structure coopérative à prévoir.

\*\*

### INVESTISSEMENTS

L'ensemble de ce programme de modernisation de l'équipement rural entraînera d'ici 1950 des investissements s'élevant au total, aux prix actuels, à 364 milliards de francs et se décomposant ainsi :

Machines agricoles .....	192
Remembrement .....	8
Améliorations foncières .....	13
Voirie agricole .....	6
Electrification et distribution de gaz ....	55
Alimentation en eau potable .....	14
Installations de traitement des produits agricoles .....	46
Habitat rural et aménagement des villages.	15
Equipement forestier .....	15
Total .....	364

Pour certains de ces travaux (remembrement, améliorations foncières, voirie, électrification, alimentation en eau, habitat rural, réalisations coopératives, etc...) l'Etat prend une part des dépenses à sa charge sous forme de subvention.

Les communes supportent une part importante des dépenses de voirie, d'électrification, d'alimentation en eau. Le reste est à la charge des agriculteurs, soit isolés, soit groupés en coopératives et, pour une part beaucoup plus faible, d'industriels traitant des produits agricoles ou forestiers.

La répartition des dépenses s'établit ainsi :

Etat .....	12 %
Collectivités publiques .....	10 %
Agriculteurs .....	68 %
Particuliers non agriculteurs .....	10 %
	100 %

En contrepartie des dépenses, ces travaux présentent un rendement économique qui en permet un amortissement rapide pour la plupart d'entre eux (exception faite pour les travaux d'habitat rural, à rentabilité incertaine et lointaine).

Le tableau ci-dessous donne à ce sujet des indications qui ne sont évidemment que des approximations moyennes. C'est ainsi que les frais de motorisation s'élèveront en moyenne, rapportés à l'hectare, à 26.000 francs (valeur actuelle) et permettront une culture mieux faite, une économie de main-d'œuvre et un rendement accru à l'hectare, qui se traduiront par une plus value annuelle de récolte — non compté l'intérêt et l'amortissement des dépenses de matériel — de 13.000 francs à l'hectare.

De même un remembrement coûtera 1.500 fr. à l'hectare et rapportera annuellement, par l'économie du temps passé, de semences, d'engrais, d'attelages et de moyens de transport 3.000 fr. En moins d'un an les dépenses seront amorties.

NATURE DE L'EQUIPEMENT	UNITE	COUT PAR UNITE (en francs 1939)	PLUS-VALUE BRUTE ANNUELLE (en francs 1939)
Motorisation .....	Hectare	26.000	13.000
Remembrement .....	d°	1.500	3.000
Drainage .....	d°	26.000	9.000
Voirie agricole .....	Kilomètre	450.000	50.000
Electrification .....	Hab. desservi	10.000	2.000
Alimentation en eau potable .....	d°	12.000	3.000
Fumière .....	Mètre carré	1.400	300
Silo-cuve .....	d°	2.000	600
Station fruitière .....	Tonne de fruits	7.000	3.000
Laiterie .....	Litre de lait par an	5	1
Abattoirs .....	Etablissement	15.000.000	4.000.000

Au total, des estimations très prudentes font ressortir à plus de 60 milliards de francs actuels la plus-value brute annuelle qui résultera des 364 milliards d'investissements prévus.

Ces réalisations font appel à tout un ensemble d'industries dont la modernisation a été étudiée par d'autres Commissions. La mécanisation et la motorisation représentent plus de la moitié des investissements et l'industrie de la machine agricole est très peu développée en France. Un effort tout particulier doit donc être fait dans ce domaine.

## 2° INDUSTRIE DE LA MACHINE AGRICOLE

Utilisant un matériel médiocre et vieux de vingt à trente ans, l'industrie de la machine agricole est de structure très dispersée. En 1938, près de 700 entreprises, dont les 9/10<sup>e</sup> occupaient moins de cinquante salariés, et 2.000 exploitations artisanales se partageaient une production éparpillée en un nombre anormalement élevé de types pour de nombreuses catégories de matériels. A titre d'exemple il existait avant la guerre 150 marques de tracteurs et environ 800 types de charrues, cependant qu'au total la production française ne dépassait pas 1.700 tracteurs et 400 motoculteurs par an.

### a) Tracteurs

La Commission de Modernisation de l'Equipe-ment rural a évalué comme suit le nombre

de ces appareils dont l'agriculture aura besoin d'ici 1950 :

Tracteurs à chenilles .....	42.500
Tracteurs à roues .....	157.500
Motoculteurs et tracteurs spéciaux ..	50.000
<b>Total .....</b>	<b>250.000</b>

En ce qui concerne les tracteurs proprement dits, le seul entretien du Parc exigera à partir de 1950 la fourniture annuelle de 40.000 unités qui doivent être portées à 45.000 pour tenir compte des besoins des Territoires d'outre-mer. La Commission de Modernisation du Machi-nisme agricole estime que le développement de la production française ne peut être que progressif et doit tendre à atteindre en 1950 la cadence de renouvellement précisée ci-dessus. Jusqu'à cette date, tout le complément nécessaire à l'équipement devra être demandé à l'importation.

Le recensement de modèles actuellement homologués ou susceptibles de l'être à bref délai (car l'agriculture ne peut pas attendre) donne les résultats suivants :

L'examen de ce tableau révèle des lacunes complètes pour 3 catégories : 2 à chenilles et 1 à roues. La seule solution pour ces catégories consiste dans la construction sous licence étrangère de modèles éprouvés.

Catégories	Nombre de types homologués ou susceptibles de l'être
<i>Tracteurs à chenilles</i>	
20 ch.-v. étroit	0
20 à 25 ch.-v.	0
35 à 40 ch.-v.	2
60 ch.-v. et plus	1
<i>Tracteurs à roues</i>	
10 à 15 ch.-v.	0
16 à 22 ch.-v.	3
23 à 29 ch.-v.	2
30 ch.-v. et plus	1
<i>Total</i>	9

Pour les catégories pourvues, le problème consiste à développer le plus rapidement possible les fabrications en cantonnant celles-ci dans des séries suffisantes pour obtenir des prix de revient comparables aux prix mondiaux. Il est indispensable que les facilités données aux

Constructeurs par les Pouvoirs Publics tiennent compte de cette considération essentielle.

Les prévisions de production pour les matériels homologués ou en cours d'homologation ont été évaluées comme suit :

Catégories	Nombre de constructeurs	PREVISIONS DE PRODUCTION					Besoins métropolitains	Déficit de la production
		1947	1948	1949	1950	Total		
<i>Tracteurs à chenilles</i>								
20 ch.-v. étroit	0			NEANT			10.000	10.000
20 à 25 ch.-v.	0			NEANT			20.000	20.000
35 à 40 ch.-v.	2	1.000	2.000	3.250	4.500	10.750	15.000	4.250
60 ch.-v. et plus	1	100	150	200	300	750	7.500	6.750
<i>Total</i>	3	1.100	2.150	3.450	4.800	11.500	52.500	41.000
<i>Tracteurs à roues</i>								
10 à 15 ch.-v.	0			NEANT			57.500	57.500
16 à 22 ch.-v.	3	7.600	14.850	23.100	23.100	68.650	70.000	1.350
23 à 25 ch.-v.	2	2.900	4.000	5.200	6.200	18.300	25.000	6.700
30 ch.-v. et plus	1	750	1.200	1.400	1.400	4.750	5.000	250
<i>Total</i>	6	11.250	20.050	29.700	30.700	91.700	157.500	65.800
<i>Total général</i>	9	12.350	22.200	33.150	35.500	103.200	210.000	106.800

Il en résulte par rapport aux besoins métropolitains un déficit moyen de 50 % dans l'ensemble, soit 78 % pour les tracteurs à chenilles et 42 % pour les tracteurs à roues.

ressés, aucun plan de fabrication rationnelle n'a encore pu être établi.

#### b) Outils de motoculture

Si les besoins ont été exprimés par la Commission de Modernisation de l'Équipement Rural, et reconnus valables par les constructeurs inté-

#### c) Matériel à traction animale

Les constructeurs traditionnels suffisent à l'entretien du matériel existant. Une spécialisation paraît toutefois indispensable pour certains matériels bien définis, afin d'abaisser les prix de revient.

d) *Autres matériels*

La Commission aborde actuellement leur étude, notamment en ce qui concerne le matériel de laiterie, ainsi que celui de cidrerie et de vinification.

Une évaluation de l'ordre de grandeur des investissements nécessaire pour la période 1947-1950 conduit à un total de 7 milliards de francs actuels dont :

3 milliards pour la branche tracteurs-motoculteurs,

4 milliards pour les constructeurs d'autres matériels.

3° ORIENTATION DE LA PRODUCTION

AGRICOLE

Alors que la guerre de 1913-1918 avait provoqué une baisse de la production agricole moindre que celle de 1939-1945, il fallut dix

ans pour retrouver le niveau antérieur. Cette fois-ci, il doit être possible non seulement d'atteindre mais de dépasser le même résultat en cinq ans, grâce à l'outillage et aux méthodes modernes.

Pour y parvenir, en dehors de l'équipement à réaliser, dont il vient d'être question, il est indispensable de mieux utiliser les ressources que la nature nous a données en adaptant mieux nos productions végétales et animales, aux qualités de notre sol et de notre climat.

C'est dans ce sens que les Commissions de Modernisation de l'Agriculture ont établi un plan d'orientation de la production végétale et de la production animale, dont les objectifs essentiels sont indiqués dans les tableaux ci-dessous.

Elles ont, bien entendu, tenu compte des besoins de la consommation française et des possibilités d'exportation. Elles se sont également préoccupées des moyens d'exécution d'une œuvre qui peut apparaître difficile. Ce sera l'objet du chapitre suivant.

I. — Objectifs pour la production végétale

PRODUITS	PRODUCTIONS (en milliers de quintaux)		SURFACES (en milliers d'hectares)		Augmentation des rendements par rapport à la moyenne 1934-1938
	Moyenne 1934-1938	1950	Moyenne 1934-1938	1950	
Blé .....	81.510	82.000	5.225	4.200	+ 25 %
Avoine .....	45.600	40.000	3.280	2.250	+ 26 %
Autres céréales secondaires	27.620	38.000	2.046	2.240	+ 26 %
Pommes de terre .....	158.000	168.500	1.420	1.100	+ 38 %
Betteraves industrielles ....	86.940	105.000	315	350 (1)	+ 9 %
Plantes fourragères sarclées	397.532	466.000	1.334	1.330	+ 17 %
Graines oléagineuses .....	60 (2)	800 (2)	15	200	—
Légumes secs .....	2.550	3.240	—	—	—
Légumes frais (3) .....	30.680	52.000	—	—	—
Vignes .....	62.770 (5)	50.000	1.531	1.350	— 3 %
Fourrages (4) .....	471.490	668.300	15.531	17.250	+ 17 %
Fruits .....	8.500	12.000	—	—	—

(1) Objectif proposé par la Commission de la Production Végétale.

(2) En huile.

(3) Non compris les cultures familiales.

(4) Prairies artificielles, temporaires, naturelles, herbages, pâturages, pacages, fourrages annuels.

(5) En millions d'hectolitres.

## II. — Objectifs pour la production animale

### VIANDE

ANIMAUX	CHEPTTEL (en milliers de têtes)			PRODUCTION DE VIANDE (poids net carcasse en milliers de tonnes)		
	Moyenne 1934-1938	1946	1950	Moyenne 1934-1938	1946	1950
BOVINS						
Vaches toutes catégories ...	8.717	7.000	9.000	885	750	865
Autres bovins .....	6.983	7.800	7.500			
OVINS .....	9.760	7.000	7.000	105	50	65
PORCINS .....	7.080	4.852	7.400	670	410	700
CHEVAUX .....	2.770	2.350	2.000	40	40	50
TOTAL .....				1.700	1.250	1.680

### LAIT

PRODUITS	UNITE	Moyenne 1934-1938	1946	1950 <sup>1</sup>
LAIT .....	Millions d'HL.	146	92	150
dont pour la consommation en nature	»	34	25	52
BEURRE .....	Milliers de T.	200	110	200
FROMAGE .....		250	90	300

(1) Le maintien de l'accroissement du lait en nature, du beurre et du fromage par rapport à la moyenne 1934-38, malgré une production globale sensiblement égale est rendu possible par la réduction du lait consacré à l'alimentation des veaux.

L'évolution des surfaces et des effectifs, résumée dans les tableaux précédents, tient compte de la mécanisation, du remembrement, des améliorations foncières, des moyens de production (engrais, aliments du bétail) de la protection des animaux et des végétaux contre les parasites et les maladies et de l'amélioration des rendements par la sélection. Le plein effet de cette sélection ne se fera véritablement sentir qu'après 1950. La Commission de la Production Végétale estime que l'accroissement des rendements des diverses cultures dépendra également de l'extension de la culture betteravière, qui est un élément améliorateur au premier chef (céréales) et qui assure une production intéressante (lait et viande).

Malgré l'harmonisation réalisée entre les productions fourragères et animales, nous devons importer une quantité assez considérable de matières protéiques (tourteaux) nécessaires à la production du lait. Par contre, les besoins en céréales secondaires pourraient en 1950, sauf défaut de tourteaux, être intégralement couverts.

### A. — PRODUCTION VEGETALE

La tendance qui paraît à la Commission de la Production Végétale la plus souhaitable quant aux résultats (sous réserve de réalisation de l'équipement prévu et des aléas météorologiques) peut se résumer ainsi :

— Réduction des surfaces consacrées au *blé* principalement dans les sols pauvres, pour compenser l'augmentation des rendements et assurer l'équilibre production-consommation, les excédents éventuels devant servir à combattre la sous-alimentation en Afrique du Nord.

— Régression de l'*avoine* en corrélation avec la motorisation.

— Augmentation sensible des étendues affectées à l'*orge* et, dans le sud-ouest, au *maïs*, de façon à réduire les importations d'aliments du bétail.

— Diminution des superficies consacrées à la *pomme de terre* tout en augmentant légèrement la production réservée pour les porcs.



— Extension de la culture betteravière pour les raisons déjà indiquées.

— Léger accroissement des cultures de lin et de chanvre, celles-ci étant susceptibles de couvrir, sans subventions, les besoins des branches correspondantes de notre industrie textile après que les équipements nécessaires auront été réalisés.

— Légère augmentation de la culture du tabac afin de réduire nos importations.

— Augmentation importante des cultures oléagineuses pendant la période de pénurie mondiale en matières grasses, puis limitation aux régions où le coût de production sera comparable aux prix mondiaux (Nord et Bassin Parisien).

— Augmentation d'un dixième en surface pour les fourrages qui contribueront à assurer l'alimentation d'un cheptel dont les besoins seront plus importants.

— Reconstitution progressive du vignoble pour remplacer les plants détruits, trop âgés, ou atteints de court noué.

— Augmentation des cultures maraîchères et des légumes secs de façon à développer les exportations en même temps que la consommation intérieure.

— Pour la même raison, augmentation importante des productions fruitières (en particulier dans la vallée de la Garonne, et dans la vallée du Rhône), grâce à un meilleur traitement des arbres, à la reconstitution des vergers détruits et à des plantations nouvelles comportant surtout la production de fruits tardifs ou de fruits destinés à l'industrie.

Grâce à la modernisation et à l'équipement de l'agriculture, à la spécialisation des divers terroirs dans les spéculations qui leur conviennent le mieux, à une coordination enfin des productions métropolitaines et coloniales, les rendements moyens à l'hectare pourront être élevés par rapport à la moyenne des années 1934-1938, de 20 à 25 % pour les céréales, 38 % pour les pommes de terre, 10 % pour les betteraves, les cultures industrielles et maraîchères, 20 % pour les cultures fourragères et au moins 50 % pour les fruits.

Ceci devra permettre d'accroître la production globale tout en réduisant d'environ 10 % les surfaces labourées. Les quelques deux millions d'hectares devenant disponibles seront en grande partie affectés aux prairies. Enfin les terres qui ne méritent pas la culture — peut-être deux millions d'hectares en tout — devront être reboisées.

\*\*

Ces résultats seront obtenus par la mise en œuvre des moyens et des méthodes qui ont fait

l'objet des recommandations suivantes de la Commission :

a) *Utilisation des amendements calcaires et des engrais organiques et minéraux.*

— Recalcifier en 12 ans 16.500.000 hectares en fournissant à l'agriculture un tonnage de calcaires croissant jusqu'à l'équivalent de quatre millions de tonnes de chaux en 1950 contre 1 million avant-guerre.

— Augmenter la consommation de fumures organiques procurées par un cheptel accru ou des engrais verts et utilisées dans de meilleures conditions techniques.

— Augmenter la consommation d'engrais minéraux, pour la porter, en 1950, à 500.000 tonnes d'azote, 800.000 tonnes d'acide phosphorique et autant de potasse contre respectivement 200.000, 400.000 et 300.000 tonnes avant-guerre, la plus grande partie devant être produite par nos usines rééquipées et modernisées.

b) *Utilisation de semences et de plantes sélectionnées.*

— Elever la production contrôlée de semences de qualité pour la porter en 1950 à 800.000 quintaux de blé, 300.000 quintaux d'avoine, 120.000 quintaux d'orge, 4.500.000 quintaux de pommes de terre, grâce aux maisons de sélection et aux coopératives (50 à 60 coopératives spécialisées supplémentaires).

— Organiser la production des semences de betterave, de lin, de chanvre, de maïs et de plantes fourragères et potagères pour réduire les importations sinon pour exporter.

— Renforcer le contrôle des pépinières (vignes, arbres fruitiers).

c) *Lutte contre les ennemis des cultures et des mauvaises herbes.*

— Accroître la fourniture des produits de lutte pour les porter en 1950 à 80.000 tonnes de soufre, à un tonnage de sels de cuivre correspondant à 35.000 tonnes de cuivre pur, à 25.000 tonnes d'acide sulfurique desherbant, etc.

— Créer des stations d'avertissement ou renforcer celles qui existent pour permettre d'effectuer des traitements efficaces et économiques.

## B. — PRODUCTION ANIMALE

A côté d'une élite d'animaux de réputation mondiale, il faut bien reconnaître la mauvaise qualité moyenne de notre cheptel. Les vaches laitières produisent en France à peine 2.000 litres de lait par an, contre 3.500 en Hollande et 2.500

aux Etats-Unis. Malgré les amputations de la guerre et de l'occupation, nous possédons un troupeau d'une valeur potentielle considérable, mais qui a toujours été entravé dans ses possibilités par les connaissances insuffisamment répandues des méthodes scientifiques d'amélioration, d'hygiène et d'alimentation du bétail.

La Commission de Modernisation de la Production Animale a défini les mesures techniques à mettre en œuvre pour remédier à cet état de choses :

#### a) Sélection

Choix judicieux des espèces et des races convenant à chaque région ; détection des reproducteurs d'élite par le contrôle des aptitudes, l'adaptation aux techniques de la génétique moderne des règlements relatifs tant aux concours agricoles qu'aux livres généalogiques, l'organisation des importations et des exportations ; l'utilisation rationnelle des reproducteurs sélectionnés, par l'extension des syndicats d'élevage, une réglementation mieux observée de la monte publique et l'insémination artificielle.

#### b) Alimentation du troupeau

En présence du déficit en aliments du bétail et notamment en tourteaux, amélioration des techniques de récolte, de conservation et d'utilisation des plantes fourragères nationales (fauchaison dès l'apparition des hampes florales qui permet de récolter près de 40 % de plus de matières albuminoïdes digestibles ; utilisation rationnelle du salage des foin de récolte défectueuse ; ensilage pour l'hiver des fourrages jeunes à froid avec eau acidifiée dans des silo-cuves de construction peu coûteuse et adaptés aux plus petites exploitations à l'étranger) ; rationalisation de l'alimentation du bétail, qui était en France généralement insuffisante et mal équilibrée, les aliments importés devant être réservés aux élevages têtes de souche, à une production laitière contrôlée et à l'engraissement des porcs, tandis que l'amélioration de la production fourragère nationale augmenterait de 50 % sa valeur énergétique et accroîtrait les ressources protéique de près de 40 %.

#### c) Hygiène

Développement des moyens matériels et scientifiques mis à la disposition des Services et Organisations vétérinaires pour leur permettre d'accroître leur action tant au point de vue prophylactique que curatif ; aide aux éleveurs pour assurer un logement convenable des animaux

domestiques ; développement de l'électrification et des adductions d'eau.

#### d) Dispositions spéciales à chaque production

— *Bovins* : maintenir les races à deux fins ; encourager le développement des races laitières à aptitudes mixtes plutôt que celui des races spécialisées dans la production de la viande ; prévoir la disparition progressive des races de trait, encourager l'abatage plus précoce des bovins de boucherie (au cours de leur deuxième année).

— *Ovins* : Former des bergers (10 centres d'apprentissage) ; Dans les régions d'élevage extensif (Pyrénées et Massif Central), développer les troupeaux collectifs et l'élevage en plein air.

— *Porcins* : Encourager la production du porc et développer les races précoces telles que le Yorkshire largewhite et le Danois. Améliorer la conformation et l'indice de consommation.

— *Chevaux* : Concentrer les efforts vers l'exportation par la recherche de la qualité.

— *Basse-cour* : Multiplier les coopératives d'incubation ; construire en grande série du matériel rustique d'élevage fermier ; vulgariser les méthodes d'alimentation rationnelle et l'emploi des aliments composés ; pousser à la sélection par la vente des œufs au poids.

— *Caprins* : Importer des reproducteurs contrôlés ; développer le contrôle laitier ; lutter contre les parasites internes et la brucellose.

L'ensemble de ces mesures conjuguées avec celles qui sont prises dans le domaine de la Production Végétale pour augmenter les possibilités d'alimentation du bétail, permettra de réaliser le programme défini au tableau précédent (objectifs pour la production animale). Il apparaît dans ce tableau que c'est pour le lait, aliment complet par excellence, dont la consommation d'avant-guerre était bien trop faible en France, qu'est prévue la plus forte augmentation de production, la part à consommer en nature étant portée de 30 à 42 %, tandis que celle donnée aux animaux est réduite des 3/5 par substitution d'autres aliments.

La production de viande ne pourra évoluer que beaucoup plus lentement, car, pour porter l'effort sur le lait, il faudra réduire les abatages de vaches laitières, restreindre et défavoriser l'élevage au lait entier du veau de boucherie, spéculation de gaspillage. Le porc compensera ces réductions et représentera, en 1950, près de

la moitié de la consommation de viande contre un tiers avant-guerre, pour revenir ultérieurement à la proportion d'avant-guerre.

Enfin, sur l'augmentation prévue de 30 % pour la production d'œufs, 20 % permettront de répondre à des besoins plus élevés de la consommation intérieure, le reste pouvant être absorbé facilement par les marchés étrangers de tout temps importateurs de nos produits de basse-cour.

Nous devons également pouvoir exporter outre-Atlantique et outre-Manche nos volailles, nos fromages et nos spécialités régionales, ainsi que de la viande de luxe, et, en Europe continentale et dans nos territoires d'outre-mer où sévit la « faim d'azote », du lait concentré ou desséché, ainsi que des animaux stockés et expédiés en boîtes.

Certes, l'effort pour atteindre ces buts devra être grand, d'autant plus qu'en ce domaine les effets sont lents à se faire sentir.

Mais, si les mesures préconisées sont appliquées, il n'est pas douteux que l'agriculture française doit être mise à même de satisfaire largement les besoins en viande et en produits laitiers de la population à un prix de revient comparable au prix mondial, tout en permettant une augmentation du revenu du producteur grâce à l'augmentation des rendements.

#### 4° REALISATION DU PLAN DE MODERNISATION ET D'EQUIPEMENT DE L'AGRICULTURE

Parmi les diverses mesures énumérées ci-dessus pour la modernisation de l'agriculture, il en est deux dont l'importance est fondamentale

- la mécanisation des moyens de travail ;
- l'orientation de la production agricole.

Il est non moins important que les agriculteurs soient constamment tenus au courant des méthodes modernes, mises au point par la recherche agronomique et la pratique agricole, tant en France qu'à l'étranger.

1° *La mécanisation du travail* est avant tout une question de tracteurs et de matériel de motoculture. La France avait, avant-guerre, 20.000 tracteurs en service. Il lui en faut, le plus rapidement possible, 250.000. Plus de 200.000 demandes ont été présentées aux Services du Génie Rural. Ce ne sera qu'une première étape,

car cela ne fera qu'un tracteur pour 80 hectares de terres labourées, contre 1 pour 40 en Angleterre.

Les livraisons effectuées depuis la libération ont été très insuffisantes : 14.000 tracteurs, dont 2.000 seulement fabriqués par l'industrie française. Pour 1947, on ne peut raisonnablement compter sur beaucoup plus de 15.000 tracteurs.

Pour remédier à cette situation, les importations seront développées autant que le permettra la capacité mondiale de production et, d'autre part, comme on l'a vu plus haut, l'industrie française de la machine agricole sera développée en France. Il est proposé qu'une priorité spéciale soit accordée, pour les matières qui lui sont nécessaires, à l'industrie du tracteur et de la machine de motoculture.

C'est donc seulement vers 1948 que l'industrie française, avec l'appoint des importations, devrait permettre d'atteindre le rythme souhaitable de motorisation (50.000 tracteurs par an).

Il va de soi que, pour produire aux prix de concurrence mondiale, l'agriculture devra recevoir ses tracteurs également au prix mondial et disposer d'énergie à bon marché.

Le *remembrement* des terres, condition essentielle pour permettre l'utilisation optimum des tracteurs, corollaire nécessaire de la motorisation, devra partout l'accompagner et même la précéder. Cette amélioration « de base » est toujours payante (les dépenses sont remboursées en moins d'un an) et ne demande pas de matériaux.

#### 2° *L'orientation de la production.*

Avant la guerre, la répartition des cultures dans les régions et dans les exploitations était le plus souvent le résultat d'une longue tradition. Pendant la guerre, chaque exploitant a eu naturellement tendance à réaliser une certaine autarcie pour assurer ses besoins familiaux. Il importe maintenant de retourner complètement cette tendance afin de réaliser l'utilisation la plus avantageuse possible des richesses du sol, compte tenu des conditions économiques générales. Ce résultat ne sera atteint que si tous les producteurs sont constamment tenus au courant de cette situation économique et des objectifs généraux proposés. Sans viser à la monoculture régionale, ce qui serait une utopie, il est manifeste que l'on doit renoncer à s'acharner à cultiver des céréales dans les régions où elles produisent moins de trois fois la semence et où la prairie ou le verger rapporterait cinq ou dix fois plus. Le moyen le plus efficace pour orien-

ter la production réside dans la fixation, pour une longue période, de prix agricoles présentant entre eux l'harmonie désirée.

### 3° Enseignement, recherche, vulgarisation.

La diffusion des techniques nouvelles se fera grâce à un développement de l'enseignement agricole, qui sera réaménagé pour lui permettre de toucher un nombre de plus en plus grand de jeunes agriculteurs. Parallèlement, des moyens puissants devront être mis en œuvre pour la vulgarisation des procédés modernes de culture : publications, presse, radio, cinéma, déplacements et stages d'agriculteurs jeunes et vieux en France et à l'étranger, et surtout démonstrations et réalisations pilotes.

L'effort de modernisation de l'agriculture et son maintien au niveau le plus élevé exigent un réseau solide de centres de recherches et de stations d'essais. L'équipement scientifique et intellectuel de notre agriculture a été, jusqu'ici, scandaleusement négligé. L'Institut National de la Recherche Agronomique vient d'être créé. Il doit être doté de moyens suffisants. Il faut, en outre, créer de nouveaux établissements d'enseignement et de recherche : un crédit de deux milliards et demi de francs a été prévu à cet effet pour une première tranche 1947-1950.

..

Le plan de modernisation de l'Agriculture a été mis au point avec les agriculteurs et pour eux aussi bien que pour l'ensemble de la Nation. Ses objectifs ne pourront être atteints que par l'effort individuel de tous les agriculteurs des 2.400.000 exploitations agricoles de France. La coopération dans tous les domaines doit en constituer la base économique la plus solide. Sa mise en œuvre exige la collaboration intime des Services de l'Agriculture avec les agriculteurs eux-mêmes. Celle-ci doit permettre, en particulier, de préparer les conditions nécessaires pour une utilisation rationnelle des tracteurs (remembrement, coopératives d'utilisation de matériel, formation professionnelle des conducteurs et réparateurs).

L'orientation générale sera donnée par le Comité Central des Offices Agricoles et se traduira régionalement en programmes établis par les Offices Agricoles départementaux où l'on retrouve, sur le plan local, les organisations professionnelles agricoles et les services d'Etat qui ont travaillé en commun dans les Commissions de Modernisation, s'appuyant sur les Ser-

vices de l'Agriculture et sur les conseillers agricoles cantonaux dont les Commissions demandent instamment l'institution, les Offices, qui doivent comprendre dans leur sein les agriculteurs les plus épris de progrès, guideront les exploitants vers l'application des meilleures techniques et vers les productions qui répondent le mieux à la vocation de leurs terres.

Un crédit de 1 milliard de francs est nécessaire aux offices agricoles départementaux pour mener à bien cette tâche.

La réalisation du Plan doit conduire, en 1950, grâce à un accroissement de la productivité du travailleur agricole, qui doit atteindre 25 à 30 %, et grâce à l'augmentation des rendements, à une production globale supérieure de 12 % à celle d'avant-guerre, malgré un effectif de main d'œuvre qui, au rythme actuel de l'exode rural, sera de 12 % inférieur. (On prévoit, en 1950, 6.250.000 travailleurs agricoles au lieu de 7.100.000 en 1938.)

Les revenus des agriculteurs s'élèveront parallèlement, mais au départ l'équipement nécessaire pour obtenir ces résultats exigera les investissements dont le détail a été donné plus haut et dont le montant à la charge des agriculteurs est de l'ordre de 250 milliards d'ici 1950.

Pour couvrir les charges de ces investissements, les prix agricoles devront inclure une marge suffisante d'amortissement. Cette marge pour une part sera laissée aux agriculteurs qui, aidés par le Crédit Agricole, devront utiliser leurs économies à la modernisation de leurs exploitations dans une proportion beaucoup plus importante qu'avant guerre ; pour une autre part, elle devrait servir à alimenter un « Fonds Collectif d'Équipement Rural » qui pourrait être en partie utilisé par des caisses professionnelles et régionales. L'intérêt de la création de ce Fonds est double : en même temps qu'il garantira l'affectation à l'équipement d'une partie du prix des produits agricoles, il permettra d'orienter efficacement l'effort de modernisation. C'est ainsi que ce Fonds qui, pendant les premières années serait utilisé surtout au développement du machinisme agricole, de l'équipement de la ferme et des industries de transformation des produits agricoles tels que le lait, permettrait de généraliser l'utilisation collective des machines en réservant son concours financier aux coopératives d'utilisation de matériel agricole. Etant donnée l'importance de cette dernière question, ce Fonds devrait être créé sans délai et alimenté par une subvention budgétaire jusqu'au moment où il sera possible de lui affecter la quote-part à pré-

lever sur la marge d'amortissement incorporée dans les prix agricoles.

La réalisation de ce Plan permettra d'alléger la peine de l'homme et de la femme à la campagne, d'élever leur niveau de vie en renouvelant et en améliorant l'outillage, en restaurant les bâtiments et les villages et en réalisant des travaux collectifs d'équipement tels que chemins, électrification, adduction d'eau. On fera ainsi de l'agriculture, au lieu d'un dur métier, une profession enviable et conforme aux goûts de la partie de la jeunesse rurale susceptible d'encadrer une agriculture modernisée.

Une agriculture française convenablement orientée et puissamment équipée, conciliant le caractère des agricultures de l'Europe nord-occidentale évoluées grâce à l'équipement de l'exploitation familiale avec, dans certaines régions, la mécanisation de la grande culture intensive, pourra ainsi, tout en assurant la prospérité du monde paysan, contribuer efficacement à la richesse économique du Pays.

## TRANSPORTS

La Commission des Transports intérieurs a, en fonction de la progression de l'activité économique dans son ensemble et de l'évolution de certains trafics déterminée par les Commissions de modernisation intéressées (matériaux de construction, sidérurgie, agriculture, houillères, carburants), évalué l'importance des besoins de transport au cours des années qui viennent et pour chacun des moyens terrestres.

Elle a ensuite défini le plan de rééquipement et de modernisation à mettre en œuvre pour réaliser les trafics ainsi reconnus nécessaires et, dans ce cadre, arrêté des programmes précis allant jusqu'à la fin de 1948 en ce qui concerne les chemins de fer, la navigation intérieure et les transports routiers, et jusqu'à la fin de 1950 pour les voies ferrées d'intérêt local.

### 1° CHEMINS DE FER

A la Libération le potentiel des chemins de fer était gravement diminué tant par les destructions que par les prélèvements allemands :

- 4.180 locomotives à vapeur perdues ou endommagées sur 17.058 ;
- 310.000 wagons sur 478.500 ;
- 15.000 voitures-voyageurs sur 37.700

— 18.000 kilomètres seulement de lignes utilisables sur 43.000 ;

— 3.137 ouvrages d'art détruits ;

— 25 grands triages détruits sur 44 ;

— 3.500.000 mètres carrés de bâtiments à reconstruire sur 14 millions ;

— enfin un énorme entretien différé qui représente plus de 2 millions de tonnes d'acier et 20 millions de traverses et qui continuera à peser pendant plusieurs années sur la qualité de notre réseau.

L'effort dans ce domaine doit donc être essentiellement un effort de reconstruction, sans négliger pour autant les progrès techniques.

Telles sont bien les caractéristiques du programme adopté par la Commission :

#### a) Matériel roulant :

— mise en service, pour reconstituer le parc de :

— 1.460 locomotives : 1.150 à vapeur, 180 électriques, 130 Diesel équivalant à 195 locomotives à vapeur.

— 1.900 voitures-voyageurs ;

— 120.430 wagons-marchandises nouveaux et récupérations des wagons S.N.C.F. actuellement hors de France (98.000 de ces wagons ont déjà été recensés par E.C.I.T.O.).

Sur aucun poste, le rétablissement pur et simple du parc à trafic égal n'est prévu en raison des améliorations de rendement, résultat des mesures de modernisation.

— mise en service, en vue de rénover le matériel, de 180 autorails, 1.250 remorques rail-route, 350 tracteurs ; diminution du poids et augmentation de la charge des voitures métalliques voyageurs et wagons ; amélioration du confort en 3<sup>e</sup> classe, notamment par le développement des couchettes ; isothermie et réfrigération des wagons pour le transport des denrées périssables ; essais d'autorails d'une conception entièrement nouvelle, très simplifiés et peu coûteux, destinés aux lignes à très faible trafic.

#### b) Infrastructure :

— Achèvement de la réparation de la totalité des voies et appareils de voies et de la reconstruction définitive des ouvrages d'art.

#### Modernisation par :

— Relèvement à 140 kmh de la vitesse limite des trains sur les grandes artères ;

— Renforcement des voies permettant une charge de 23 tonnes par essieu sur 9.435 km.

et de 20 tonnes sur 14.430 km (programme décennal) ;

— Electrification, en 10 ans, de 2.074 km de voies, dont, d'ici 1950 :

Ceinture-Sud ;

Sète-Nîmes, mise en service en 1947 ;

Bordeaux-Montauban : mise en service en 1949 ;

Paris-Lyon : mise en service en 1950.

La traction électrique permettant de réaliser des économies de charbon supérieures, dès la première année de mise en service, au tonnage exigé par les travaux d'électrification, l'économie annuelle de charbon sur ces 2.074 kms sera de 1.400.000 tonnes.

— Essais d'électrification par courant monophasé à 50 périodes pour les lignes secondaires ;

— Extension de l'équipement en block-automatique de 2.500 km. (soit 50 % de plus que la longueur actuellement équipée).

— Banalisation des voies sur 140 km au Nord de Dijon ;

— Extension du dispatching et amélioration du réseau téléphonique ;

— Suppression des rebroussements d'Orléans et de Saint-Pierre-des-Corps ;

— Réduction des triages à un réseau primaire doté de l'équipement moderne (freins de voie, hauts-parleurs, éclairage par projecteurs), afin d'accélérer la rotation du matériel ; fermeture de nombreux chantiers secondaires, spécialisation de triages dans la région parisienne (Juvisy et Villeneuve) ;

— Regroupement et perfectionnement de l'outillage des dépôts de machines.

#### c) *Exploitation* :

— Extension du régime dit de « trafic accéléré » à un trafic plus important que l'ancienne grande vitesse ;

— Rationalisation et abaissement des prix de revient du trafic « petite vitesse » par suppression d'escales et augmentation du tonnage des trains ;

— Refonte de la tarification des services marchandises sur la base des prix de revient.

## 2° NAVIGATION INTERIEURE

Bien qu'il se trouve seulement dans les Flandres et le bassin de la Seine des cours d'eau qui prêtent naturellement à la navigation, le réseau français a été longtemps le meilleur du continent. Mais, depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, il a cessé de participer à l'essor qui se poursuivait en

Allemagne, en Belgique et aux Pays-Bas et son manque d'unité reste la marque des aménagements, successifs effectués depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, sans plan d'ensemble.

La voie d'eau cependant conservait avant la guerre un rôle important dans l'ensemble de nos moyens de transport ; notre flotte fluviale, sans compter les unités importantes du Rhin et du Danube, représentait 3.000.000 tonnes de port en lourd, et employait 30.000 mariners. En 1938, son tonnage kilométrique atteignait près du tiers de celui des chemins de fer.

La guerre a gravement endommagé tant l'infrastructure que le parc de la batellerie : à la Libération, la quasi totalité des voies navigables était rendue impraticable, obstruées qu'elles étaient par la destruction de 1.400 ouvrages ; le nombre des bateaux détruits complètement ou perdus, s'élevait à 2.400 environ soit sensiblement 20 % du parc.

Actuellement l'ensemble du réseau est, comme on l'a dit, rendu au trafic. Aussi le programme retenu par la Commission vise-t-il surtout à reconstituer et à moderniser le parc, à améliorer l'infrastructure et les conditions d'exploitation :

#### a) *Parc* :

— Reconstitution de 3 millions de tonnes, de port en lourd par la mise en service de :

— Canaux : 900 péniches et 500 automoteurs ;  
Seine : 100 chalands de 700 tonnes et 10 auto-

— Seine : 100 chalands de 700 tonnes et 10 automoteurs de 500 tonnes ;

— Rhône : 11 automoteurs de 700 tonnes ;

— Rhin : 120 automoteurs, 10 remorqueurs de 2.400 C.V. et 25 de 550 C.V. ;

— Réparation de 160 chalands citernes pétroliers ;

— Construction de 50 bateaux-citernes pétroliers, automoteurs ;

— 25 remorqueurs de 500 C.V. ;

— 100 bateaux divers de 200 tonnes en moyenne ;

— Remplacement de 1.000 vieux bateaux en bois par 600 péniches en fer et 500 automoteurs aptes à assurer tous les trafics.

#### b) *Infrastructure* :

Modernisation grâce à l'approfondissement de la cuvette ou à la surélévation du plan d'eau des canaux et rivières les plus importants (voies Nord-Paris, Nord vers l'Est, Paris vers l'Est, Paris vers Lyon) pour permettre la navigation à 2 m. 20 d'enfoncement et ainsi un accroisse-

ment de la charge utile des péniches, la portant de 280 à 350 tonnes.

c) *Exploitation :*

Modernisation par le développement du trafic des automoteurs, l'éclairage des écluses et de certaines voies, afin d'accroître la durée de navigation.

### 3° TRANSPORTS ROUTIERS

Sous ce titre la Commission s'est occupée exclusivement des transports routiers publics et privés de voyageurs par auto-cars et de marchandises, laissant de côté les voitures dites de tourisme et les véhicules utilitaires de moins de 2 tonnes qui sont étudiés par la Commission de l'Automobile.

Ce mode de transport, qui avait pris son essor au lendemain de la première guerre mondiale, était, à la veille de la seconde, en plein développement technique et son trafic en 1938, dépassait nettement le niveau de 1929.

Le parc des transporteurs publics et privés était alors de 14.000 autocars et de 245.000 camions. A la suite des événements de guerre, il ne comptait plus au début de 1946 que 9.000 autocars et 175.000 camions, dont 47 % étaient âgés de plus de onze ans.

Le programme adopté par la Commission a pour objet à la fois de reconstituer, rajeunir et développer le parc routier tout en améliorant la qualité des services rendus et en abaissant les prix de revient.

a) *Transports de voyageurs :*

— Construction de 10.930 autocars, de capacité moyenne accrue, dont 5.000 pour reconstituer le parc, 5.430 pour le rajeunir en remplaçant, tant dans un but de confort que de sécurité, les autocars qui auront plus de douze ans en 1948, et 500 pour l'extension du trafic de grand tourisme.

— Modernisation de l'exploitation des transports de voyageurs par le relèvement de la vitesse commerciale, la régularité des horaires, grâce à la réserve de puissance des véhicules et la disparition des gazogènes ainsi qu'à l'installation de liaisons radiophoniques entre les véhicules et les centres d'exploitation, et enfin un meilleur aménagement des gares routières.

b) *Transports de marchandises :*

— Mise en service de 174.060 camions de deux à quinze tonnes dont 70.000 pour reconstituer le parc, 87.500 pour remplacer la totalité

des véhicules qui auront plus de quatorze ans d'âge en 1948, c'est-à-dire la moitié du matériel actuel, et 16.560 pour augmenter la capacité de transport. Dans ce cadre, essais d'exploitation des semi-remorques dont l'usage est très répandu aux Etats-Unis.

— Modernisation du parc par généralisation des moteurs Diesel sur les camions.

— Modernisation de l'exploitation des transports de marchandises par la spécialisation du matériel, le relèvement de la charge utile par véhicule, le développement de l'emploi des gros porteurs, la réduction des délais de manutention pour accélérer la rotation du parc et l'accroissement du camionnage de ramassage et de livraison.

### 4° CHEMINS DE FER SECONDAIRES ET TRANSPORTS URBAINS

La plupart des réseaux de transport en commun urbains et des chemins de fer secondaires ont effectué pendant les années de guerre et effectuent encore un trafic très supérieur à celui qu'ils assuraient en 1938.

Cette situation résulte de la disparition temporaire ou de la diminution d'activité de nombre de services routiers que les circonstances n'avaient pas permis de maintenir et qui n'ont pas tous été rétablis.

Il ne s'agit donc pas de dresser un programme permettant à ces réseaux de retrouver une activité ancienne ; il fallait, compte tenu de l'activité économique escomptée pour le pays et de la nécessité reconnue d'une modernisation poussée, examiner ce qui paraissait devoir être supprimé comme ne répondant plus aux conditions actuelles, ce qui devait être maintenu à plus ou moins longue échéance et ce qui devait être transformé pour répondre aux besoins d'une exploitation moderne.

Le plan 1947-1950 de la Commission résulte de ces considérations :

a) *Chemins de fer secondaires (V.F.I.L.) :*

— Suppression de 2.500 km. de lignes, soit 24 % des réseaux, leur remise en état exigeant des dépenses hors de proportion avec leur trafic.

— Mise en service de 600 autocars et 300 camions.

— Maintien en activité des 8.100 km. restants dont 2.600 à titre provisoire.

— Mise en service de 50 locomotives de 30 tonnes plus lourdes et à plus grand nombre

d'essieux, 100 tracteurs Diesel de 25 tonnes et 20 motrices électriques à la place des anciennes locomotives légères, ainsi que de 450 voitures ou remorques à autorails et 250 autorails pour reconstituer et moderniser le matériel des lignes conservées en exploitation.

— Substitution sur les sections chargées du rail de 30 kg. au vieux rail léger de 20 kg.

**b) Transports urbains (Paris exclus) :**

— Remplacement des tramways sur 60 % des réseaux actuels par 2.500 trolleybus et 300 autobus.

— Rénovation et extension du parc existant par 100 trolleybus et 1.000 autobus.

— Construction de 900 km. de lignes aériennes quadrifilaires pour trolleybus, et de 125 sous-stations:

— Mise en service de 450 motrices et 200 remorques, construction de 520 km. de voie ferrée et 520 km. de ligne aérienne pour moderniser d'ici 1950 la moitié des réseaux de tramways maintenus.

— Pour mémoire : projet de chemins de fer métropolitain pour Marseille.

**c) Transports parisiens :**

— Construction de 12 kilomètres de tunnel pour le métropolitain.

— Remise en état des installations (entretien différé et reconstruction).

— Travaux d'amélioration nécessités par la sécurité, l'hygiène et l'importance du trafic.

— Trains à 6 voitures sur la ligne de Sceaux par l'acquisition de 22 voitures motrices.

— Essai de renouvellement du matériel roulant du réseau souterrain portant sur 20 éléments.

— Mise en service de 1.360 autobus et de 370 trolleybus correspondant à 120 km de lignes électrifiées.

— Pour mémoire : desserte de l'aérodrome d'Orly et du futur stade olympique.

Au total les *investissements* à prévoir d'ici 1950 s'élèvent à 327 *milliards de francs* aux prix actuels, répartis comme suit :

	Infrastructure	Matériel	Total
S. N. C. F. ....	80	86	166
Navigation intérieure .....	13	10	23
Transports par route .....		108 (1)	108
V. F. I. L. et transports urbains ..	5,5	24,5	30
	<u>98,5</u>	<u>228,5</u>	<u>327</u>

(1) Véhicules de 2 tonnes et plus pour les transporteurs publics et privés.

Tant en raison de l'urgence de la mise en service que des délais de livraison actuels de nos industries mécaniques, il sera nécessaire d'importer une partie de ce matériel évaluée à 51 milliards dont 36 pour la S. N. C. F., 4 pour la navigation intérieure et 11 destinés aux transports routiers. L'équipement à provenir de l'étranger depuis la Libération comprend notamment : 1.340 locomotives, 85.250 wagons, 50 wagons-citernes pétroliers, 38.000 camions (dont 13.000 surplus).

La réalisation de ces *investissements* élèvera considérablement la *productivité du matériel* et de la *main-d'œuvre* employés dans les transports. Il en résultera une diminution corrélative des prix de revient. Dès 1948, les résultats suivants seront obtenus :

1° Le rendement du matériel de la S. N. C. F. dépassera le niveau de 1929 de : 27 % pour

le trafic voyageurs (transport du même nombre de personnes qu'en 1929 avec 25.500 voitures au lieu de 35.000), et de 12 % pour le trafic marchandises (transport d'un tonnage égal à 90 % de celui de 1929 avec 415.000 wagons au lieu de 520.000).

Pour un trafic supérieur de 50 % à celui d'aujourd'hui, les chemins de fer occuperont le même effectif, d'ailleurs équivalent à celui de 1929.

Certes, le trafic global sera légèrement inférieur à celui de 1929, mais il faut tenir compte du mauvais état des voies et du matériel qui se répercute sur les conditions d'exploitation et entraîne l'affectation d'une partie du personnel à des travaux de réparation.

2° La voie d'eau, avec un parc équivalent à celui de 1938, pourra transporter un tonnage



supérieur de 25 % à celui de 1934, année du plus grand trafic entre les deux guerres.

Le personnel employé étant égal à celui d'avant-guerre, la productivité de son travail sera accrue de 25 %.

3° Les possibilités des transports routiers dépasseront de 30 % le trafic de 1938 avec un matériel augmenté de 10 % seulement en capacité et de 6,7 % en nombre.

Le rendement de la main-d'œuvre dans cette branche sera de 25 % plus élevé, l'effectif prévu ne devant augmenter que de 3 %.

## CONSOMMATION ET MODERNISATION SOCIALE

Afin d'informer les Commissions instituées pour étudier la modernisation des principaux secteurs de production, et afin d'examiner le côté humain et social des problèmes posés par le plan, il a été créé une Commission de la Consommation et de la Modernisation Sociale.

Cette Commission a commencé par évaluer le chiffre optimum pour la population de la France et estimé qu'il serait désirable d'obtenir une augmentation de 10 à 15 millions d'habitants au cours des 25 prochaines années. Les moyens à mettre en œuvre (immigration, augmentation de la natalité) ont été définis.

Le problème du *pouvoir d'achat* a été abordé. L'attention a été attirée en particulier sur le point suivant :

— dans les familles modestes, les besoins moyens de chacune des personnes qui vivent dans un foyer doivent être estimés à 50 % de ceux de la première personne.

Des *normes alimentaires* ont été définies et ont servi de base aux travaux des Commissions agricoles. Notamment une augmentation générale de la consommation du lait et des produits laitiers a été vivement recommandée.

Pour ce qui concerne la *jeunesse*, la Commission demande l'institution de cantines scolaires dans toute école primaire, urbaine ou rurale, et l'attribution de lait aux enfants des écoles et aux collectivités de jeunes. Elle a fixé des normes :

- Pour éviter le surmenage scolaire ;
- pour les écoles, le logement des internes et des étudiants ;
- pour les écoles de plein air et les internats primaires :

- pour la formation technique des jeunes ;
- pour les colonies de vacances ;
- pour l'éducation physique et les sports, etc., etc...

Notre *équipement médico-social* est insuffisant, encore plus à la campagne qu'à la ville. Les besoins en personnel et en installations ont été exprimés. Les principales déficiences auxquelles il faut porter remède sont :

— médecins fonctionnaires, infirmières, assistantes sociales : crise grave tenant à une rémunération insuffisante. Il faut créer 35 nouvelles écoles d'infirmières, afin de former 4.000 infirmières diplômées par an. Il faut créer également des écoles d'assistantes sociales afin d'en former 10 à 15.000 au cours des cinq prochaines années. Les services sociaux doivent être coordonnés pour éviter le gaspillage de personnel.

— Installations : création de 100.000 lits d'hôpitaux nouveaux, modernisation de 40.000 lits, équipement des laboratoires ; développement des centres anticancéreux ; construction en dix ans de 15.000 lits pour la prévention et la cure de la tuberculose ; développement et création de maisons de post-cure et de réadaptation professionnelle ; création d'aériums ; réaménagement des établissements pour aveugles et sourds-muets ; création de 250 centres de santé urbains et de 200 centres ruraux ; création de 3.000 consultations de nourrissons et de 1.800 consultations prénatales ; création ou aménagement de 2.000 lits de maisons maternelles, de 1.000 lits de pouponnières, de 1.500 lits de foyers de pupilles de l'Etat ; création de 15.000 garderies d'enfants, de 100 gouttes de lait ; développement des colonies de vacances pour permettre d'héberger 1 million d'enfants ; création de 20 dispensaires ambulants et de 20 camions dentaires.

Pour *l'habitat*, la Commission estime qu'il faut s'efforcer d'assurer la reconstruction des immeubles sinistrés en dix ans et le remplacement des logements absolument insalubres en vingt ans. Cela donne un nombre de logements à construire ou reconstruire au cours des dix prochaines années de 450.000 par an.

Les normes correspondant au logement minimum qui doit être assuré à tout individu ont été définies. La Commission a estimé que pour faire respecter ces normes, aucune collectivité ne doit échapper à l'obligation du permis de construire. En milieu urbain, l'habitat collectif a été jugé beaucoup préférable à l'habitat individuel. On doit proscrire la construction de blocs d'immeubles ou de quartiers spécialisés pour certaines catégories sociales ou professions.

Les améliorations à apporter à l'habitat rural, les normes minima à observer ont été précisées ainsi que l'organisation des foyers ruraux.

## AFRIQUE DU NORD ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER

Un plan pour la France métropolitaine qui ne serait pas conçu dans le cadre de l'Union française et qui ne serait pas assorti de plans pour l'Afrique du Nord et pour les territoires d'outre-mer serait vicié à la base et incomplet. Aussi toutes les Commissions de Modernisation ont-elles constamment tenu compte des besoins, des ressources et des aptitudes propres de tous les territoires de l'Union française.

L'élaboration finale des plans de modernisation et d'équipement pour l'Afrique du Nord et les Territoires d'outre-mer ne peut cependant pas se faire à Paris. Il est indispensable, pour faire œuvre sérieuse de faire participer aux travaux les forces actives de ces pays. Toutefois, afin de déterminer un premier schéma et des ordres de grandeur le Commissariat a, pour l'Afrique du Nord, rassemblé une documentation provenant des administrations responsables d'Alger, Tunis et Rabat, et provoqué une série de réunions avec les personnalités les plus qualifiées susceptibles d'être réunies à Paris. Pour les territoires d'outre-mer, une Commission et sept Sous-Commissions ont siégé régulièrement. Les travaux préparatoires ne sont pas terminés, mais certaines conclusions et des ordres de grandeurs peuvent d'ores et déjà en être dégagés.

### 1° AFRIQUE DU NORD

L'Afrique du Nord est de tous nos territoires d'outre-mer le plus étroitement lié au rythme de notre activité économique. Comme la France, les trois pays d'Afrique du Nord ont subi soit de lourdes destructions (Tunisie), soit un manque total d'investissement et d'entretien pendant six ans. Dans des pays en constante expansion démographique ces trois facteurs devaient avoir des répercussions particulièrement graves, accrues encore par des circonstances atmosphériques exceptionnellement défavorables.

Pendant les six dernières années, la population s'est à un tel point développée que l'Afrique du Nord deviendrait très prochainement importatrice régulière de céréales si une action de modernisation particulièrement vigoureuse n'était entreprise immédiatement pour équilibrer la balance céréalière. Déjà d'importantes expériences de mécanisation de cultures

indigènes ont été tentées qui permettent une rapide hausse des rendements mais exigent l'extension rapide du parc de tracteurs.

Pour les mêmes motifs démographiques, l'industrialisation des trois pays doit être activement développée.

Pauvre en charbon mais riche en énergie hydroélectrique — particulièrement au Maroc — l'Afrique du Nord devra pousser la transformation des produits de son sol. Transformation des minerais et des phosphates, développement des industries mécaniques et surtout valorisation des produits agricoles sont des objectifs qui doivent être fixés dans le cadre des besoins métropolitains et des impératifs d'exportation.

L'Afrique du Nord doit même envisager pour l'emploi de sa main-d'œuvre la création d'industries qui se justifient non par la présence de matières premières mais du seul point de vue ouvrier : c'est ainsi que devra naître ou se développer une industrie des textiles, de la verrerie, etc...

Mais cette expansion générale d'activité ne pourra s'effectuer dans ces pays neufs que si elle est précédée par des travaux d'équipement qui demanderont un effort considérable d'investissements financiers et de matières.

Enfin l'essor de la main-d'œuvre indigène devra être de toute première urgence favorisé et organisé. L'élément berbère se montre particulièrement apte aux emplois industriels et aux plus hautes qualifications : il devra même dès 1947 constituer un appoint efficace à l'effectif ouvrier métropolitain.

Les travaux effectués par chacune des trois administrations nord-africaines, conduisent à une évaluation globale de l'ordre de 250 milliards de francs (valeur 2<sup>me</sup> trimestre 1946) pour l'ensemble des investissements publics et privés à effectuer en Afrique du Nord de 1946 à 1950.

Les principales rubriques sont :

L'équipement agricole .....	38
La production d'énergie .....	28
L'équipement minier .....	18
Les transports .....	42
L'équipement industriel .....	18
L'équipement social .....	58
Reconstruction (Tunisie) .....	42

244

Ces chiffres ne sont donnés que pour indiquer l'ordre de grandeur de l'effort à accomplir. Une étude détaillée devra être faite sur place, avec le concours des intéressés, pour mettre au point un véritable plan qui devra bien entendu être mis en harmonie avec ceux de la métropole et des territoires d'outre-mer.

## 2° TERRITOIRES D'OUTRE-MER

L'action à entreprendre dans les territoires d'outre-mer doit avoir comme objet essentiel une amélioration du niveau de vie des populations indigènes. Ce résultat exigera une participation très importante de la Métropole, mais cette participation aura comme contre-partie matérielle des productions coloniales augmentées en quantité et améliorées en qualité qui contribueraient grandement à la prospérité de l'ensemble de l'Union Française. Il ne sera acquis que si les productions sont, grâce à la modernisation et à l'équipement, et aux choix judicieux qui auront été faits, obtenues à des prix de concurrence mondiale.

A la différence des programmes antérieurs, le plan en cours d'élaboration par la Commission de Modernisation des territoires d'outre-mer, n'est donc pas seulement un plan d'équipements publics, c'est un plan qui comporte le développement à la fois de l'équipement social, des productions essentielles, et de l'équipement public conçu en fonction des plans de production.

Cet effort suppose une connaissance précise des ressources de chaque territoire et des moyens d'exploitation les mieux adaptés. Un vaste travail est prévu à cet effet :

— établissement d'une carte de base couvrant l'ensemble des territoires à l'échelle du 1/200.000 complétée par des plans à l'échelle plus grande partout où la nécessité s'en fait jour ;

— parallèlement, achèvement de la carte géologique de reconnaissance des divers territoires associé à un vaste effort de prospection, de recherches et d'expérimentations minières ;

— enfin, un plan général de recherches scientifiques et d'enseignement spécialisé coordonne et intensifie l'action de l'Office de la Recherche Scientifique Coloniale et des instituts publics et privés de recherches agronomiques, zootechniques et forestières.

En outre, dans le domaine agricole, des missions d'études détermineront les aptitudes des sols et des stations d'essai mettront au point le matériel et les procédés techniques les plus efficaces pour la culture, la préparation et la transformation des produits.

Les résultats de ces études et de ces expériences permettront de modifier et d'orienter les plans de production pour leur donner leur plus grande efficacité. L'élaboration de ces plans est suffisamment avancée pour qu'il soit possible d'indiquer d'ores et déjà les principes

généraux qui les régissent. Qu'il s'agisse de production agricole, forestière ou minière, trois grandes réformes sont à réaliser :

— celle des instruments de travail, problème de mécanisation au premier chef, d'autant plus indispensable que la main-d'œuvre est rare et l'effort physique pénible sous les climats tropicaux ;

— celle des méthodes de production, pour substituer aux procédés primitifs en usage jusqu'ici les moyens scientifiques et techniques de la production moderne ;

— celle du rendement qui doit, par une utilisation rationnelle des produits, permettre de valoriser à la fois le travail effectué et la richesse exploitée, et qui doit, comme corollaire, développer la consommation intérieure ou extérieure.

Ces réformes paraissent devoir se traduire dans chaque domaine par les réalisations suivantes :

Pour l'agriculture, application de plans de productions vivrières, de production de matières grasses et de production textile ;

Le plan de productions vivrières devra permettre de remédier aux déficiences de l'alimentation des autochtones en portant à 2.000 ou 2.500 calories la quantité d'énergie fournie par la nourriture à chaque habitant. Le développement de ces cultures vivrières (mil, maïs, et surtout riz) se fera grâce à l'exécution d'un vaste programme d'hydraulique agricole et à la rationalisation des exploitations par l'introduction de moyens mécaniques. A ce programme s'ajoutera un plan de développement de l'élevage et de la pêche.

L'aménagement de plantations sélectionnées, la création de stations de culture mécanique et d'usines d'extraction constituent les aspects essentiels du plan de production des matières grasses (arachides, huile de palme et palmiste, karité) qui doit assurer aux oléagineux africains une place importante sur le marché mondial.

Les productions annuelles que, dans les premières études on envisage d'atteindre dans un délai de dix ans, sont les suivantes (en milliers de tonnes) :

	<i>Productions</i>	<i>Objectifs</i> 1956
Arachides (en huile) ..	210 (en 1945)	350
Huile de palme .....	27,5 (en 1933)	330
Palmiste (amandes) ....	29,5 (en 1933)	225
Karité beurre) .....	0,8 (en 1933)	20
Huile de coton .....	1,1 (en 1945)	15

C'est également par la création de stations de culture mécanisée desservant des coopé-

ratives et d'industries de transformation que la production des textiles essentiellement du coton, doit être augmentée, de manière à satisfaire en premier étage les besoins locaux.

L'objectif de production pour le coton est de 80.000 tonnes dans dix ans contre 28.000 en 1945, pour les succédanés du jute 10.000 tonnes contre 2.500, pour la ramie 5.000 tonnes contre 800, pour le sisal 50.000 tonnes contre 5.000.

Les ressources considérables des territoires africains en produits forestiers et l'ampleur des besoins en bois d'œuvre de la métropole et des pays dévastés par la guerre justifient l'établissement d'un plan de production forestière qui doit permettre une exploitation à la fois plus intensive et plus rationnelle de la forêt africaine. Ce plan vise à la création de centres importants dotés d'un équipement mécanique moderne et à l'extension des industries de transformation.

Il s'agit là d'une activité d'autant plus importante qu'il y a une grande pénurie de bois d'œuvre non seulement dans la métropole mais dans le monde entier. La production de 250.000 tonnes actuellement doit être portée à 800.000 tonnes.

Enfin, tandis que se poursuivra l'établissement de la carte géologique, un gros effort devra être entrepris pour accroître et diversifier la production minière des territoires d'outre-mer. Ici encore la mécanisation des exploitations existantes devra aller de pair avec la mise en exploitation des gisements reconnus.

Pour ce qui concerne l'or, la production devrait dans un délai de cinq ans, être portée de 8 à 50 tonnes par an.

La Commission recommande la création d'un Bureau Minier Intercolonial chargé, pour le compte de la Puissance Publique, d'exécuter des recherches directes, de procéder à des exploitations d'Etat, et de participer à des exploitations privées.

On ne saurait trop insister sur l'intérêt qu'il y a à faire un effort immédiat et important dans le domaine des bois et de la recherche minière. C'est là en effet que l'on peut escompter à court terme les résultats les plus importants.

Le plan de développement de la production prévoit en outre la création ou l'extension d'industries diverses, notamment d'industries mécaniques et d'usines de matériaux de construction. Ces dernières auront un gros effort à fournir.

La réalisation des plans de production est en effet subordonnée à un développement de l'équipement public et, en particulier, des moyens de transport qui permettront une circulation plus

intensive et une évacuation plus rapide des produits.

Les chemins de fer feront l'objet d'une modernisation qui rendra possible la circulation de trains lourds, tandis que seront construites les voies ferrées qui compléteront l'ensemble existant. Un programme routier particulièrement important est à l'étude, la route étant désormais considérée dans son intérêt exclusivement économique. Tandis que se poursuivront les aménagements des voies navigables, les installations nécessaires au fonctionnement des lignes aériennes seront créées.

L'effort devra être plus important encore en ce qui concerne les ports, les transmissions et l'énergie.

Les grands ports seront dotés d'un outillage moderne permettant la rotation rapide des navires, tandis que les ports secondaires seront créés ou aménagés en fonction des plans de production. Un effort particulier sera fait pour l'équipement des ports de la côte d'Ivoire, en liaison avec le plan de développement de la production forestière.

Un plan général de développement et de modernisation des transmissions multipliera les liaisons intérieures et reliera les territoires d'outre-mer aux principaux centres de la métropole et des pays étrangers.

Enfin, la Commission a abordé le problème de l'énergie qui devra être résolu pour que l'industrialisation des territoires d'outre-mer puisse se poursuivre. L'utilisation des ressources hydro-électriques et de l'énergie thermique des mers, la création ou la modernisation des centrales devront permettre de couvrir très largement les besoins actuels et futurs.

La réalisation de ce programme de développement économique apportera aux populations autochtones une transformation de leurs conditions de vie. Il n'en est pas moins nécessaire de jeter dès à présent les bases d'un équipement social qui dépassera largement par son ampleur ce qui a déjà été créé.

Le plan général d'urbanisme, d'amélioration de la vie rurale et d'équipement hôtelier vise à résoudre le problème du logement non seulement en multipliant les habitations mais en les améliorant aussi bien dans les centres urbains que dans les villages. En ce domaine, le rôle de la Puissance Publique devra être de fournir les moyens collectifs essentiels et de susciter des réalisations individuelles.

Enfin, la Commission poursuit l'examen des programmes d'organisation et de développement de la santé publique et l'enseignement, dont les principaux aspects sont la multiplication et la coordination des services d'hygiène,

de prophylaxie et de médecine d'une part, et l'extension de l'enseignement primaire, technique et professionnel, secondaire et universitaire d'autre part.

Les travaux de la Commission ne sont pas encore suffisamment avancés pour qu'il soit possible de procéder à une évaluation précise des investissements publics et privés que demandera la mise en application de ces plans. L'on ne peut indiquer qu'un ordre de grandeur de ces investissements. Une approximation large conduit au chiffre de 150 milliards pour la période 1947-51.

Le tableau ci-après donne la répartition par territoire et par affectation des investissements à prévoir pour l'exécution des plans de caractère économique.

A ces 90 milliards en chiffres ronds, il convient d'ajouter le montant des investissements de caractère social. Bien que les travaux de la Commission soient moins avancés dans ce

domaine, l'on peut estimer ces investissements à 60 milliards (ordre de grandeur) dont 30 pour l'urbanisme et le logement, 15 pour l'Enseignement et 15 pour la Santé.

Ces 150 milliards d'investissements totaux semblent devoir se répartir, en première approximation, en :

1/3 d'investissements privés ;

1/3 d'investissements publics à la charge de la Métropole ;

1/3 d'investissements publics à la charge des territoires intéressés.

Il convient de rappeler que les plans étudiés jusqu'ici ne concernent pas l'Indochine pour laquelle une sous-commission vient d'être créée et qu'en outre ils devront faire l'objet d'une mise au point poursuivie en accord avec les autorités locales. Ils seront enfin mis en harmonie avec le plan métropolitain et celui de l'Afrique du Nord.

**ÉVALUATION PROVISOIRE DES INVESTIS**  
à réaliser dans les territoires  
(non compris  
(Chiffres en millions de

	Tous territoires	A. O. F.	Togo	Cameroun	A. E. F.	Madagascar	Réunion
Recherches scientifiques et Enseignement spécialisé .	5.300						
Cartographie .....		175		35	100	67	
Mines .....		2.870	10	460	850	2.500	
Agriculture .....		7.550	170	3.900	2.400	1.150	175
Forêts .....		4.000		2.600	3.800		
Industries diverses .....		800	40	500	950	730	450
Energie .....		2.085	30	717	510	2.125	250
Equipement public .....		18.000 (1)	(2)	2.600	5.000	3.200	600
Transmissions .....		2.972 (1)	(2)	472	1.172	1.740	300
	5.300	38.452	250	11.284	14.782	11.512	1.175

(1) Y compris Togo.

(2) Voir A. O. F.

**SEMENTS DE CARACTÈRE ÉCONOMIQUE**

d'outre-mer en 1947-1951

(l'Indochine)

(francs métropolitains 1946)

Martinique	Guadeloupe	Guyane	Djibouti	Nouvelle Calédonie	Océanie	Indes	Saint-Pierre	TOTAL
								5.300
		4						381
	10	300		530	75			7.605
230	250	50						15.905
		250						10.650
500	450	30	100	15	30			4.585
245	100		250	80	20		20	6.412
545	270	280	1.210	40	60		30	31.835
462	277	278	164	407	237		113	8.594
1.982	1.357	1.192	1.724	1.072	422		163	91.267





## QUATRIÈME PARTIE

---

# Résolutions

---

*Le 7 janvier 1947, le Conseil du Plan s'est réuni pour examiner le rapport du Commissaire Général. Il a adopté les conclusions de ce rapport, ainsi que les résolutions dont le texte suit, et les a transmises au Gouvernement.*

*Le 14 janvier 1947, le Gouvernement a fait siennes les propositions du Conseil et a décidé de mettre à exécution le Plan de Modernisation et d'Équipement.*

## LISTE DES RÉSOLUTIONS

- I. — *Approbation du Plan.*
- II. — *Programmes des activités de base.*
- III. — *Programme de 1947.*
- IV. — *Main-d'œuvre.*
- V. — *Agriculture.*
- VI. — *Bâtiment et Travaux Publics.*

## PREMIÈRE RÉSOLUTION

### APPROBATION DU PLAN

Conformément au décret du 3 janvier 1946 le chargeant de proposer au Gouvernement un premier plan d'ensemble pour la modernisation et l'équipement économique de la Métropole et des territoires d'outre-mer, et les moyens d'en assurer l'exécution, le Conseil du Plan a été saisi, au cours de sa séance du 27 novembre 1946, d'un rapport du Commissaire général lui soumettant les propositions élaborées à cet effet sur la base des travaux des Commissions de modernisation.

Après examen de ce document, il se déclare d'accord sur l'objet et le dispositif général du plan présenté, donne son adhésion aux objectifs indiqués pour 1950 et approuve d'une manière ferme, sous réserve d'une mise au point par le Commissariat Général et les administrations et organismes intéressés, les programmes proposés pour les quatre années 1947 à 1950 en ce qui concerne les six activités de base (houillères, électricité, sidérurgie, ciment, machinisme agricole, transports intérieurs), ainsi que le programme d'ensemble pour 1947.

Il décide en conséquence de recommander au Gouvernement l'adoption et la mise en œuvre du plan exposé dans le rapport du Commissaire général.

## DEUXIÈME RÉSOLUTION

### PROGRAMMES DES ACTIVITÉS DE BASE

Etant donné que les six activités de base conditionnent l'ensemble de l'économie et son relèvement, le Conseil, après examen des rapports des Commissions compétentes, demande au Gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour que les programmes le concernant soient engagés immédiatement.

Il lui demande notamment de prendre au plus tôt les dispositions nécessaires pour que soient passées, dans le plus bref délai possible et de façon concertée, les commandes d'outillage et de travaux qu'ils comportent et pour que les industries mécaniques et celle du bâtiment et des travaux publics soient modernisées et développées de manière à répondre à ces besoins.

Le Commissaire général est chargé de dresser, en collaboration avec les administrations et entreprises intéressées, un bilan d'ensemble de ces commandes.

## TROISIÈME RÉSOLUTION

### PROGRAMME DE 1947

En raison de l'urgence que présente la mise à exécution du programme de 1947, le Conseil demande au Gouvernement qu'il soit sans délai mis au point, sous sa forme définitive, par les services ministériels intéressés en collaboration avec le Commissariat et conformément aux lignes directrices proposées dans le rapport du Commissaire Général. Le programme mis au point sera présenté au Conseil pour approbation. En cours d'année, le Conseil sera régulièrement tenu au courant des progrès réalisés dans l'exécution du Plan.

Afin d'assurer la meilleure utilisation de la capacité limitée de l'industrie du bâtiment et des travaux publics, il recommande qu'il soit procédé immédiatement à une révision détaillée des programmes des travaux des diverses administrations publiques et des entreprises nationalisées, pour éliminer au bénéfice de la reconstruction, ceux qui ne présenteraient pas un caractère suffisant d'urgence.

## QUATRIÈME RÉSOLUTION

### MAIN-D'ŒUVRE

Le Conseil fait siennes les recommandations de la Commission de la Main-d'œuvre et, afin de pourvoir aux besoins qui résulteront de la reprise d'activité prévue pour le printemps prochain, il insiste pour que les diverses actions préconisées soient engagées dès maintenant.

Il prend acte de ce que certaines d'entre elles ont déjà donné lieu à des prises de position qu'il conviendrait de traduire au plus tôt en formules concrètes d'application :

1° *Durée du travail.* Le président du Gouvernement, ainsi que la C.G.T., ayant reconnu que le développement de la production, condition fondamentale de la baisse des prix et de l'élévation des salaires réels, nécessite la généralisation des 8 heures supplémentaires aux 40 heures qui sont et restent la durée légale du travail, le Conseil demande au Gouvernement de prendre les mesures pratiques nécessaires pour rendre effective la durée normale de 48 heures de travail par semaine et organiser sur cette base toutes les activités du pays.

2° *Immigration.* Le Conseil souligne l'urgence de rendre exécutoire le projet d'accord récemment paraphé à Rome pour l'immigration en 1947 de 200.000 travailleurs italiens.

3° *Formation professionnelle accélérée.* Le ministre du travail a élaboré à ce sujet un plan conforme aux besoins exprimés par la Commission de la Main-d'œuvre et qui est déjà entré en application ; pour en permettre la réalisation complète, le Conseil demande que des crédits suffisants et les locaux nécessaires soient mis à la disposition du ministre du Travail.

4° *Apprentissage.* Afin de garantir au pays le maximum de main-d'œuvre qualifiée dans les années à venir, il est nécessaire d'organiser l'apprentissage en coordination avec la formation professionnelle accélérée.

## CINQUIÈME RÉSOLUTION

### AGRICULTURE

Le Conseil constate que le Ministère de l'Agriculture a déjà commencé à prendre les mesures préliminaires à l'application du plan élaboré par les Commissions de modernisation agricole :

1° en donnant aux offices agricoles départementaux et aux directions des services agricoles des directives conformes au plan pour la fixation des objectifs de production et l'orientation des cultures et de l'élevage dans les diverses régions naturelles ;

2° en simplifiant, en accord avec le Cadastre, les opérations de remembrement pour les communes à cadastre révisé ;

3° en provoquant un effort exceptionnel pour la construction des tracteurs et en faisant appel à toutes les sources possibles d'importation pour pallier l'insuffisance des fabrications par les constructeurs français actuels ainsi que celle des importations en provenance des U.S.A. ;

4° en créant par arrêté un fonds collectif de progrès et d'équipement agricole. Pour que ce fonds ait effectivement l'objet et l'efficacité que recommande le plan, le Conseil exprime le vœu que son existence soit consacrée par une loi et son activité suffisamment étendue ;

5° en organisant l'exportation des légumes et des fruits par la vulgarisation des meilleures méthodes de sélection, de conservation et d'emballage, la création d'une marque de qualité et le contrôle des produits expédiés.

## SIXIÈME RÉSOLUTION

### BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS

Considérant l'importance capitale du développement et de la modernisation de l'industrie du Bâtiment et des Travaux publics tant pour la réalisation du Plan que pour l'achèvement aussi rapide que possible de la reconstruction et la solution ultérieure aux problèmes du logement, le Conseil :

1° invite la Commission de modernisation du Bâtiment et des travaux publics à élaborer les clauses à insérer dans tous les marchés passés par les administrations publiques et les entreprises nationalisées afin de réduire les prix et les délais ;

2° demande au Gouvernement :

- a) de prendre les mesures nécessaires pour augmenter les effectifs totaux de cette industrie de 60.000 au cours de 1947, principalement par l'immigration, et le nombre des ouvriers spécialisés et qualifiés de 200.000 grâce surtout à la formation professionnelle accélérée ;
- b) d'envisager la création d'un Conseil central des travaux pour coordonner les travaux des administrations publiques et des entreprises nationalisées ;
- c) de prendre les mesures nécessaires pour assurer la création, sous la forme d'un Centre Technique du Bâtiment et des Travaux publics, d'un organisme de recherche, d'information, de documentation et de diffusion s'étendant à l'ensemble des activités de la construction.



## **ANNEXE**

---

### **Les Commissions de Modernisation**

---





## LES COMMISSIONS DE MODERNISATION

### COMMISSION DES HOUILLÈRES

(Arrêté du 5 février 1946, modifié par arrêté du 19 août 1946)

#### Président :

M. DUGUET, Secrétaire Général de la Fédération des Travailleurs du Sous-sol (C.G.T.). Président du Conseil d'Administration des Charbonnages de France.

#### Vice-Président :

M. PARISOT, puis M. PERRINEAU, Directeur des Mines au Ministère de la Production Industrielle.

#### Rapporteur :

M. ARMANET, Professeur d'Exploitation des Mines à l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris.

#### Membres :

MM. AUDIBERT, Vice-Président du Conseil Général des Mines, Directeur des Stations d'essai de Montluçon et de Senlis.

CADEL, Directeur Général des Houillères de Petite-Rosselle.

DUHAMEAUX, Président Directeur Général des Houillères du Nord et du Pas-de-Calais.

GARRIGUE, Direction des programmes (Ministère de l'Economie Nationale).

MARGAND, Président du Comité des Houillères de la Loire.

MARTEL, Député, Secrétaire de la Fédération du Sous-sol (C.G.T.).

soit : Chefs d'exploitation ..... 3

Syndicalistes ..... 2

Administration ..... 2

Techniciens ..... 2

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 12

#### RÉUNIONS COMMUNES AVEC D'AUTRES COMMISSIONS :

Avec la Commission de la Sidérurgie. Sujet : Contingent de Charbon à allouer à la Sidérurgie.

Avec la Commission de l'Electricité. Sujet : Centrales minières. Quantité de bas produits disponibles pour la fabrication du courant.

### COMMISSION DE L'ÉLECTRICITÉ

(Arrêtés des 12 février, 1<sup>er</sup> avril, 9 avril, 30 avril 1946)

#### Président :

M. BOUTTEVILLE, Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées.

#### Vice-Président :

M. GASPARD, Directeur de l'Electricité au Ministère de la Production Industrielle.

#### Rapporteur :

M. LEBRUN, Membre du Bureau de la C.G.T.

#### Rapporteur-Adjoint :

M. THOMAS-COLLIGNON, Direction de l'Electricité au Ministère de la Production Industrielle.

#### Membres :

MM. AILLERET, Professeur à l'Ecole des Ponts-et-Chaussées.

BOULY, Commissaire provisoire du Comité d'Organisation de l'Energie Electrique.

CAQUOT, Membre de l'Institut.

COLOMB, Directeur à la Société Alais, Froges et Camargue.

COYNE, Directeur des Services Techniques des Grands Barrages.

DUCASTAING, Ingénieur Conseil de l'Office Professionnel des Houillères.

GAMBIER, Secrétaire de la Fédération Nationale de l'Eclairage (C.G.T.).

GARRIGUE, Direction des Programmes, Ministère de l'Economie Nationale.

#### GENY,

HUVELIN, Directeur Général de la Société Loire et Centre.

JOLLET, Secrétaire Général du Groupement National des Cadres de l'Energie et de la Lumière (C.N.C.).

LECLERC DU SABLON, Directeur à la S.N.C.F. MASSE, Président de la Compagnie d'Electricité Industrielle.

PASQUIER, Secrétaire de la Fédération Nationale de l'Eclairage.

PINOT, Secrétaire Général de la Fédération des Syndicats Chrétiens des Ingénieurs-Cadres et Agents de Maîtrise.

ROUX, Edmond, Président du Syndicat Professionnel des Producteurs et Distributeurs d'Energie Electrique.

TERRA, Directeur du Service de l'Energie aux Houillères Nationales du Nord et du Pas-de-Calais.

WYART, Ingénieur à la Compagnie Electrique de la Loire et du Centre.

soit : Chefs d'Entreprise ..... 6

Syndicalistes ..... 3

Cadres ..... 4

Experts ..... 5

Administration ..... 4

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 11

#### Sous-Commissions

##### I. — Outillage :

Président : M. CAQUOT Réunions tenues : 10

##### II. — Normalisation :

Président : M. LECLERC DU SABLON Réunions tenues : 4

##### III. — Etude du Plan :

Président : M. AILLERET Réunions tenues : 5

##### IV. — Logements :

Président : M. LECLERC DU SABLON Réunions tenues : 2

#### RÉUNIONS COMMUNES AVEC D'AUTRES COMMISSIONS :

Avec la Commission des Houillères. Sujet : Bas produits.

## COMMISSION DE LA SIDÉRURGIE

(Arrêté du 9 mars 1946, modifié par arrêté du 27 mai 1946)

### Président :

M. E. ROY, Directeur Général des Aciéries de Longwy.

### Vice-Président :

M. BUREAU, Directeur de la Sidérurgie (Ministère de la Production Industrielle).

### Rapporteur :

M. LATOURTE, Ingénieur au Corps des Mines.

### Rapporteur-Adjoint :

M. R. MARTIN, Directeur de la Sidérurgie (Ministère de la Production Industrielle).

### Membres :

MM. ANTORE, Syndicat parisien des Ingénieurs et Cadres.

ARON, Commissaire provisoire de l'Office Professionnel de la Sidérurgie.

BORGEAUD, Directeur aux Aciéries du Nord et de l'Est.

COSTES, Secrétaire Général de la Fédération des Métaux (C.G.T.).

DAMIEN, Directeur Général des Aciéries de Denain et Anzin.

DELAYE-RAYNAL, Directeur des Programmes Economiques (Ministère de l'Economie Nationale).

FRANCK, Représentant des Ingénieurs (C.G.T.).

GRANDPIERRE (R.), Directeur Général des Aciéries de Micheville.

MALCOR, Directeur aux Aciéries de la Marine.

MALVAUX, Chef de Service aux Forges de l'Adour-le-Boucau.

RATY, Président de la Chambre Syndicale des Minerais de Fer.

soit : Chefs d'Entreprises ..... 5  
Syndicalistes ..... 2  
Administration ..... 3  
Cadres ..... 2  
Experts ..... 3

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 21

### RÉUNIONS COMMUNES AVEC D'AUTRES COMMISSIONS :

Avec la Commission des Houillères. Sujet : Contingent de charbon à allouer à la Sidérurgie.

Avec la Commission des Matériaux de Construction. Sujet : Ciments de laitiers.

## COMMISSION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

(Arrêté du 6 avril 1946)

### Président :

M. GRUNEBAUM-BALLIN, Président de Section Honoraire du Conseil d'Etat.

### Vice-Présidents :

MM. DORGES, Directeur général des Chemins de fer et des Transports.

OUTREY, Ministère des Travaux Publics.

### Rapporteur :

M. D'ORNHJELM, Directeur de la « Vie des Transports ».

### Rapporteur-Adjoint :

M. P. WEIL, Ingénieur à la S.N.C.F.

### Membres :

MM. ARMAND, Directeur Général Adjoint de la S.N.C.F.

AUBERGE, Directeur à la Société H.P.L.M.

BOYAUX, Directeur Général adjoint de la S.N.C.F.

BREST, Secrétaire fédéral de la Navigation Intérieure (C.G.T.).

CASTELLO, Secrétaire du Syndicat du Personnel Navigant d'Air-France (C.G.T.).

CORBIN, Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées.

DARGEOU, Directeur à la S.N.C.F.

DESBRUERES, Directeur Général d'Air-France.

DUGAS, Directeur à la S.N.C.F.

GARCIAS, Secrétaire général de la Fédération des Moyens de Transports (C.G.T.).

HYMANS, Secrétaire général de l'Aéronautique civile.

LAPEYRE, Secrétaire général de la Fédération des Travaux Publics.

LAUBARD, Président directeur général des Messageries Paris-Lille.

LAZARD, Direction des Programmes Economiques.

LEMONNIER, Syndicat Parisien des Ingénieurs et Cadres (C.F.T.C.)

LITALIEN, Président de la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers.

MARTIN, Directeur de l'O.N.M.

PELTIER, Directeur des Voies Navigables.

PIEPLU, Président de la Coopérative Artisanale « Les Bateliers Réunis ».

PREVOST, Ancien Président de l'Association des Ingénieurs de l'Automobile.

REDON, Fédération des Cheminots, Président de l'Union des Cadres.

ROOS, Directeur des Transports Aériens.

SIMON, Président honoraire de la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers.

TOURNEMAINE, Secrétaire de la Fédération des Cheminots, C.G.T.

soit : Chefs d'Entreprises ..... 5  
Syndicalistes ..... 5  
Cadres ..... 2  
Experts ..... 11  
Administration ..... 6

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 13

### Sous-Commissions

#### I. — Transports Routiers :

Président : M. LAUBARD

Réunions tenues : 4

#### II. — Statistiques Routières :

Président : M. ROBERT

Réunions tenues : 4

#### III. — Voies ferrées d'intérêt local :

Président : M. GENET

Réunions tenues : 7

#### IV. — Transport de denrées périssables :

Président : M. VERDURAND

Réunions tenues : 7

**COMMISSION DES CARBURANTS**  
(Arrêtés des 24 avril et 4 mai 1946)

**Président :**

M. CAYROL, Président de la Chambre Syndicale de la Distribution.

**Vice-Président :**

M. GUILLAUMAT, Directeur des Carburants au Ministère de la Production Industrielle.

**Rapporteur :**

M. CHOVE, Office Professionnel des Combustibles liquides.

**Membres :**

MM. ANGOT, Directeur Général de la Compagnie des Produits Chimiques et Raffineries de Berre.  
BARGMAN, Ingénieur de la Compagnie Française Raffinage (C.G.T.).  
BELE, Président de l'Association pour l'Industrie et le Commerce des Combustibles Liquides et Carburants Nationaux.  
BERTHAUD, Ingénieur à la Compagnie Industrielle des Pétroles (C.G.T.).  
GODRON, Fédération des Syndicats Chrétiens des Cadres (C.F.T.C.).  
JUGEAU, Directeur des Recherches aéronautiques au Ministère de l'Armement.

KAPLAN, Directeur de la Société des Pétroles Jupiter.

LE PAISANT, Directeur des Programmes Economiques au Ministère de l'Economie Nationale.  
MAJORELLE, Répartiteur des Carburants.

MIFFRE, Secrétaire de la Fédération des Industries Chimiques (C.G.T.).

MIGAUX, Directeur de la Compagnie Générale de Géophysique.

PERRIN, Directeur Général de la Compagnie Générale de Raffinage.

ROUELLE, Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées.

ROUILLE, Directeur Général de la Compagnie Française des Essences synthétiques.

SCHEER, Directeur Général de la Standard Française des Pétroles.

SAVORNIN, Ingénieur en Chef des Mines au Ministère des Colonies.

soit : Chefs d'Entreprise ..... 7  
Syndicalistes ..... 2  
Cadres ..... 2  
Experts ..... 3  
Administration ..... 5

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 14

**Sous-Commissions**

**I. — Recherches en pétrole naturel :**

Président : M. MOCH Réunions tenues : 4

**II. — Carburants agricoles :**

Président : M. PLUVINAGE Réunions tenues : 3

**III. — Fuel :**

Président : M. MAJORELLE Réunions tenues : 8

**IV. — Transports maritimes pétroliers :**

Président : M. DURET Réunions tenues : 8

**V. — Transports pétroliers intérieurs :**

Président : M. MIFFRE Réunions tenues : 1

**VI. — Indice d'Octane :**

Président : M. DUMANOIS Réunions tenues : 2

**VII. — Bitumes routiers :**

Président : M. ROUELLE Réunions tenues : 1

**RÉUNIONS COMMUNES AVEC D'AUTRES COMMISSIONS :**

Avec la Commission de l'Équipement rural. Sujets : l'Alcool Carburant; le Carburant agricole.

**COMMISSION DE LA MAIN-D'ŒUVRE**

(Arrêté du 24 avril 1946)

**Président :**

M. TOLLET, Secrétaire de la C.G.T.

**Vice-Présidents :**

MM. MAILLET, Directeur Général du Travail et de la Main-d'œuvre.

LE ROLLAND, Directeur de l'Enseignement Technique.

**Rapporteur :**

M. MAGRON.

**Membres :**

MM. ARRACHARD, Secrétaire Général de la Fédération du Bâtiment, C.G.T.

BIDEBERRY, Directeur du Ministère de la Population.

CARROUE, Secrétaire Général de la Fédération de l'Agriculture, C.G.T.

CASSAN, Directeur de la Main-d'œuvre au Ministère du Travail.

CHENU, Administrateur de la Chambre des Métiers de la Seine.

COSTES, Secrétaire de la Fédération des Métaux, C.G.T.

FOUGEROLLES, Fédération du Bâtiment, C.N.P.F.  
GELY, Chef de Service au Ministère de l'Economie Nationale.

GIRARD, Professeur de l'Enseignement Technique.

GOULENE (Docteur), Médecin du Travail.

Mlle JEAN, Professeur de l'Enseignement Technique.

MM. LARCHEVEQUE, Directeur au Ministère de l'Agriculture.

MASSOT, Secrétaire Général adjoint, C.G.A.

MEUNIER, Fédération des Métaux, C.N.P.F.

POUDEROUX, Directeur de la C.E.G.O.S.

LOUIS, Secrétaire de la Fédération des Textiles, C.G.T.

ROY, Fédération des Textiles, C.N.P.F.

VAN SIELEGHEN, de la C.F.T.C.

WALLON, Professeur.

soit : Chefs d'Exploitation ..... 3  
Syndicalistes ..... 6  
C.G.A. .... 1  
Experts ..... 7  
Administration ..... 6

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 6

**Sous-Commissions**

**I. — Qualification :**

Président : M. WALLON Réunions tenues : 9

**II. — Productivité :**

Président : M. POUDEROUX Réunions tenues : 6

**III. — Effectifs :**

Président : M. MAILLET Réunions tenues : 4

**IV. — Statistiques :**

Président : M. DELOUVRIER Réunions tenues : 3

## COMMISSION DE L'ÉQUIPEMENT RURAL

(Arrêtés du 4 mars et du 30 avril 1946)

**Président :**

M. R. PLUVINAGE, Agriculteur, Président de la Fédération des Coopératives d'Utilisation de Matériel en commun.

**Vice-Président :**

M. BLANC, Directeur Général du Génie Rural et de l'Hydraulique Agricole, Ministère de l'Agriculture.

**Rapporteur :**

M. THEVENOT, Ingénieur du Génie Rural.

**Membres :**

MM. ARTAUD, Agriculteur à Nîmes (Gard).  
 AURION, Président du Service Provisoire de l'Economie Laitière.  
 BASSOT, Ingénieur en Chef du Génie Rural de Paris-Ouest.  
 CARROUE, Secrétaire Général de la Fédération des Travailleurs de l'Agriculture, C.G.T.  
 CHEVALLIER, Direction de la Station au Laboratoire Nationale des Industries Laitières, Maître de Conférences à l'Ecole Nationale d'Agriculture de Grignon.

DUBAS, Direction des Programmes Economiques du Ministère de l'Economie Nationale.

GRANDJEAN, Ingénieur du Génie Rural, Chef du Service Technique du Machinisme Agricole, Ministère de l'Agriculture.

HELLE, Fédération des Travailleurs de la Terre, C.G.T.

JAUBERT, Président de la Fédération Nationale des Collectivités concédantes et Régies.

LAMOUR, Vice-Président de la Fédération Nationale des Associations Viticoles.

LYON, Inspecteur Général des Eaux et du Génie Rural, Directeur de l'Ecole Nationale du Génie Rural.

PERROT, Représentant des Cadres, C.G.T.

VASSOGNE, Président de la Société d'Etudes des Transports Automobiles Frigorifiques.

soit : Chefs d'Entreprises ..... 2

Syndicalistes ..... 3

Cadre ..... 1

Experts ..... 2

Administrations ..... 5

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 5

### Sous-Commissions

**I. — Aménagement Rural :**

Président : M. POIREE Réunions tenues : 5

**II. — Electrification :**

Président : M. HOUDET Réunions tenues : 8

**III. — Machinisme :**

Président : M. PLUVINAGE Réunions tenues : 7

**IV. — Equipement frigorifique et Abattoirs :**

Président : M. VASSOGNE Réunions tenues : 6

**V. — Lait :**

Président : M. DESOUTTER Réunions tenues : 6

**VI. — Systèmes de culture :**

Président : M. LIERMAN Réunions tenues : 5

**VII. — Vulgarisation :**

Président : M. LIERMAN Réunions tenues : 4

RÉUNIONS COMMUNES AVEC D'AUTRES COMMISSIONS :

Avec la Commission des Carburants. Sujet : Carburant agricole.

## COMMISSION DE LA PRODUCTION VÉGÉTALE

(Arrêtés du 4 mars et du 30 avril 1946)

**Président :**

M. LIERMAN, Agriculteur à Cuisy-en-Almont (Aisne).

**Vice-Président :**

M. DESBORDES, Chef du Service de la Production Végétale au Ministère de l'Agriculture.

**Rapporteur :**

M. COQUERY, Directeur Régional des Services Agricoles.

**Membres :**

MM. BAILLY Inspecteur Général de l'Agriculture.  
 BASILLE, Direction des Programmes Economiques du Ministère de l'Economie Nationale.  
 BENET, Viticulteur à Narbonne (Aude).  
 COLLIN, Ingénieur horticole, C.G.T.  
 CUNY, Maître de Conférences à l'Institut National Agronomique.  
 GENEVREY, Agriculteur à Belley (Ain), Vice-Président de la C.G.A.

GONDE, Inspecteur Général de l'Agriculture.

GRISON, Ingénieur horticole, C.G.T.

GUIBERT, Agriculteur à Lavigne-Levêque (Sarthe).

HENRY, Agriculteur à Escoutoux, par Thiers

LAFITE, Agriculteur à Reims (Marne).

MALABRE, Inspecteur Général de l'Agriculture.

MENARD, Inspecteur Général de l'Agriculture.

NAUROY (de), Agriculteur à Villemur (Haute-Garonne).

RIVES (E.), Agriculteur à Alsonne (Aude).

soit : Chefs d'Entreprises ..... 8

Syndicalistes ..... 2

Expert ..... 1

Administrations ..... 7

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 6

### Sous-Commissions

**I. — Céréales :**

Président : M. LIERMAN Réunions tenues : 6

**II. — Viticulture :**

Président : M. GONDE Réunions tenues : 6

**III. — Fruits et Légumes :**

Président : M. MENARD Réunions tenues : 6

**IV. — Fertilisation :**

Président : M. LIERMAN Réunions tenues : 6

**V. — Plantes sarclées :**

Président : M. LIERMAN Réunions tenues : 7

**VI. — Systèmes de Culture :**

Président : M. LIERMAN Réunions tenues : 5

**VII. — Equipements frigorifiques :**

Président : M. VASSOGNE Réunions tenues : 6

**VIII. — Vulgarisation :**

Président : M. LIERMAN Réunions tenues : 4

RÉUNIONS COMMUNES AVEC D'AUTRES COMMISSIONS

Avec la Commission des Carburants. Sujet : l'Acool Carburant.

Avec la Commission de la Main-d'œuvre. Sujet : la Main-d'œuvre agricole.

## COMMISSION DE LA PRODUCTION ANIMALE

(Arrêté du 4 mars 1946)

### Président :

M. DESOUTTER, Eleveur à Maison-du-Val (Meuse).

### Vice-Président :

M. PROTIN, Chef du Service de la Production Animale au Ministère de l'Agriculture.

### Rapporteur :

M. Pierre ROUX, Directeur de la Station Centrale de Zootechnie, à Rennes.

### Membres :

MM. ANDRE, Eleveur, à Meuvaines (Calvados).  
BERNARD (E.), Secrétaire Général des Groupes d'Elevage à la C.G.A.  
COUTIN, Direction des Programmes Economiques du Ministère de l'Economie Nationale.

DE LALAUNIE, Eleveur, à Ligugé (Vienne).  
DEMENIBUS, Eleveur, à Etampes (S.-et-O.).  
DUMONT, Eleveur, à Rouvillers (Oise).  
FERRU, Inspecteur Général de l'Agriculture.  
MIRVAULT, Eleveur, à Beton-Bazoches (S.-et-M.).  
MOISSONNIER, Eleveur à la Muire, par Saint-Germain-les-Arlay (Jura).  
PORTAL, Inspecteur Général de l'Agriculture.  
QUITTET, Inspecteur Général de l'Agriculture.  
SOUCACHET, Eleveur, à Champagne (Allier).  
VERRET, Inspecteur Général des Services Vétérinaires.

soit : Chefs d'Entreprise ..... 8  
Administration ..... 6  
Experts ..... 2  
NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 6

### Sous-Commissions

#### I. — Cheptel :

Président : M. DESOUTTER Réunions tenues : 5

#### II. — Lait :

Président : M. DESOUTTER Réunions tenues : 6

#### III. — Système de Culture :

Président : M. LIERMAN Réunions tenues : 5

#### IV. — Vulgarisation :

Président : M. LIERMAN Réunions tenues : 4

#### V. — Equipement frigorifique des abattoirs :

Président : M. VASSOGNE Réunions tenues : 6

## COMMISSION DU MACHINISME AGRICOLE

(Arrêté du 6 juin 1946)

### Président :

M. LYON, Inspecteur Général du Génie Rural.

### Vice-Président :

M. BELLIER, Directeur des Industries Mécaniques et Electriques.

### Rapporteur :

M. OLIVIER, Commissaire de l'Industrie du Machinisme Agricole, Professeur à l'Institut Nationale du Génie Rural.

### Membres :

MM. BOUILLOUX, Vice-Président du Syndicat National des Marchands réparateurs.  
BOURDELLE, Chef de la Station d'Essais des machines agricoles.  
CAILLON, Ingénieur à la Société Française de matériel agricole de Vierzon, Administrateur provisoire de cette Société.  
DUBAS, Direction des Programmes Economiques, Ministère de l'Economie Nationale.

MARCHAL, Directeur Général des Etablissements Laffly, Président du Syndicat de la Motoculture.

MAZELLA, Ouvrier aux Etablissements Laffly (C.G.T.).

MIGNOT, Président de la Chambre Syndicale Nationale des Maréchaux-Ferrants.

MONNIER, Vice-Président de la Chambre Syndicale des constructeurs de matériel agricole, Président de la Société Fondeur.

RABBE, Ingénieur en Chef des Fabrications d'Armement.

RAGE, Technicien aux Etablissements Stanb (C.G.T.).

VICAIRE, Vice-Président de la Société Amoureux.

soit : Chefs d'Entreprises ..... 6  
Syndicaliste ..... 1  
Cadre ..... 1  
Experts ..... 2  
Administrations ..... 4

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 5

### Sous-Commissions

#### I. — Besoins agricoles :

Président : M. OLIVIER Réunions tenues : 1

#### II. — Production de tracteurs :

Président : M. MARCHAL Réunions tenues : 2

#### III. — Production de machines agricoles :

Président : M. MONNIER Réunions tenues : 2

## COMMISSION DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

(Arrêté du 8 mars 1946)

**Président :**

M. CAQUOT, membre de l'Institut.

**Vice-Président :**

M. PARISOT, Directeur des Mines au Ministère de la Production Industrielle.

**Rapporteur :**

M. de KERGORLAY, Ministère de la Reconstruction.

**Rapporteur-Adjoint :**

M. PAUCELLE, Chef de Service des Matériaux de construction, Ministère de la Production Industrielle.

**Membres :**

MM. BARRAUD, Fédération du Bâtiment (C.G.T.).  
BOHY, Industriel.  
CLAUDE, Direction des Programmes économiques du Ministère de l'Economie Nationale.

DICHARRY, Conseiller technique de la Fédération du Bâtiment (C.G.T.).

DURIEZ, Directeur du Laboratoire des Ponts-et-Chaussées.

EVALDRE, Administrateur sequestre de l'usine Lafarge du Teil.

GUIBORA, Fédération du Bâtiment (C.G.T.).

HUPNER, Commissaire provisoire de l'Office professionnel des produits de carrière et dragage.

LAMBERT, Industriel.

LEFEVRE, Industriel.

LHERMITE, Directeur du Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics.

PAQUIN, Commissaire provisoire de l'Office professionnel des Industries céramiques.

soit : Chefs d'Entreprise ..... 4

Syndicalistes ..... 2

Experts ..... 6

Administration ..... 4

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 8

### Sous-Commissions

**I. — Tuiles, Amiantes, Ciments :**

Président : M. PAUCELLE Réunions tenues : 5

**II. — Briques agglomérées :**

Président : M. PAUCELLE Réunions tenues : 5

**III. — Laitier :**

Président : M. CAQUOT Réunions tenues : 2

**IV. — Plâtre :**

Président : M. HUPNER Réunions tenues : 3

**V. — Pierres de taille :**

Président : M. HUPNER Réunions tenues : 4

**VI. — Sables :**

Président : M. HUPNER Réunions tenues : 3

**VII. — Liants :**

Président : M. CAQUOT Réunions tenues : 3

**VIII. — Economies de matières :**

Président : M. SALMON Réunions tenues : 1

**RÉUNIONS COMMUNES AVEC D'AUTRES COMMISSIONS :**

Avec la Commission de la Sidérurgie. Sujet : Ciments de Laitiers.

Avec la Commission des B.T.P. Sujet : Besoins des B.T.P. en matériaux de construction.

## COMMISSION DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS

(Arrêté du 8 mars 1946)

**Président :**

M. ARRACHARD, Secrétaire Général de la Fédération du Bâtiment (C.G.T.).

**Vice-Présidents :**

MM. FISCHER, Directeur des Ports, Ministère des Travaux Publics.

KERISEL, Directeur du Plan, Ministère de la Reconstruction.

**Rapporteur :**

M. CARRIERE, Ministère de la Reconstruction.

**Rapporteur-Adjoint :**

M. BOURET, Ministère de la Reconstruction.

**Membres :**

MM. BIZOT, Direction des Programmes Economiques au Ministère de l'Economie Nationale.

BORIE, Entrepreneur.

DUMONT, Entrepreneur.

LABROUSSE, Secrétaire de la Fédération du Bâtiment (C.G.T.).

LODS, Architecte.

LURCAT, Architecte.

MARDON, Chef du Service Central des Routes, Ministère des Travaux Publics

PLISSONNIER, Service des Ingénieurs et Cadres (C.G.T.).

soit : Chefs d'Entreprise ..... 2

Syndicalistes ..... 2

Cadre ..... 1

Architectes ..... 2

Administration ..... 6

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 14

### Sous-Commissions

**I. — Bilan :**

Président : M. BIZOT Réunions tenues : 9

**II. — Questions sociales :**

Président : M. ARRACHARD Réunions tenues : 9

**III. — Questions techniques :**

Président : M. LURCAT Réunions tenues : 15

**IV. — Financement du logement :**

Président : M. LODS Réunions tenues : 5

**V. — Entreprises :**

Président : M. DUMONT Réunions tenues : 8

### Groupements de la sous-Commission « Entreprises »

1. — **Groupement Architectes-Ingénieurs-Chefs d'Entreprise :**  
Président : M. LODS Réunions tenues : 3

2. — **Groupement Organisation des Entreprises et des Chantiers :**  
Président : M. MARINI Réunions tenues : 2

3. — **Groupement Moyens en Matériel :**  
Président : M. FAURE Réunions tenues : 2

4. — **Groupement Organisation du Marché :**  
Président : M. DUMONT Réunions tenues : 3

**RÉUNIONS COMMUNES AVEC D'AUTRES COMMISSIONS :**

Avec la Commission des Houillères. Sujet : Maisons ouvrières.

Avec la Commission des Matériaux de Construction. Sujet : Besoins en matériaux.

## COMMISSION DE LA MACHINE-OUTIL

(Arrêté du 8 juin 1946)

**Président :**

M. ERNAULT, Président Directeur Général de la Société Ernault.

**Vice-Président :**

M. PONS, Directeur Adjoint des Industries Mécaniques et Electriques.

**Rapporteur :**

M. MORANGIER, Constructeur de machines-outils.

**Membres :**

MM. ARMENGAUD, Ancien Chef de la Mission de la Production Industrielle à Washington.  
BOUVIER, Chef du Service Machines-Outils à la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques.  
BRUET, Président Directeur Général de la Société Gazenave.  
CHAMPEPIER, Ingénieur à la station d'essais de la Machine-Outil.  
CLAUSE, Direction des Programmes Economiques, Ministère de l'Economie Nationale.

DRYE, Président Directeur Général des Forges de Vulcain.

GARDAIR, Président Directeur Général de la Société Cornac.

LEGALLICIER, Ouvrier à la Société des Engrenages Citroën (C.G.T.).

LENOUVEL, Directeur aux Aciéries du Nord.  
MAGDALENA, Ingénieur en Chef des Fabrications d'Armement.

PLAUD, Commissaire de l'O.P. de la Machine-Outil et de la Soudure.

RICHARD, Ouvrier à la Société Ernault (C.G.T.).

WITTMANN, Gérant de la Société Lapipe et Wittmann.

soit : Chefs d'Entreprises ..... 8  
Syndicalistes ..... 2  
Experts ..... 3  
Administration ..... 3

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 5

### Sous-Commissions

**I. — Ressources et Programmes de Fabrication :**

Président : M. ARMENGAUD Réunions tenues : 4

**II. — Main-d'œuvre et Qualité :**

Président : M. SALMON Réunions tenues : 2

**III. — Matières premières :**

Président : M. GARANGER Réunions tenues : 2

**IV. — Financement et Fiscalité :**

Président : M. WITTMANN Réunions tenues : 2

## COMMISSION DE L'AUTOMOBILE

(Arrêté du 3 juin 1946)

**Président :**

M. PREVOST, ancien Président de la Société des Ingénieurs de l'Automobile.

**Vice-Président :**

M. PONS, Directeur Adjoint des Industries Mécaniques et Electriques.

**Rapporteur :**

M. LISCOAT, Ingénieur à la Régie Nationale des Usines Renault.

**Membres :**

MM. BEAUMONT, ancien Ouvrier de la Société Citroën (C.G.T.).  
BOULENGER, Président Directeur Général de la Société Citroën.  
CLOUET, ancien Ouvrier de la Société Peugeot (C.G.T.).  
DESOMBIAUX, Commissaire provisoire de l'O. P. de l'Automobile et du Cycle.  
DOLLFUS, Président Directeur Général de la Société Française Ford.

GREGOIRE, Ingénieur, Directeur Technique de la Société Simca.

LAZARD, Direction des Programmes Economiques, Ministère de l'Economie Nationale.

LEFAUCHEUX, Président Directeur Général de la Régie Nationale des Usines Renault.

LEMAIGRE, Directeur Général de la Société Latil.

MAIGAT, Carrossier, Président de la Section des Constructeurs de bennes basculantes.

MOSNIER, Administrateur sequestre des Etablissements Berliet.

PERREAU, Directeur Général de la Société Rochet-Schneider.

PEUGEOT, Président Directeur Général de la Société Anonyme des Automobiles Peugeot.

RODANET, Président Directeur Général de la Société Jaeger.

SEZE (de), Ingénieur à la Société Peugeot.

soit : Chefs d'Entreprises ..... 9  
Syndicalistes ..... 2  
Cadres ..... 3  
Experts ..... 2  
Administration ..... 2

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 12

### Sous-Commissions

**I. — Carburants :**

Président : M. PREVOST Réunions tenues : 3

**II. — Coordination et fiscalité :**

Président : M. LISCOAT Réunion tenue : 1

**III. — Commerce et réparations :**

Président : M. LISCOAT Réunion tenue : 1

## COMMISSION DU TEXTILE

(Arrêté du 17 mai 1946)

### Président :

M. DESCHAMPS, Conseiller d'Etat.

### Vice-Président :

M. DO, Directeur des Textiles et des Cuir au Ministère de la Production Industrielle.

### Rapporteur :

M. SENN, Président de l'Institut des Recherches du Coton et des Textiles Exotiques.

### Membres :

MM. AUBERT, Secrétaire Fédéral de la Fédération Textile (C.G.T.).  
BONVALLET, Délégué de la « branche soie » de l'Office professionnel des Industries Textiles.  
BORREDON, Industriel (C.G.C.A.).  
DELEMER, Industriel.  
DOLLFUS, Président de la Fédération des Syndicats lainiers d'Alsace.  
DUBRULLE, Président de la Fédération Lainière Internationale.  
FAYOL, Industriel.  
FLAMENT, Président de la Chambre Syndicale de la Bonneterie (Tourcoing).  
GOMEZ, de la Direction des Programmes Economiques du Ministère de l'Economie Nationale.

LOUIS, Secrétaire Fédéral de la Fédération Textile (C.G.T.).

LUMIERE, Président du Syndicat Français des Textiles artificiels.

MAYOUD, Secrétaire de la Fédération des Syndicats chrétiens du Textile (C.F.T.C.).

MENIBUS (de), Vice-Président du Syndicat Général de l'Industrie Cotonnière.

PRECIGOUT (de), Commissaire provisoire de l'Office professionnel des Industries Textiles.  
RESSICAUD, Membre du Comité Consultatif du Textile.

ROY, Président de l'Union des Industries Textiles.

RUILLIER, Président du Syndicat National des Tisseurs de coton ou des matières de remplacement.

SOULAT, Secrétaire Général du Syndicat National des Ingénieurs et Cadres du Textile (C.G.T.).

THIERRY-MIEG, Vice-Président de la Fédération Nationale des Syndicats patronaux de la branche « Teintures et apprêts ».

TOUILLON, Industriel.

soit : Chefs d'Entreprises ..... 12

Syndicalistes ..... 4

Experts ..... 4

Administration ..... 3

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 4

### I. — Laine :

#### Sous-Commissions

#### I. — Laine :

Président : M. DUBRULLE Réunions tenues : 3

#### II. — Coton :

Président : M. de MENIBUS Réunions tenues : 3

#### III. — Lin :

Président : M. LE BLAN Réunions tenues : 2

#### IV. — Soie :

Président : M. BONVALLET Réunions tenues : 2

#### V. — Fibres artificielles :

Président : M. LUMIERE Réunions tenues : 1

#### VI. — Bonneterie :

Président : M. FLAMENT Réunions tenues : 3

#### VII. — Consommation :

Président : M. AUBERT Réunions tenues : 3

#### VIII. — Matériel textiles :

Président : M. DESCHAMPS Réunions tenues : 1

## COMMISSION DU CINÉMA

(Arrêtés des 3 juin et 15 juin 1946)

### Président :

M. ORAIN, Directeur de production, Président de la Commission Supérieure Technique.

### Vice-Présidents :

MM. FOURRE-CORMERAY, Directeur Général du Cinéma français.

JAEGER, Administrateur Adjoint de l'O. P. du Cinéma.

### Rapporteur :

M. LAVOREL Henri, Technicien du Cinéma.

### Membres :

MM. BONNET, Chef de Laboratoire, membre de la Commission Supérieure Technique, Secrétaire Adjoint du Syndicat des Travailleurs du Film (C.G.T.).

BIZOT, Direction des Programmes Economiques Ministère de l'Economie Nationale.

BLANCHEVILLE, Directeur Général de la Compagnie Radio-Cinéma et Président de la Section Studios du Syndicat des Industries techniques.

CHERET, Professeur à l'Institut des Hautes Etudes Cinématographiques.

CHEZEAU, Secrétaire Général du Syndicat Général des Travailleurs de l'Industrie du Film (C.G.T.).

DIDIEE, Directeur à la Société Kodak-Pathé, membre du Bureau du Syndicat des Techniciens de la Production.

EMON, Directeur de la Société de Constructions Mécaniques Emon, Président de la Section de Constructeurs au Syndicat des Industries techniques.

FELDMAN, Chef des Services Techniques des Studios de Billancourt.

FROGERAIS, Président du Syndicat Français des Producteurs de Films.

GREMILLON, Président du Syndicat des Techniciens de la Production (C.G.T.), Président de la Cinémathèque Française, réalisateur.

LE BOURRE, Secrétaire Adjoint du Syndicat des Employés du Spectacle (C.G.T.), délégué aux questions sociales à l'O.P. du cinéma.

MARESCHAL, Directeur technique de la Société G.-M.-Film.

MARION, Secrétaire de la Fédération du Spectacle.

MATHOT, Directeur des Studios Eclair, Directeur des laboratoires Eclair-Tirage, Constructeur d'appareils de prises de vues, Président de la Section Laboratoire du Syndicat des Industries techniques.



MM. MATRAS, Chef Opérateur de prises de vues.  
 MONCHABLON, Directeur technique de la Metro-Goldwin-Mayer, Secrétaire de la Section Syndicale du Son  
 DE POIX (Charles), Gérant de la Société Bauchet.  
 RAGUIS, Secrétaire Général Adjoint du Syndicat des Propriétaires de Cinémas.  
 REMAUGE, Directeur Général de la Société Nouvelle Pathé-Cinéma, Président du Syndicat des Industries techniques.  
 SALLARD, Directeur Général de la Société Nouvelle des Etablissements Gaumont.

VIVIE, Chef de Service du Contrôle Technique du Cinéma, Secrétaire Général de la Commission Supérieure Technique, Professeur à l'Institut des Hautes Etudes Cinématographiques.  
 WEILL-LORACH, Secrétaire du Syndicat des Industries techniques.

soit : Chef d'Entreprises ..... 12  
 Syndicalistes ..... 5  
 Experts ..... 8  
 Administrations ..... 2

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 4

### Sous-Commissions

I. — <i>Construction</i> :		V. — <i>Diffusion</i> :	
Président : M. WEILL-LORACH	Réunions tenues : 4	Président : M. RAGUIS	Réunions tenues : 5
II. — <i>Laboratoires</i> :		VI. — <i>Films Educatifs</i> :	
Président : M. MATHOT	Réunions tenues : 2	Président : M. LAVOREL	Réunions tenues : 4
III. — <i>Fabrication de Pellicules</i> :		VII. — <i>Questions Economiques</i> :	
Président : M. JAEGER	Réunions tenues : 4	Président : M. SALLARD	Réunions tenues : 2
IV. — <i>Technique de tournage</i> :			
Président : M. GREMILLON	Réunions tenues : 3		

## COMMISSION DE LA CONSOMMATION ET DE LA MODERNISATION SOCIALE

(Arrêtés des 30 avril et 10 mai 1946)

### Président :

M. RAYNAUD, Secrétaire de la C.G.T.

### Vice-Présidents :

MM. RAIN, Secrétaire Général du Peuplement et de la Famille.  
 LAROQUE, Directeur Général de la Sécurité Sociale au Ministère du Travail.

### Rapporteur :

Docteur AUJALEU, Directeur de l'Hygiène sociale au Ministère de la Population.

### Membres :

Mmes BARBOU (Véra), Assistante Sociale (C.G.T.).  
 BOUCHARDI, Agriculteur, Vice-Présidente de la Fédération des Syndicats Agricoles de l'Indre.  
 MM. le Professeur CHEVALLIER, Directeur de l'Institut National d'Hygiène.  
 le Professeur CHOUARD, Chargé de Mission au Ministère du Ravitaillement.  
 le Docteur CORDONNIER, Maire de Lille.  
 le Professeur DEBRE, Membre de l'Académie de Médecine.  
 le Docteur DOUADY, Directeur de l'Hygiène scolaire et universitaire, Ministère de l'Education Nationale.

GAUSSEL, Directeur du magasin de gros des Coopératives de Consommation.

GELY, Chef du Service des Affaires Sociales au Ministère de l'Economie Nationale.

Mme LEHODEY, Présidente des Syndicats Chrétiens d'Assistants Sociaux et Auxiliaires Sociaux.  
 MM. le Professeur André MAYER, Membre de l'Académie de Médecine, Président du Comité Exécutif de F.A.O.

MONNIN, Membre du Bureau de l'Union Nationale des Associations Familiales.

PROTHIN, Directeur de l'Habitation et de l'Urbanisme au Ministère de la Reconstruction.

RIVET, Inspecteur Général au Service National des Statistiques.

ROMIEU, Chef du Bureau de la Consommation au Ministère de l'Economie Nationale, Secrétaire de la Commission Interministérielle des produits d'utilisation sociale.

SAUVY, Directeur de l'Institut National d'Etudes Démographiques.

SEBILLOTE, Architecte.

soit : Syndicalistes ..... 4  
 C.G.A. .... 1  
 Experts ..... 9  
 Représentant des familles ... 1  
 Administrations ..... 1

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 7

### Sous-Commissions

I. — <i>Démographie</i> :		V. — <i>Alimentation</i> :	
Président : M. SAUVY	Réunions tenues : 2	Président : M. MAYER	Réunions tenues : 1
II. — <i>Natalité et Enfance</i> :		VI. — <i>Equipement Médico-Social</i> :	
Président : M. DEBRE	Réunions tenues : 2	Président : M. CHEVALLIER	Réunions tenues : 2
III. — <i>Jeunesse</i> :		VII. — <i>Pouvoir d'achat</i> :	
Président : M. DOUADY	Réunions tenues : 6	Président : M. RAYNAUD	Réunions tenues : 6
IV. — <i>Habitat</i> :			
Président : M. PROTHIN	Réunions tenues : 7		

## COMMISSION DES TERRITOIRES D'OUTRE-MER

(Arrêtés des 29 avril, 27 mai, 7 juin 1946)

### Président :

M. PLEVEN, ancien Ministre de la France d'Outre-Mer, Député.

### Vice-Présidents :

MM. VADIER, Gouverneur Général Honoraire des Colonies.  
SALLER, Directeur du Plan au Ministère de la France d'Outre-Mer.

### Rapporteur :

M. BERTAUT, Gouverneur des Colonies.

### Rapporteur-Adjoint :

M. PANOUILLOT, Directeur de la Caisse Centrale de la France d'Outre-Mer.

### Membres :

MM. APITHY, Député du Dahomey  
ATTALI, Industriel exploitant minier.  
AUBERT (D'), Industriel.  
BEAU, Inspecteur Général des Travaux Publics des Colonies.  
BEGUE, Conservateur des Eaux et Forêts.  
BERNARD (P.), Industriel.  
BORIE, Entrepreneur.  
BOURGOIN, Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées.  
BOURILLON, Direction des Programmes Economiques au Ministère de l'Economie Nationale.  
BOUZANQUET, Secrétaire de la C.G.T.

COLLARDET, Directeur de l'Office des Recherches des Bois coloniaux.

GUILLAUME (Maurice), Inspecteur Général de l'Agriculture, Directeur de l'Agriculture, de l'Elevage et des Forêts au Ministère de la France d'Outre-Mer.

HOFFHERR, Maître des Requêtes au Conseil d'Etat, Directeur au Secrétariat Général du Gouvernement.

HOUPHOUET, Député de la Côte d'Ivoire.

HUMBLLOT, Délégué de l'Union Inter-Syndicale de l'Agriculture coloniale.

KOPP, Inspecteur Général de l'Agriculture.

LAURENTIE, Directeur au Ministère de la France d'Outre-Mer.

LEGOUX, Ingénieur en Chef des Mines.

MALBRANT, Député de l'Oubangui.

PETER, Directeur au Ministère de la France d'Outre-Mer.

RUAIS, Ingénieur en Chef des Travaux Publics.

SAVORNIN, Ingénieur en Chef des Mines.

SENN, Industriel.

TLANES, Secrétaire de la Fédération postale (C.G.T.).

TOLLET, Secrétaire de la C.G.T.

soit : Chefs d'Entreprises .....	5
Syndicalistes .....	3
Députés .....	3
Experts .....	5
Administrations .....	14

NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES : 12

### Sous-Commissions

#### I. — Indochine :

Président : M. PETER Réunions tenues : 11

#### II. — Production agricole :

Président : M. KOPP Réunions tenues : 25

#### III. — Production Forestière :

Président : M. BEGUE Réunions tenues : 8

#### IV. — Production Minière :

Président : M. SAVORNIN Réunions tenues : 6

#### V. — Equipement Public :

Président : M. BEAU Réunions tenues : 18

#### VI. — Problèmes sociaux :

Président : M. TOLLET Réunions tenues : 3

#### VII. — Urbanisme :

Président : M. BEAU Réunions tenues : 4







