

39

Transports en Méditerranée

M. le ministre de la marine

Commission de l'armée

Séance du 14 février 1916



## COMMISSION DE L'ARMÉE

Séance du samedi 19 février 1916 (Suite)

Mr l'amiral LACAZE , ministre de la marine, est introduit.

M. LE PRESIDENT - Monsieur le ministre, en vous remerciant d'avoir répondu à notre invitation, voici ce sur quoi nous désirons entendre vos explications.

L'un d'entre nous, que je ne nommerai pas, a reçu une lettre d'un officier, qui se trouvait à un titre que je n'ai pas à dire, à bord d'un transport allant en Grèce; notre collègue nous a raconté les péripéties de ce voyage que je ne peux pas vous rapporter, parce que ce serait vous dire le nom de cet officier.....

M. LE MINISTRE - Je me doute, monsieur le président, que cette question a quelque rapport avec l'affaire de l'Astra. Je ne veux pas savoir le nom de cet officier: je ne le rechercherai pas; mieux vaut chercher à éclaircir le mystère de cette affaire. Voici ce que je puis en dire pour le moment.....

M. LE PRESIDENT - Il y a dans la lettre de cet officier, un point qui me semble appeler des explications de votre part. Cet officier déclare qu'on ne



lui a pas donné de convoyeur parce que, disait-on, la route était gardée: or il a été attaqué deux fois par des sous-marins ennemis et il n'a pas rencontré un seul torpilleur sur son chemin. Voilà des faits que je présente ici comme des jalons.

M. LE MINISTRE - En ce qui concerne l'absence de convois, les indications qui ont été données sont exactes: nous ne convoyons plus les transports.

Au mois d'octobre, on n'avait pas d'inquiétudes en Méditerranée au sujet des sous-marins; on ne savait pas qu'ils pouvaient aller aussi loin; les seuls que l'on avait aperçus avaient été vus dans l'Adriatique, au nord de Corfou, lorsque, brusquement, on a été avisé que des sous-marins ennemis croisaient dans la Méditerranée; des recherches que nous avons faites nous ont amenés à découvrir des postes de ravitaillement dans les îles grecques et sur les côtes de la Grèce. Mais déjà s'étaient produites des rencontres de nos transports avec les sous-marins sur la route de Moudros. La constatation qui fut faite à ce moment c'est que nos transports avaient été non torpillés, mais coulés au canon par les sous-marins ennemis.

La seule chose à faire était de faire convoier nos navires par des torpilleurs qui pouvaient lutter au canon contre les sous-marins: c'est ce qui a été fait immédiatement.



Nous avons ainsi procédé pendant tout le mois de novembre; j'avais renouvelé au commandant en chef des armées navales l'ordre de convoier les transports et les départs de Marseille se faisaient par deux ou trois bateaux à la fois, étant donné le petit nombre de nos torpilleurs; nous avons même dû pour faire face à ces nécessités de convoiage, rompre notre accord avec l'Italie, à qui nous avons repris une escadrille que cet accord mettait à sa disposition, à Brindisi, de même que les Anglais y avaient aussi envoyé des bateaux pour ~~leur~~ permettre aux Italiens de se trouver, dans l'Adriatique, en forces suffisantes, vis à vis des Autrichiens.

Mais, au bout d'un mois, le commandant en chef des armées navales me faisait savoir que la moyenne des indisponibilités des torpilleurs, qui était d'environ 25 % en temps normal, s'était élevée à près de 50 % du fait de ces convois et que, si l'on continuait ces convois, nous n'aurions plus de torpilleurs à bref délai et qu'il y avait lieu, par suite, de trouver un autre système de protection des convois.

Je m'étais inquiété de cette situation, inutile de le dire, dès mon arrivée: puisqu'on nous attaquait au canon, le moyen, c'était d'armer les transports. Des ordres furent donnés en conséquence.

Par ailleurs, dès mon arrivée au ministère de la marine, j'avais demandé au ministère de la guerre que l'on séparât autant que possible les envois d'hommes



et les envois de matériel, de manière à nous permettre d'utiliser pour les transports d'hommes que nous voulions protéger plus particulièrement quatre croiseurs auxiliaires que nous possédions et deux autres grands paquebots non encore transformés en croiseurs auxiliaires et qui étaient aux appointements de Toulon, prêts à faire face à des besoins imprévus la Savoie, la Provence, la Lorraine le Lutetia, le Burdigola et le

Le ministère de la guerre n'était pas très disposé à entrer dans cette voie; il avait tenu essentiellement, jusque là, à ce que tout le matériel qui était transporté fût accompagné de son personnel, et que les unités de tous genres fussent embarquées sur un seul et même bateau.

Néanmoins, quand nous eûmes représenté au ministère de la guerre quelle était la situation, les très grandes difficultés que nous éprouvions, il consentit à la séparation que nous demandions. C'est alors que nous avons armé le dernier des six bateaux dont je parlais.

Ces six navires sont armés de canons soit de 14, soit de 10 et c'est eux qui servent à transporter presque la totalité du personnel. Ils ont une grande vitesse qui est, en outre, une des meilleures protections contre les sous-marins. Ils sont donc protégés contre le canon par les canons qu'ils ont à bord, et ils sont protégés contre la torpille dans toute la mesure où la vitesse est un élément de défense contre la torpille.



Ils sont protégés, en outre, par la précaution qu'on leur indique de prendre en suivant des routes sinueuses

C'est dans ces conditions que nous avons établi un ordre d'écoulement des ravitaillements, puis ensuite, des troupes qui étaient envoyées en renfort.

Quant au matériel, qui était accompagné d'un certain nombre d'hommes, bien entendu, nous avons employé des cargo-boats de Marseille, marchant deux à deux; ces navires sont armés de deux canons de petit calibre qu'au fur et à mesure des disponibilités je remplace par des canons de plus fort calibre. Tous ne possèdent pas la T.S.F. à bord, mais l'ont toujours à leur disposition néanmoins, du fait que jamais deux bateaux dépourvus de T.S.F. ne reçoivent l'ordre de partir ensemble. En outre, comme, je le disais, ils ont la consigne de suivre des routes indiquées exactement à l'avance, des routes qui sont patrouillées et ils ne doivent pas se séparer, de manière à pouvoir, le cas échéant, se prêter main forte l'un à l'autre.

Grâce à cette organisation du service nous avons pu libérer nos torpilleurs qui sans cela n'auraient pu coopérer à l'évacuation de l'armée serbe et nos transports se sont produits depuis cette époque sans éprouver de difficultés.

L'affaire à laquelle Mr le président a fait allusion est sans doute celle de l'Astra. Ce navire nous a été prêté par les Anglais, et l'Annam et l'Astra sont



partis de Marseille en convoi.

Il a été relevé à la charge de l'équipage de ce navire Astra une première chose: étant donné l'endroit où l'Astra a été abandonné et où il a été retrouvé on a reconnu que ce bateau n'avait pas suivi la route qui lui avait été indiquée. C'est d'ailleurs une constatation qui a été faite à plusieurs reprises; les capitaines ne veulent pas toujours suivre les routes qui leur sont indiquées - nous ne pouvons pas toujours le savoir - par conséquent, ils ne suivent pas les routes patrouillées et rien d'étonnant à ce qu'ils ne rencontrent personne.

Ensuite, dans cette affaire qui n'est pas encore tirée au clair, pour laquelle j'ai fait ouvrir une enquête, comme l'ont fait les Anglais qui ont commencé par emprisonner les officiers de l'Astra, il s'est produit ceci. L'Annam nous a dit, dans son rapport, que le convoi avait été attaqué par un sous-marin, et lui, l'Annam, avait pris la fuite, abandonnant l'Astra. Le commandant de l'Annam dit, dans son rapport: j'ai vu une grande quantité de vapeur qui s'échappait; je me suis rendu compte que l'Astra avait été sérieusement touché par le sous-marin qui nous avait attaqués.

Je ferai remarquer ici que l'Astra était stoppé voilà pourquoi une grande quantité de vapeur s'en échappait: la soupape de sûreté fonctionnait.

L'Annam a donc fui; il n'a pas été poursuivi



puisque, probablement aucun sous-marin ne se trouvait dans ces parages; il a fait un crochet pendant la nuit et il est revenu vers Salonique où il est arrivé sans encombre.

Quant à l'Astra, il avait été abandonné par son équipage et son état-major; seul le second était resté à bord; les canots qui portaient cet équipage se dirigeaient vers le cap Matapan quand, le lendemain, ils ont rencontré un contre torpilleur sur la route patrouillée. Ce contre torpilleur les a recueillis et les hommes de l'Astra ont raconté leur histoire. Ils avaient été attaqués par un sous-marin dont les projectiles avaient atteint le navire; comme l'Astra allait couler, ils sont montés dans les embarcations.

Le commandant du torpilleur eut la curiosité de savoir où l'attaque s'était produite. On le lui a dit C'était en dehors de la route patrouillée et indiquée aux deux navires à leur départ de Marseille. Il s'est rendu sur les lieux avec l'équipage de l'Astra et a trouvé l'Astra encore flottant. On est monté à bord, on n'a trouvé aucune trace de projectiles; on a rencontré le second du navire resté seul à bord. Le capitaine de l'Astra a recommencé le récit qu'il avait fait, ajoutant que le sous-marin, après avoir atteint le navire avait envoyé prendre à bord l'essence que l'Astra transportait pour le corps expéditionnaire.

A ce récit, le second du navire opposa une dé-



négalion formelle; aucun sous-marin n'avait attaqué le navire; si l'essence avait disparu, c'est lui qui l'avait jetée à la mer avec toutes les munitions qui avaient été données à l'Astra pour se défendre contre les sous-marins.

Le capitaine s'est alors élevé contre le langage du second en disant: cet homme est fou; il y a longtemps que je me suis aperçu qu'il n'avait pas son bon sens.

Le capitaine du contre-torpilleur a donné l'ordre au capitaine de l'Astra de réintégrer son navire: celui-ci s'y est refusé, en disant qu'il voulait aller au cap Matapan. Le capitaine du contre-torpilleur a insisté en lui disant: votre bateau n'a rien; les feux sont éteints parce qu'on ne les a pas entretenus, faites les rallumer. C'est ce qui a été fait, et l'Astra est arrivé sans encombre à Salonique.

M. HENRY BERENGER - Cet équipage n'a pas été coffré?

M. LE MINISTRE - C'est par là qu'ont commencé les Anglais; l'amiral a fait une première enquête sommaire qui aura des suites.

Je mon côté, j'ai donné l'ordre d'enquêter pour savoir la raison pour laquelle, en dépit des ordres qui avaient été donnés; l'Annam a abandonné son convoi de convoi, alors surtout qu'il paraît absolument prouvé que le convoi n'a pas été attaqué par un sous-marin.



Le capitaine a cru que son compagnon de route était attaqué, son imagination a joué, il est parti. Mais aucun des deux navires n'avait reçu de projectiles. Nous connaissons le fond de cet affaire par l'enquête, s'il est possible d'arriver à sortir quelque chose de ces gens quand on les interrogera.

J'ai dit tout à l'heure comment les convois étaient organisés aujourd'hui: il ne faut pas, en effet, se faire trop d'illusion sur la sécurité que peut donner à un navire de commerce la présence d'un torpilleur à ses côtés: j'en donnerai pour exemple le California qui, après avoir transporté des troupes à Salonique était revenu à Marseille pour en repartir dans un autre voyage. Ce grand paquebot était convoyé par un de nos meilleurs contre-torpilleurs un navire de 800 tonnes. En passant dans le sud de la Sardaigne, il a été torpillé par un sous-marin que personne n'a vu. Comme il est très bien compartimenté, il n'a pas coulé. Le contre-torpilleur a alors télégraphié à un chalutier de patrouille qui se trouvait dans les environs et qui est venu prendre le California à la remorque. A son coup de T.S.F un autre contre-torpilleur, de 800 tonnes également était arrivé. Le California, remarqué et escorté par les deux navires de guerre a été ~~remorqué~~ dirigé sur Cagliari. En cours de route, il a été torpillé une seconde fois et il a coulé sans que personne ait vu le sous-marin

Ce torpillage dans de telles conditions, par un



sous-marin qu'on n'a pas vu, naviguant avec très peu de périscope qui sort et rentre à chaque instant, prouve que l'on a eu affaire à un sous-marin extrêmement entraîné. Ils ne le sont pas tous autant, Dieu merci. De nombreuses torpilles ont été dirigées sur nos navires sur la côte d'Albanie et un seul navire a coulé.

M. LE PRESIDENT - Lequel ?

M. LE MINISTRE - C'est le Jean-Bart, un petit bateau avec lequel nous faisons le va et vient de Moudros au cap Helles, la nuit, pour ravitailler les troupes et qui était venu avec le reste de nos bateaux coopérer à l'évacuation de l'armée serbe, avec l'aide des Italiens qui se sont décidés sur le tard, mais qui, au début, avaient fait une certaine résistance à notre action.

Bref, la situation est celle que je viens de dire. Nous avons, pour faire les transports de personnel des croiseurs auxiliaires pouvant embarquer de 1500 à 2500 hommes, très bien armés, ayant une belle vitesse, auxquels des recommandations sont faites pour les routes qu'ils doivent suivre et la vitesse à laquelle ils doivent marcher sur ces routes patrouillées par des torpilleurs et des chalutiers qui donnent la chasse aux sous-marins.

Ce système a été substitué à celui des transports convoyés qui ne présente pas, tant s'en faut, des



garanties de sécurité absolues, car il a le gros inconvénient d'être purement défensif et de ne pas permettre la chasse aux sous-marins ni la destruction de leurs bases de ravitaillement à laquelle se livrent nos torpilleurs et nos chalutiers dans la mesure de leurs moyens.

Une autre raison fait que le convoiement peut présenter des dangers. Nos torpilleurs, vous le savez sont des petits bateaux de 300 à 800 tonnes: dans la saison d'hiver, la mer est dure partout, surtout en Méditerranée, où les lames sont plus courtes, pour les petits bateaux; très rapidement les torpilleurs étaient contraints de diminuer de vitesse: alors ou bien les gros navires qu'ils accompagnaient étaient obligés de ralentir de vitesse, ou bien ils continuaient leur route à leur allure... C'est d'ailleurs le conseil que je leur ai donné toujours. Lorsque le général Leblois est parti de Marseille sur le *Jadana*, qui n'était pas armé de canons aussi puissants que ceux qu'il a à présent, comme il était pressé, il m'a demandé conseil. J'ai conseillé au commandant du navire de partir seul et de marcher à sa vitesse de 15 ou 16 noeuds; j'ai simplement installé à bord deux pièces de 75 et recommandé que l'on exerçât une surveillance attentive à bord autour du navire.

A son arrivée, le général Leblois m'a écrit qu'il avait fait un excellent voyage; on avait vu un sous-marin, mais qui n'avait pu égaler la vitesse du navire, surtout dans le mauvais temps.



Ainsi non seulement le convoiement ne nous paraissait pas nécessaire, mais il nous privait de nos torpilleurs; en outre, il rendait très vite ces torpilleurs indisponibles: notre matériel, malheureusement, n'est pas aussi robuste que celui de certaines marines étrangères. Mais depuis que nous avons renoncé à convoier les transports, la moyenne des indisponibilités a diminué considérablement jusqu'au point de n'être plus que de 30 % à la fin de janvier; j'espère même qu'à la fin de février, cette moyenne se sera abaissée encore pour tomber au-dessous du chiffre auquel elle était à mon arrivée au ministère de la marine.

J'ai, en effet, ces jours-ci, reçu certains renseignements d'Allemagne un peu préoccupants, sur une action d'ensemble, une très grosse action, je dirai même une action désespérée que veulent tenter les Allemands sur mer à partir du 1 mars; j'ai donné des ordres pour que l'on travaille sans arrêt en vue de rendre tout notre matériel disponible, si possible, à la fin du mois.

M. LE PRESIDENT - Il convient, en effet, de prendre des précautions.

M. LE MINISTRE - Parfaitement. Ces renseignements valent ce qu'ils valent; mais quand ils parviennent jusqu'à nous, nous avons le devoir d'en tenir compte.

M. LE PRESIDENT - Les Allemands ont un art de répandre des faux renseignements que j'admire.



M. PAUL DOUMER - Les journaux allemands parlent de cette action depuis deux mois.

*Ministre*  
M. LE PRÉSIDENT - On peut toujours penser qu'une lettre détournée par nous a été écrite précisément pour être détournée; on ne sait jamais. Quoi qu'il en soit, j'ai prévenu le commandant de nos forces navales, j'ai prévenu l'Amirauté anglaise, avec qui je suis en échange de vues à cet égard, pour que nous soyons prêts. Les Anglais m'ont répondu qu'ils envisagé les hypothèses mêmes qui leur paraissaient les moins probables, en tout cas les plus hasardées. Nous ferons ce que nous pourrons.

Il est certain, en effet, qu'une sortie en masse de la flotte allemande, avec un objectif comme la Méditerranée, paraît peu vraisemblable: ce serait un suicide. Ainsi que me le disait encore l'Amirauté ce matin, ils peuvent faire du mal sur les côtes en passant, mais le ~~xxx~~ l'effet sera beaucoup plus moral que matériel; Les Allemands ne videront pas leurs scutes sur nos côtes: où pourraient-ils ensuite se ravitailler dans la Méditerranée; impuissants au bout de peu de temps, ils se feraient bloquer dans la Méditerranée et détruire.

On peut toujours tenter une action comme celle-là pour impressionner l'opinion publique et la pousser vers la paix; mais je crois tout de même que l'opinion publique n'est pas impressionnable au point de ne pas reconnaître, comme on le lui montrerait, qu'une action de



cette nature serait sans effet sur l'issue de la guerre. Que l'escadre allemande sorte et lance quelques projectiles sur nos côtes en passant, ce n'est pas cela qui fera que notre armée sera battue.

Dans ces conditions, on ne voit pas très bien où cela peut les mener.

Maintenant, les Allemands ont peut-être la pensée de libérer par cette action, leur flotte de commerce. Tous leurs navires de commerce ont, en effet, reçu l'ordre de se tenir prêts à s'en aller; ils ont pris leurs dispositions, ils ont fait leur plein de charbon....

Deux déjà se sont échappés: je ne sais ce qu'ils vont faire. L'un d'eux, vous le connaissez, transformé en croiseur, a pu passer à travers la flotte anglaise, en portant un énorme pavillon suédois peint sur sa coque, comme en portent tous les navires neutres pour se faire reconnaître plus aisément. Ce pavillon, il le porte encore dans sa croisière dans l'Atlantique et il se frotte, quand il tire sur un navire, de hisser un petit pavillon allemand à sa corne. C'est ce navire qui s'est emparé de l'Appam et qui a coulé plusieurs bateaux anglais.

Nous sommes à sa recherche. Je me suis mis d'accord avec l'amirauté anglaise et j'ai fait partir un de nos croiseurs du Nord et un croiseur léger qui était à la disposition de l'amiral d'Artiges. Cette flotte



croise en ce moment dans l'Atlantique, dont nous nous sommes partagé les zones avec l'Angleterre; elle bat la mer pour tâcher de trouver les corsaires allemands et aussi pour protéger ~~XXXXXXXXXX~~ dans une certaine mesure les navires qui viennent d'Amérique ou d'Europe



Pour en revenir à la question du convoi, c'est là une méthode que nous ne pouvons employer qu'exceptionnellement. Voici, par exemple, dans quel cas. Nous avons embarqué ces jours-ci sur un navire faisant le service de la Plata et du Brésil un bataillon de tirailleurs qui se rendait à Dakar. Nous avons fait immédiatement convoier ce transport depuis Toulon jusqu'au détroit de Gibraltar. Là il a été mis sous la garde d'un navire venant du Maroc qui l'a descendu jusqu'à la rencontre de la croisière des Canaries laquelle l'a escorté jusqu'à Dakar. Puis les tirailleurs débarqués il a continué sa route et a traversé l'Océan seul, sans convoi, sous la simple protection de la croisière de l'Atlantique.

Cet exemple vous indique dans quelles conditions nous pouvons employer la méthode du convoi. Mais il m'est impossible de faire convoier tous les transports sans exception d'une manière permanente. Nous faisons pour le mieux espérant qu'il ne se produira pas plus d'accidents qu'il n'en est survenu jusqu'à aujourd'hui.

Nous multiplions, en outre, les patrouilles. L'annam n'en aurait pas rencontré sur sa route. Cela tient à ce que nous avons dû envoyer le plus de bateaux possible pour coopérer au sauvetage de l'armée serbe. L'évacuation de cette armée a été pour nous une question angoissante et je voue que, pendant plusieurs nuits, je n'en ai pas dormi.



Il fallait aller vite car ces malheureux étaient poursuivis par les Autrichiens et les Bulgares: c'était une question de jours et quelquefois même d'heures.

J'avais donné l'ordre au commandant de l'armée navale d'enlever tout ce qu'il pourrait en protégeant la route des transports chargés de l'opération et j'avais mis à sa disposition deux escadrilles de chalutiers, c'est à dire environ quinze bateaux.

Un des incidents les plus angoissants s'est produit à St Jean de Medua. Il se trouvait dans ce petit port des matériels d'artillerie, des harnachements et des munitions en quantités assez importantes, sans compter un certain nombre d'hommes. Les Italiens refusèrent de procéder à l'évacuation sous prétexte qu'il était trop tard et que l'ennemi s'approchait. Le chef de division que j'avais envoyé là-bas avait l'ordre de ne pas insister auprès des Italiens si ceux-ci ne voulaient pas marcher bien qu'ils fussent sous ses ordres et de marcher lui-même spontanément. Il ne voulut pas que les malheureux qui avaient fait de si grands efforts pour venir à la côte tombent aux mains de l'ennemi. Il vint avec deux chalutiers et embarqua d'abord le matériel qui fut transporté à Brindisi. Puis, malgré l'opposition de l'amiral italien, il retourna chercher ce qui restait. Il n'a laissé ni un homme, ni un canon, ni un harnachement alors que les Autrichiens se trouvaient à



deux kilomètres au moment où il quitta le rivage. Les sous-marins lui ont envoyé deux torpilles qui n'ont pas atteint leur but heureusement car les deux chalutiers étaient chargés à couler bas avec chacun 240 hommes à bord.

Pour sauver l'armée serbe nous avons donc fait tout ce que nous avons pu, risquant même de compromettre la sécurité de nos transports. C'est ainsi que j'avais donné l'ordre à l'amiral commandant l'escadre des Dardanelles d'envoyer dans l'Adriatique la plus grande partie des navires dont il disposait et cela malgré ses protestations. Mais, en procédant ainsi, nous avons évité, je crois, une chose qui aurait eu dans l'opinion un effet moral énorme. Je ne parle pas de l'opinion de chez nous, mais de l'opinion du monde. Il eut été odieux d'abandonner ces gens qui étaient venus jusqu'à la côte au prix des plus grands efforts, dans l'espoir d'échapper à leurs ennemis, et de les laisser massacrer! ( Très bien! Très bien!) Nous avons fait l'impossible pour les évacuer et on peut dire que c'est grâce à l'entrain de nos marins que cette difficile opération a pu être menée à bonne fin. Aujourd'hui il y a 130.000 Serbes à Corfou, 10.000 à Bizerte et il en reste encore une poignée en Albanie. Nous aurons ainsi sauvé une armée de 150.000 hommes. ( Vifs applaudissements )

M. LE PRESIDENT. Etes-vous bien sur que les canons que vous donnez à vos transports ont une portée suffisante pour atteindre les sous-marins ennemis à l'extrême



limite où ceux-ci peuvent tirer.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je ne peux pas vous dire qu'il en soit ainsi maintenant. J'ai été obligé de leur donner les canons que je possédais et il y en a certains, en effet, qui ont peu de puissance. J'ai fait augmenter par l'artillerie les hausses de ces pièces, mais malgré cela il est certain qu'elles ne portent pas en général à l'extrême distance où les sous-marins peuvent combattre.

Il ne faut d'ailleurs pas exagérer l'effet des canons des sous-marins à cette distance-là. On peut ~~se~~ <sup>s'en</sup> rendre compte d'après le combat qu'a soutenu un de nos chalutiers, le Parisien, contre un sous-marin allemand. Celui-ci s'est placé à 7.000 mètres et il a pu se maintenir à cette portée parce qu'il avait une vitesse supérieure. Les deux navires se sont tirés dessus pendant deux heures. Or ils ne se sont fait du mal ni l'un ni l'autre et finalement c'est le sous-marin qui a été obligé d'abandonner le combat. Le chalutier dans la circonstance s'est admirablement conduit. Il pouvait, se trouvant tout près des côtes d'Égypte, se mettre à l'abri: il ne l'a pas fait. Il a au contraire fait tête et a poursuivi son redoutable adversaire. Le capitaine a été récompensé pour ce fait d'armes.

Le sous-marin a donc été obligé d'abandonner le combat parce qu'il courait le risque d'être touché. Les



coups du chalutier étaient, certes, presque tous trop courts, mais il pouvait se faire qu'un obus parvienne à son but. D'un autre côté les obus envoyés sur le chalutier amenaient fort peu de dégâts: ils n'auraient pu en faire que s'ils étaient tombés au milieu de matières inflammables. On peut donc dire que le sous-marin courait plus de risques puisqu'un seul coup pouvait être mortel pour lui.

Quoiqu'il en soit, aujourd'hui, nous essayons de transformer l'armement de nos navires en les dotant de canons plus puissants. J'ai acheté tout ce que j'ai pu trouver, en particulier ce qui se trouvait dans les fonds d'atelier du Creusot: c'étaient des 75 commandés avant la guerre par des états qui n'en jamais reçu livraison. La Guerre m'a donné en outre un certain nombre de pièces, mais il faut leur faire des affûts de bord et cela prend un certain temps. Je n'ai d'ailleurs pas été content de la manière dont ce travail avait été mené et, actuellement, l'amiral Ronarc'h est à Toulon pour s'occuper de cette question.

Je l'ai chargé aussi d'une autre mission. J'ai entendu dire que le tir à bord des navires de transport était défectueux. Ce sont des réservistes qui sont chargés d'assurer ce service et ils sont quelque peu rouillés. Comme nous n'avons plus d'écoles à fonctionner depuis le début de la guerre j'ai donné l'ordre d'établir à Toulon et à Marseille un service d'entraînement pour tout le personnel



susceptible d'être mis à bord. L'amiral Ronar'ch a donc mission de surveiller comment tout cela fonctionne et de donner tous les ordres nécessaires pour remédier aux dérec-tussités qu'il pourrait constater.

Je crois donc que nous faisons tout ce que nous pouvons pour donner toute la sécurité possible à nos transports. Je ne dis pas que cette sécurité soit absolue: ce serait inexact. Il y a des risques, mais j'estime qu'il y en aura toujours quoiqu'on fasse. Nous les réduisons le plus que nous pouvons avec les moyens qui sont à notre disposition. J'ai conscience d'avoir fait tout ce que je pouvais et je continuerai toujours à améliorer les mesures que j'ai prises jusqu'ici.

M. HENRY BERENGER. Des déclarations très intéressantes que vient de nous faire M. le ministre de la marine, il apparaît aux yeux de la commission qu'il est possible de se défendre contre les sous-marins et que, lorsqu'une rencontre se produit entre un sous-marin et un navire armé, le premier n'est pas toujours le vainqueur et peut même se trouver obligé de prendre la fuite!

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Des sous-marins ont été coulés de cette façon. Pendant l'évacuation de l'armée serbe nos torpilleurs dans l'Adriatique ont coulé un sous-marin qui venait de lancer une torpille et qui avait décelé



sa présence par le fait même. Il est remonté à la surface d'une façon sans doute involontaire. Nos torpilleurs l'ont coulé sans aucun doute: on a vu, en effet, apparaître sur l'eau une énorme tâche noire et on a jeté dessus des grenades.

Nous avons la quasi-certitude d'avoir coulé dans l'Adriatique trois sous-marins ennemis. Pendant ce temps nos patrouilles en ont coulé 3 autres dans la Méditerranée orientale. Par contre 6 sous-marins sont entrés dans la Méditerranée depuis le commencement de ce mois.

M. HENRY BERENGER. La commission enregistre avec intérêt les déclarations de l'autorité maritime. Il est donc possible de se défendre contre les sous-marins allemands. Or lorsque les premières incursions de ce genre de navire, je ne dirai pas nouveau, mais étrange, se sont produites il y a plus de 13 mois, on a répandu dans tous les journaux de France, comme on l'a fait d'ailleurs récemment pour les Zeppelins, cette idée qu'il n'était pas possible de se défendre contre ces attaques et que d'ailleurs les sous-marins étaient des insectes ne produisant que des piqures sans importance pour la conduite et la durée de la guerre. Il ne fallait pas s'émouvoir, disait-on, parce que la question serait réglée non par la guerre sous-marine, mais par une grande bataille entre les flottes navales. Il y avait certainement une part de vérité dans cette théorie, mais ce qui nous avait émus c'était d'entendre proclamer



l'impossibilité de se défendre ~~contre~~. Nous enregistrons donc avec le plus grand plaisir les déclarations qui nous sont faites aujourd'hui. Elles montrent une faculté d'offensive dans une partie de notre armement maritime. Nous ne pouvons pas cependant nous empêcher de regretter que ce soit seulement au bout de 17 mois de guerre que la marine française se soit aperçue qu'elle pouvait armer nos navires de transport et assurer la lutte contre les sous-marins.

A ce point de vue je me permettrai pour ma part d'insister auprès de M. le ministre de la marine dans le sens qu'il a indiqué lui-même pour qu'on ne cède pas à la campagne fort hypocrite faite auprès du président Wilson dans le but d'empêcher l'armement des navires marchands. Cette campagne est très habile comme toutes celles que font les Allemands et peut produire des effets auprès d'une partie de cette opinion humanitaire qui a toujours peur des responsabilités. Il ne faut pas laisser croire que nous ne sommes pas en état de nous défendre contre les sous-marins. Il faut faire savoir à l'opinion française, et je crois que c'est un peu le devoir du gouvernement, qu'on peut au contraire se défendre contre eux, qu'on s'est défendu et qu'on en a coulé. Alors l'opinion française se refusera à admettre des négociations qui paraissent se prolonger un peu trop? Je serai heureux d'avoir des renseignements sur ce point.



M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je puis vous en donner de très nets à ce sujet. Je regrette seulement de ne pas avoir apporté la note que j'ai rédigée à cet égard. Nous sommes tout ce qu'il y a de plus opposés à entrer dans la voie que vous nous demandez d'éviter. Nous avons répondu de la façon la plus formelle à l'Amérique que nous ne sommes pas armés pour attaquer, mais pour nous défendre contre une attaque qui se produit journellement et que nous ne voulons pas admettre une minute. Nous n'admettons pas, en effet, qu'on prête l'oreille à cette thèse que les Allemands nous respecteront sans nos navires ne sont pas armés. Nous sommes pays pour savoir qu'ils ont coulé des bâtiments qui n'avaient absolument rien de militaire à bord et pour lesquels ils n'avaient même pas l'excuse de pouvoir dire qu'ils transportaient du matériel de guerre: ils transportaient uniquement des femmes et des enfants, ainsi que des civils complètement étrangers à la guerre.

La question pour nous ne se pose même pas et quand le télégramme auquel vous faites allusion est arrivé, j'ai répondu instantanément par une note aux Affaires étrangères qui sont d'ailleurs dans le même esprit que moi. ( Approbation)

J'ajoute que je refuserais nettement de rester une minute à mon poste si une thèse comme celle-là triomphait! ( Vifs applaudissements.)



M. HENRY BERENGER. Vos paroles réjouissent mon cœur de normand et de breton. Je me souviens que, dans mon pays, on a coutume de défendre les navires de commerce depuis des siècles. L'abandon par la France de cette méthode qui lui a valu ses grandes gloires maritimes eut été navrant, et surtout si l'incursion que vous avez laissé pressentir comme possible se produisait sur nos côtes normandes et bretonnes. Les méthodes de désarmement de nos navires ajoutées au bombardement de nos ports produiraient dans tout l'ouest de la France un effet moral des plus fâcheux.

Permettez-moi maintenant de vous poser une dernière question. Il y a quelques mois nous vous avons demandé d'ouvrir une enquête sur la manière dont le Calvados avait été torpillé et de prendre les sanctions nécessaires. Nous n'avons pas été tenus au courant et je crois répondre au désir de la commission en vous demandant quelles sont les mesures que vous avez prises contre les coupables dans cette histoire qui a amené la mort de 900 tirailleurs aux portes mêmes d'Alger et d'Oran.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Le plus grand coupable, c'est l'officier du service des renseignements d'Oran qui n'a renseigné personne. Il avait reçu avis du passage et il n'a communiqué cet avis sur rade à personne, pas même au commandant du Cosmao. Ce dernier a donc ignoré qu'il y avait un navire français faisant route sur Oran, mais



lorsqu'il a vu arriver le bateau anglais le Mersian qui avait été canonné par le sous-marin allemand et qui avait des blessés à son bord, il a immédiatement fait porter une dépêche au chef du service des renseignements pour prévenir l'amirauté qu'il se mettait à sa disposition. Le chef du service des renseignements a mis la dépêche sous un plomb et est allé déjeuner sans plus s'occuper de rien. Je l'ai relevé de son grade et je l'ai renvoyé. (Mouvements divers)

M. HENRY BERENGER. C'est peu!

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. C'était un officier de réserve.

Quant au commandant du Cosmao, c'est un très bon officier. Il avait chargé l'autorité maritime de téléphoner au commandant de la marine à Alger pour se mettre à sa disposition. La communication n'a pas été faite. Ce qui s'est passé à cet égard reste toujours flottant: ce serait l'aide de camp du commandant de la marine qui aurait été chargé de la communication. Quoiqu'il en soit j'ai blâmé le commandant de la marine de n'avoir pas fait lui-même la communication et de ne pas l'avoir confirmée par un télégramme.

Quant au commandant du Cosmao je l'ai blâmé également bien que cela m'ait fait beaucoup de peine car c'est un excellent officier. Mais je l'ai blâmé en lui disant qu'il aurait du sortir. Il m'a répondu: Pour aller où? - Le navire



anglais avait été ~~immixté~~ canonné dans l'ouest d'Oran. Je lui ai dit qu'il aurait du allumer ses feux et faire la chasse au sous-marin: celui-ci se trouvait dans l'ouest; il était manifeste qu'il allait vers l'est et le Cosmao pouvait essayer de le poursuivre. Il m'a répliqué qu'il s'était mis à la disposition de l'autorité maritime et que personne ne lui avait donné d'ordre, mais que le lendemain, dès qu'il avait appris l'affaire du Calvados, il avait appareillé. Mais il était trop tard!

J'ai de nouveau rappelé les prescriptions d'initiative que j'ai données à tous les degrés de la hiérarchie. J'ai rappelé qu'en ne prenant pas d'initiative on engageait vis à vis de moi tout au moins très gravement sa responsabilité et que j'en demanderais compte.

M. HENRY BERENGER. Le Calvados n'était-il pas démuné de télégraphie sans fil?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Il n'avait pas d'opérateur. Depuis cette affaire nous mettons la T.S.F. partout où nous le pouvons. Nous avons commandé des appareils, mais plus encore que les appareils d'ailleurs assez difficiles à se procurer la question du personnel est angoissante. Hier encore j'ai été avisé que la compagnie mixte ou la compagnie Paquet avait demandé un opérateur que nous n'avons pas pu lui fournir.

Nous sommes en pourparlers avec la guerre pour



qu'elle laisse à notre disposition un certain nombre de jeunes gens des jeunes classes qui ont fait des études de télégraphie sans fil. D'un autre côté j'ai fait augmenter le plus possible la production des chefs de poste. Nous travaillons donc à plein en ce moment. Je renouvelle mes instructions à ce sujet à la conférence des directeurs que je tiens tous les lundis. A chaque fois je demande au directeur du personnel où nous en sommes.

Il est certain que la marine marchande n'a pas mis beaucoup de bonne volonté au développement de la télégraphie sans fil. La grande faute qui a été commise c'est, lors de la conférence tenue à Londres puis à Paris pour la sécurité de la navigation, d'avoir posé le principe de l'installation de la T.S.F. comme une simple faculté. Ce fut une grosse erreur.

Il s'est d'ailleurs produit ce fait que les Américains exigeaient la T.S.F. non seulement sur leurs propres bateaux, mais aussi sur les nôtres. Un bâtiment français qui se serait trouvé aux Etats-Unis sans avoir à son bord la T.S.F. n'aurait pas eu la permission de prendre la mer.

M. PAUL DOUMER. S'il avait des voyageurs à son bord.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Même s'il ne transportait pas de voyageurs. Les Américains ne voulaient pas



qu'il en fut autrement. Nous avons recommandé, de notre côté, aux navires de commerce de se munir de la T.S.F., mais on n'a pas eu le pouvoir en imposant l'obligation en l'absence d'une loi.

M. HENRY BERANGER. Le parlement ne se serait pas ému de cette violation de ses droits: il y en a eu d'autres plus graves.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Le parlement aurait pu d'ailleurs faire une loi très rapidement.

Lorsque nous avons commandé aux navires de se munir de la T.S.F. ceux-ci nous ont prié de leur procurer des appareils et du personnel et c'est assez difficile.

M. PAUL STRAUSS. S'il peut y avoir des difficultés en ce qui concerne le matériel je ne crois pas que celles pour se procurer le personnel soient insurmontables.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Ces difficultés ne sont pas insurmontables, mais elles occasionnent des retards.

M. PAUL STRAUSS. Soit en favorisant les engagements spéciaux, soit en puisant dans le contingent des classes 17 et même 18, je prétends que vous pouvez trouver tous les éléments qui vous sont nécessaires.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Nous faisons tout ce que nous pouvons. Il y a d'ailleurs des organisations pri-



vées qui nous prêtent leur concours. C'est ainsi que les compagnies qui fabriquent le matériel entraînent elles-mêmes un personnel. Nous travaillons avec elles et nous les aidons de notre mieux. On instruit le plus d'hommes qu'on peut. J'ai chargé encore l'amiral Ronarc'h du contrôle de cette question et j'espère que nous arriverons d'ici peu à fournir à tous les navires les opérateurs qui leur sont nécessaires. Mais je ne peux pas dire exactement à quelle époque notre tâche sera remplie car il faut assez de temps pour entraîner convenablement un homme à ce métier.

M. HENRY BERENGER. Les anglais ne peuvent-ils pas vous prêter des hommes? Ils sont nos alliés!

M. PAUL STRAUSS. D'autant plus qu'il y a un échange constant de matériel.

M. LE PRÉSIDENT. Et même les Italiens!

M. CHABERT. Les deux dernières classes de postiers ont été mobilisés au mois de décembre dernier. Les jeunes gens qui les composent se trouvent en ce moment à Jarnac et la plupart d'entre eux apprennent la télégraphie sans fil pour le service des avions. Est-ce que vous ne pourriez pas trouver dans ce personnel un certain nombre d'hommes qui pourraient être détachés dans vos services? C'est une question à examiner.



M. BOUDENOOT. M. le ministre de la marine nous a fait connaître la réponse qu'il a adressée au reçu de la note des Etats-Unis au sujet de l'armement des navires marchands. La même note a été adressée à l'Angleterre. M. le ministre pourrait-il nous dire le sens de la réponse anglaise

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Les Anglais sont exactement dans le même état d'esprit que nous.

M. HENRY CHERON. M. le ministre est trop bon juge des sanctions à prendre pour que je permette de lui donner des indications à cet égard. Toutefois j'ai été un peu ému en apprenant, au sujet de l'affaire du Calvados, que l'officier qui avait mis sous un presse-papier les renseignements importants qui lui étaient parvenus a été simplement destitué. Est-ce qu'il n'y a pas, dans le code de justice maritime, des sanctions autres que celle-là?

M. LE PRESIDENT. Il y a le conseil de guerre.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Le conseil de guerre ne l'aurait peut-être pas condamné. Il s'agit d'un officier médiocre. Nous avons examiné la question du renvoi devant le conseil de guerre, le chef d'état-major et moi, et nous y avons renoncé.

M. HENRY CHERON. La négligence de cet officier a entraîné des conséquences terribles.



M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Il a été inconscient, s'il n'en avait pas été ainsi, d'ailleurs, nous l'aurions fait passer en conseil de guerre.

M. GAVINI. Je voudrais attirer l'attention de M. le ministre de la marine sur les transports qui se font entre la Corse et Marseille: j'entends parler des transports militaires.

Il y a deux navires qui, deux fois par semaine, transportent du continent dans l'île de 7 à 800 hommes. Ils datent de 30 à 35 ans et ne possèdent aucun appareil moderne de sauvetage à bord. Ils n'ont même pas les canots nécessaires s'il se produisait un accident quelconque pour recueillir les passagers. Un de nos collègues de la représentation corse de la Chambre, qui se trouvait dernièrement à bord d'un de ces bâtiments, demandait au capitaine ce qu'il ferait en cas d'accident. Le commandant lui répondit qu'il ne pourrait même pas mettre ses canots à la mer!

Voilà donc des navires qui font un va et vient continuel avec des quantités de militaires qui regagent ou quittent le dépôt de Corte - il y a 60.000 Corses sous les drapeaux - et qui n'ont même pas de moyens ordinaires de sauvetage. J'ajoute que, dernièrement, on a prévenu que des sous-marins guettaient la sortie de Marseille et le départ a été retardé de 24 heures. Mais, en dehors des



attaques possibles des sous-marins les abordages sont toujours à craindre. C'est ainsi que, dernièrement, un de ces navires naviguant tous feux éteints a abordé un voilier et l'a coulé. Si le contraire s'était produit nous aurions eu un désastre à déplorer. J'appelle donc spécialement l'attention de M. le ministre de la marine.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. La même situation m'a été signalée en ce qui concerne non pas la Corse, mais l'Algérie. Sur le parcours de l'Algérie nous avons organisé un service de quatre bateaux armés de quatre canons et très rapides. Mais, comme vous venez de le dire pour les bâtiments faisant le service de Corse, ceux de l'Algérie transportent plus de passagers qu'ils ne pourraient en sauver en cas d'accident.

Il y a une impossibilité de mettre à bord des moyens collectifs de sauvetage suffisants en dehors des ceintures de sauvetage dont chaque personne est munie. Pour remédier à cet état de choses j'ai fait étudier par un ingénieur qui était près de moi lorsque j'étais à Marseille une sorte de radeau et j'ai donné des ordres pour le mettre en fabrication en grande quantité.

Le service entre la France et la Corse, sur lequel vous venez d'attirer mon attention, faisait l'objet de mes préoccupations, non pas spécialement, mais comme faisant partie de l'ensemble des transports dont les moyens de sauvetage collectifs sont insuffisants.



M. GAVINI. Si je me suis permis d'appeler votre attention sur ce point c'est qu'il s'agit de transports à bord desquels on trouve couramment de 7 à 800 hommes sur lesquels on pourrait juste en sauver 50. J'ai entendu dire que les navires de l'Atlantique avaient à bord des canots en nombre suffisant pour recueillir tous les passagers et qu'avant le départ chaque passager se voyait désigner à l'avance la place qui lui était attribuée dans les embarcations en cas d'accident.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Si l'on prend moins de précautions pour le service de Corse c'est parce que l'on suppose qu'il y a moins de risques, la traversée étant moins longue. Mais il n'en est pas moins certain que c'est une théorie dangereuse et que nous devons chercher les moyens de remédier à cet état de choses.

M. LE PRESIDENT. Personne ne demande plus la parole?...

Nous allons rendre la liberté à M. le ministre de la marine en le remerciant des explications qu'il a bien voulu nous fournir.

( M. le ministre de la marine se retire )



