

Guerre sous-marine

M. le ministre de la marine

Commission de l'armée

Séances du 28 avril 1917

COMMISSION DE L'ARMÉE

Séance du samedi 28 avril 1917

A trois heures cinq minutes est introduit:
Mr l'amiral LACAZE , ministre de la marine

M. LE PRESIDENT - Nous vous remercions, monsieur le ministre, de vous être rendu à notre convocation. Nous désirons surtout de vous des informations sur les résultats des torpillages allemands, aussi bien en ce qui concerne le tonnage français que le tonnage général parce que les accidents qui se multiplient ont, à notre avis, une très grosse importance au point de vue de notre ravitaillement.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE - Je ne cacherai pas à la commission sénatoriale de l'armée que le chiffre des pertes de tonnage est très important. En février 1917, il a été perdu 470 000 tonnes de tonnage mondial, en mars, 420 000 à 425 000 tonnes; en avril, le chiffre a monté considérablement, puisque du 1 au 25 inclus les pertes sont de plus de 500 000 tonnes!....

M. LE PRESIDENT - Les Anglais donnent un chif-

fre très supérieur.....

M. LE MINISTRE - Il est venu ici en effet un chiffre apporté par Mr Guernier, parait-il; j'ai demandé à l'Amirauté anglaise ce qu'il signifiait; on m'a répondu qu'on n'avait pas d'autres renseignements que ceux que je viens de placer sous vos yeux....

M. PAUL DOUMER - Mr Bonar Law a donné à la Chambre des Communes le chiffre de 500 000 tonnes pour chacun des mois de février et mars....

M. LE PRESIDENT - En mars, le chiffre est voisin de 800 000 tonnes.

M PAUL DOUMER - Les Allemands disent 781 000 tonnes

M. STEPHEN PICHON - Voici ce qu'on lit dans la Norddeutsche Allgemeine Zeitung du 30 mars:

" Durant le mois de février, ont été anéantis, par les mesures militaires prises par les puissances centrales, 368 navires de commerce jaugeant 781 500 tonneaux parmi lesquels 292 navires ennemis se décomposant comme suit: 169 anglais, 47 français, 28 italiens, 8 russes, 4 belges, 2 portugais, 1 japonais. Le nom et la nationalité de 33 navires ne purent être constatés; au moins 20 d'entre eux peuvent être considérés comme anglais, ce qui porte les pertes anglaises en tonnage à 500 000 tonneaux.

Sur les 76 navires neutres, 38 étaient norvégiens, 14 hollandais, 8 grecs, 7 suédois, 5 espagnols, 3 américains et 1 péruvien.

Sur les 781 500 tonneaux, la nature de la cargaison pour 475 000 tonneaux ne ~~put~~ put pas être connue; les 306 500 tonneaux qui restent comprenaient les marchan-

dises suivantes: matériel de guerre, 49 000 tonnes; charbon, 91 500 tonnes; huile et pétrole, 16 000 tonnes; salpêtre, 16 800 tonnes; fer, 4 800 tonnes; minerais, 11 300 tonnes; métaux, 550 tonnes; céréales, 90 000 tonnes; objets d'alimentation, 14 800 tonnes; fourrage, 8 700 tonnes; bois, 36 500 tonnes; divers, 23 100 tonnes dont 1 500 balles de peaux; de plus, environ 15 000 tonnes de marchandises en ballots représentant un volume 70 000 mètres cubes; 300 chevaux et 3 millions de marks en cr.

D'autre part, le radio allemand d'avant-hier publiant une dépêche d'Amsterdam; disait:

" L'agence d'assurances maritimes de cette ville annonce que du 16 mars au 15 avril, 117 bâtiments britanniques, 44 français, 16 italiens, 5 belges, 3 russes, 1 canadien, 2 américains, 1 brésilien, 2 portugais, 67 norvégiens, 14 danois, 4 suédois, 7 hollandais, 3 espagnols et 5 grecs ont été coulés.

Enfin, d'après les statistiques allemandes publiées en Suisse par les journaux allemands, avec les noms des bateaux, 1 600 000 tonnes auraient été coulées pendant les mois de février et de mars.

M. LE PRESIDENT - C'est cela. Il faut compter 800 000 tonnes par mois.

M. LE MINISTRE - Nous ne le pouvons pas. Ce n'est pas ce chiffre que nous trouvons. Quant à la différence de chiffre pour le mois de février, les Anglais à qui j'ai demandé des renseignements, m'ont dit qu'il fallait peut-être ajouter à leur chiffre un certain nombre de bateaux de pêche: cela fait du nombre, mais non pas du tonnage

Je dis donc que, du 1 au 25 avril inclus, le non

des pertes est de 274 bateaux, jaugeant 560 240 tonnes

M. LE PRESIDENT - Les chiffres du ministère du ravitaillement se rapprochent de ceux que j'ai.

M. LE MINISTRE - On a tant donné de chiffres fantaisistes: ceux que je cite viennent du ministère du ravitaillement ou ont été collationnés avec les siens. En fait nous avons perdu depuis le début de la guerre la valeur de 5,2 jours de pain, dont 3,2 jours du 1 janvier au 20 avril 1917.

M. DECKER DAVID - Le rapport de Mr Chéron évalue les pertes du 1 janvier au 20 avril dernier à 3 500 000 quintaux...

M. PAUL DOUMER - Mr Viollette a donné le même chiffre à la commission des finances.

M. LE MINISTRE - Il n'en est pas moins vrai que l'officier de mon administration qui établit la liaison avec le ministère du ravitaillement dit que le fonctionnaire de ce ministère qui suit les mouvements des approvisionnements a eu ce mot caractéristique: " Le blé entre à flots dans nos ports".

M. JEANNENEY - Tant mieux.

M. LE MINISTRE - Il n'en entrera jamais trop. Il s'agit de voir la part de prévoyance ou d'imprévoyance

par suite de quoi les pertes de tonnage augmentent les difficultés et la gêne du ravitaillement; mais lmes chiffres sont mathématiquement exacts, ils sortent du ministère du ravitaillement lui-même. Il a changé de direction plusieurs fois, mais c'est toujours le même Mr Chabert qui suit le mouvement.

Il n'en reste pas moins que ces pertes de tonnage augmentent nos difficultés d'importation de blé, d'autant que le blé qui reste dans le monde est extrêmement loin, en Australie, en Amérique du sud et que de tels voyages exigent un roulement considérable de navires. Cependant le ministère du ravitaillement est optimiste, peut-être l'est-il trop: en tout cas il ne manifeste pas d'inquiétude en ce qui concerne la scudure.

M. LE PRESIDENT - Un des hauts fonctionnaires du ministère m'a tenu un tout autre langage.

M. LE MINISTRE - Mr Chapsal était pourtant optimiste jusqu'à ces derniers jours.

M. PAUL DOUMER - L'opinion a changé dans l'administration quand le ministre a changé. Le ministre précédent était très optimiste; celui-ci ayant à nous demander pour le blé une loi nouvelle que nous avons votée avait passé au pessimisme le plus complet

M. LE MINISTRE - La vérité, c'est que person-

ne actuellement ne peut savoir ce qu'il y a de blé en France....

M. LE PRESIDENT - Ce serait la première chose à connaître.

M. LE MINISTRE - On fait un recensement en ce moment, mais on n'y arrive pas. Peut-être cache-t-on le blé qu'on refuse de payer au prix où il revient. Il y a certainement du blé caché....

M. PAUL DOUMER - On le cache tout juste en plein air.

M. LE MINISTRE - Oui, celui qui n'est pas battu et pour lequel on a donné des ordres....

M. LE PRESIDENT - Oui; mais pour le battre, il faut de l'essence.....

M. PAUL DOUMER - Et de la main d'oeuvre

M. GASTON MENIER - Les propriétaires ont dû faire une déclaration.

M. LE MINISTRE - En ce qui concerne l'essence nécessaire pour ces battages et pour tant d'autres besoins les difficultés d'importation se doublent de ce fait que n'en ne peut pas affecter indifféremment tel ou tel navire au transport de l'essence. Déjà avant la guerre les Amé-

ricains constatant le petit nombre de bateaux réservoirs affectés au transport de l'essence et du pétrole, qui était une cause de cherté du fret s'étaient mis à construire des navires spéciaux: ces navires-citernes vont sortir prochainement en nombre assez considérable. Ils nous ont donné les plus grandes assurances de nous aider dans ce domaine.

Pour répondre à la liste que donnait Mr Pichon tout à l'heure, voici la décomposition des pertes pour le mois de février:

<u>Alliés</u>	France:	8 vapeurs, dont un sur une mine	218077	
		28 voiliers	9160	
		<u>36 bâtiments</u>		<u>34968</u>
	Angleterre	91 vapeurs	255877	
		25 voiliers	8408	
		<u>116 bâtiments</u>	<u>266285</u>	Chiffre vérifié 294380
	Italie	10 vapeurs	28509	
		13 voiliers	3787	
		<u>23 bâtiments</u>	<u>32296</u>	32296
	Russie	3 vapeurs	6686	
		4 voiliers	2834	
		<u>7 bâtiments</u>	<u>9520</u>	9520
	Belgique	2 voiliers	169	189
<u>Neutres</u>	Norvège	33 bâtiments	53468	55267
	Suède	4	9104	9954
	Hollande	13	38716	38716
	Grèce	3	6844	6844
	Amérique	2	5873	5873
	Pérou	1	1419	1419

En résumé, cela fait, pour les alliés, 112 vapeurs, 72 voiliers, 184 batiments jaugeant 343 258 ton^x;
chiffre rectifié - 343 258 T
 Pour les neutres: 51 vapeurs, 13 voiliers, 64 batiments
chiffre rectifié 135 447 T
 jaugeant 132 798 tonneaux, Total général: 163 vapeurs
 et 85 voiliers jaugeant 476 056 tonneaux. *chiffre rectifié 506 200 T*

Voici maintenant les chiffres du mois de mars:

Alliés

France	9 vapeurs	25 561	}	36 198
	52 voiliers	10 637		
Angleterre	85 vapeurs	249 409	}	253 962
	44 voiliers	4 553		
Russie	3 -	407		407
Italie	9 vapeurs	21 534	}	22 515
	8 voiliers	981		
Portugal	1 vapeur	4 297	}	4 621
	8 voiliers	324		
Japon	1 vapeur	10 927		10 927
Belgique	2 vapeurs	5 113	}	5 188
	2 voiliers	75		

Neutres

Norvège	40 vapeurs	66 038	}	80 724
	10 voiliers	14 686		
Suède	2 vapeurs	2 763	}	4 836
	3 voiliers	2 073		
Danemark	1 vapeur	1 617	}	1 800
	2 voiliers	183		
Hollande	1 vapeur			5 104
Grèce	4 -			6 936
Espagne	1 -			3 122
Amérique	4 -			16 199

Cela fait, pour les alliés, ¹¹⁴ 105 vapeurs, ¹²⁴ 116
 voiliers, ²³⁸ 221 bâtiments jaugeant ^{340 859} ~~327 344~~ tonneaux;
 pour les neutres: 53 vapeurs, 14 voiliers, 67 bâtiments
 jaugeant 118 ~~720~~ tonneaux. Total général: ¹⁶⁷ 158 vapeurs
 et 138 voiliers jaugeant ^{459 580} ~~446 065~~ tonneaux.

M. STEPHEN PICHON - Cette statistique ne con-
 corde pas avec celles des Allemands, mais cela tient peut
 être à ce que les points de départ ne sont pas les mêmes.
 Les Allemands comptent du 15 mars au 15 avril....

M. LE MINISTRE - Le coulage dans la première
 semaine d'avril a été de 150 655 tonneaux pour les
 alliés et de 51 320 pour les neutres; du 1 au 25 avril
 inclus, il y a eu en tout 183 vapeurs, 91 voiliers, soit
 274 bâtiments, représentant un tonnage de 560 248 tonneaux
 dont 67 % pour les Alliés et 33 % pour les neutres.

M. PAUL DOUMER - Pourquoi ~~de~~ nous ne disons-
 nous rien quand les sous-marins nous coulent des bataux?
 C'est ainsi que le Gange a été coulé il y a
 quinze jours au large de Bizerte, on n'en a rien dit

M. LE MINISTRE - Les Anglais tiennent tout le
 tonnage en mains; nous avons passé un accord avec eux
 aux termes duquel nous faisons nos communications comme
 ils font les leurs. Au début de la guerre sous-marine,
 on donnait tous les jours la liste des bâtiments coulés
 très vite, les Anglais nous ont dit que c'était là un

mauvais système, qu'il n'était pas bon de marteler.....

M. LE PRESIDENT - A mon avis, ils ont eu raison.

M. LE MINISTRE - Et c'est ainsi que l'on s'est mis d'accord pour publier toutes les semaines le nombre des navires au dessus et au dessous de 1600 tonneaux qui ont été coulés, en même temps que le chiffre des entrées et des sorties.

Il est certain que cette façon de faire ne donne pas une physionomie exacte des faits; mais enfin ils nous ont demandé de nous ranger à leur avis. Peut-être en changeront-ils plus tard; mais pour le moment, nous faisons comme eux.

M. LE PRESIDENT - La question qui nous préoccupe est celle de savoir ce que nous perdons et ce que nous recevons, afin de savoir si nous devons ou non rationner à bref délai.

M. LE MINISTRE - Cette préoccupation est apparue aux yeux de tous; le rationnement serait nécessaire, mais encore faudrait-il savoir ce qu'on a, ce qu'on peut espérer et les moyens dont on dispose pour le faire entrer: c'est là la tâche qui m'incombe, celle de surveiller le tonnage.

Les Américains nous disent: soyez sans inquié-

tude, nous vous donnerons du tonnage; on coulera des bateaux; nous les remplacerons, nous ferons tout pour vous donner ce dont vous avez besoin

M. LE PRESIDENT - Ils nous ont donné jusqu'à présent quatre bateaux....

M. LE MINISTRE - Trois seulement, mais trois énormes navires jaugeant 19 000 tonneaux

M. PAUL DOUMER - La perte sera d'autant plus grande s'ils sont torpillés.

M. LE PRESIDENT - Certes. Il vaudrait mieux qu'ils nous donnent des petits bateaux en plus grand nombre

M. LE MINISTRE - Ce qu'ils nous ont donné tout de suite, ce sont de ces navires qui accompagnaient leur flotte dans son périple autour du monde et dans lesquels ils ont transporté tout ce dont ils avaient besoin sans avoir à se ravitailler nulle part, ni en charbons, ni en vivres. Ces navires sont actuellement en chargement.

Un télégramme reçu avant hier me dit qu'on se préoccupe de nous fournir d'autre tonnage et que les Américains pensent, d'ici peu de jours, pouvoir mettre à notre disposition 20 nouveaux bâtiments

En ce qui concerne les importations de céréales, j'ai ici des tableaux que je communiquerai à la commission comme tous ceux qui sont dans mon dossier.

En 1916, nous avons importé 5 712 679 tonnes de céréales de toute sorte et de sucre. Le ravitaillement civil figure dans ce chiffre pour 1 253 768 tonnes de blé 152 000 tonnes de farine, 404 000 tonnes de sucre, divers: 80 000 tonnes - Total 1 889 995.

L'intendance militaire figure pour 1 386 000 tonnes de ^{blé et} farine +avoine et maïs 1 180 000 -
orge, 270 000 T + Foin, etc. 20 000 - Total 3 476 000 T

Dans la même année, nous avons importé de charbon: 20 955 000 tonnes; matériel de guerre:

1 786 704 tonnes
302 527 bords d'équipement
229 628 balles de coton
3 674 camions

En 1917, nous avons importé

M. DEBIERRE .- Si M. le Ministre , au lieu de nous donner des chiffres qui chevauchent , nous donnait ces mêmes chiffres par catégories, cela serait beaucoup plus clair .

M. le PRESIDENT DE LA COMMISSION .- Nous pourrions d'abord laisser M. le Ministre exposer ses renseignements statistiques généraux et lui proposer ensuite des questions sur tel ou tel point particulier . (Adhésion)

M. le MINISTRE .- En 1916 , il a été importé , en blés et farines, 1 405 870 tonnes pour le ravitaillement civil, et 1 386 000 tonnes pour l'intendance militaire , soit au total 2 800 000 tonnes en chiffres ronds .

Voici les chiffres pour les premiers mois de 1917 .

Ravitaillement civil :

en Janvier	88 005 tonnes
en Février	62 897 tonnes
en Mars	110 014 tonnes
du 19 au 20 Avril	60 580 tonnes

Intendance militaire :

en Janvier	26 457 tonnes
en Février	57 048 tonnes 71 000

en Mars	31 510 tonnes
du 1 ^{er} au 20 Avril	38 457 tonnes

M. CAUVIN .- Le tout est arrivé dans nos ports ?

M. le MINISTRE .- Oui , il s'agit de farines et de blés réellement introduits .

En résumé , du 1^{er} Janvier 1916 au 20 Avril 1917, nous avons introduit, soit pour l' armée, soit pour le ravitaillement civil, 3 247 109 tonnes représentant 186 jours de consommation .

Voici maintenant quel les ont été nos pertes du fait de l'ennemi .

En 1916, elles ont été très faibles : le ravitaillement civil a perdu 20 365 tonnes et l'intendance militaire 4 793 tonnes . Depuis le commencement de 1917, les pertes ont été importantes . Elles se sont élevées à 24 150 tonnes en Janvier , à 8 500 tonnes en Février, à 6 330 tonnes en Mars et à 14 000 tonnes en Avril, pour le ravitaillement civil . Quant au ravitaillement militaire, qui a perdu 4 456 tonnes en Janvier, il n'a rien perdu depuis .

Je fais remarquer en passant que le ravitaillement civil se fait sous les indications de l'Angleterre, tandis que l'Intendance est guidée par nous .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- Combien les Anglais ont -ils perdu ?

M. le MINISTRE .- Je ne sais pas encore l'importance de leurs pertes en blés et farines .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- C'est un des éléments les plus importants du problème, car il a été déclaré aux Communes qu'il faudrait recourir au rationnement .

M. STEPHEN PICHON .- M, Lloyd George le dit très nettement .

M. le MINISTRE .- A un moment donné, on a cru l'Angleterre dans une situation plus mauvaise qu'elle ne l'était en réalité . Or, d'après un bruit qui est parvenu jusqu'à moi , les Anglais auraient actuellement pour six semaines de vivres .

M. Gaston MENIER .- A un moment donné, ils étaient tombés à 15 jours .

M. LEBERT .- Et nous, quelle est notre situation ?

M. le MINISTRE .- Personnellement, je n'en sais rien , mais on m'a dit que nous n'av ions aucun sujet d'inquiétude à cet égard .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- M. le Ministre du Ravitaillement nous le dira . M. Violette m'a déclaré qu'il était très heureux de venir devant la Commission , que nous pouvons lui poser des questions et qu'il se fait fort d'y répondre à notre satisfaction . Bref, il semble très désireux de s'expliquer devant nous .

M. le MINISTRE.- Moi aussi, je ne désire que cela .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- Ne voyez pas là un reproche indirect !

M. le MINISTRE .- Depuis le début de la guerre, nous ^{à fin 1916} avons perdu, en blés et en farines, du fait de l'ennemi , 91 584 tonnes, ce qui représente 5,2 jours de consommation . Du 1^{er} Janvier au 20 Avril 1917, nous avons importé 301 668 tonnes pour le ravitaillement civil et 155 563 tonnes pour l'intendance militaire, soit en tout 455 231 tonnes . Sur ce total, nous avons perdu 57 000 tonnes, soit 3,2 jours de consommation .

Si on compare nos entrées de 1917 à celles de 1916, on constate que nos introductions à ce jour sont à peu près la

moitié de ce qu'elles étaient en 1916 . Si nous continuions d'importer aussi faiblement, au lieu des 2 800 000 tonnes de l'an dernier, nous arriverions à 1 400 000 tonnes exactement . Telle est la situation .

A quoi tient-elle ? Je l'ignore . Dans tous les cas, il y a sûrement manque de tonnage . Plus nous allons, plus le tonnage diminue, car on ne reconstruit pas actuellement en quantité suffisante pour boucher les trous .

M. Paul DOUMER .- Il s'en faut de beaucoup !

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- Dans quelles proportions construit-on maintenant ?

M. Paul DOUMER .- Les Anglais construisent 100 000 tonnes par mois et le reste du monde à peu près la même quantité .

M. le MINISTRE .- Les Anglais disent qu'ils construiront 1 500 000 tonnes dans l'année . Quant à l'Amérique, elle prétend également atteindre 1 500 000 tonnes dans l'année .

M. Paul DOUMER .- Ce serait très beau !

M. le MINISTRE .- Les Etats-Unis ont des chantiers très fortement aménagés .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- Ils ne feront certes pas de très jolie besogne, mais cela n'a pas d'importance .

M. le MINISTRE .- Ils vont faire des cargos en série .

M. Paul STRAUSS .- Et nous ?

M. le MINISTRE .- Nous construisons très peu en France . Nous avons fait 48 000 tonnes en 1914, 41 000 tonnes en 1915, 38 000 tonnes en 1916 ; soit 127 000 tonnes en trois ans . On espère atteindre 80 000 tonnes cette année .

M. Stéphen PICHON .- Cette constatation est très grave et elle justifie les prévisions allemandes en matière de guerre sous-marine . Leur objectif était de couler 800 000 tonnes par mois, ils l'ont atteint .

M. Paul DOUMER .- En tenant compte des constructions nouvelles, la réduction du tonnage mondial s'élève à 5 ou 600 000 tonnes par mois .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- Avez-vous des renseignements sur les sorties de sous-marins allemands ?

M. le MINISTRE .- Nous avons eu à ce propos des rensei-

gnements divergents, parfois très fantaisistes . A la séance secrète du Reichstag, d'après une source qui nous paraît sérieuse, le Ministre aurait donné le total de 150 sous-marins . Quant aux sorties, elles seraient selon les uns d'un sous-marin par semaine, selon les autres de deux par semaine .

M. Paul DOUMER .- On m'a donné le chiffre de 200 sous-marins et de 8 sorties par mois .

M. le MINISTRE .- J'ai dit moi-même qu'on pouvait penser que les Allemands arriveraient à 200 sous-marins . Dans tous les cas, ils éprouvent des difficultés pour former les équipages .

M. Stéphen PICHON .- Il semble ressortir d'une statistique du "Temps" que les Allemands auraient 300 sous-marins .

M. Paul STRAUSS .- Combien en a-t-on coulé ?

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- Où en est la lutte contre les sous-marins ?

M. le MINISTRE .- C'est une chose très difficile à préciser et dont je parlais, ce matin encore, avec un capitaine de vaisseau anglais détaché ici .

D'après des renseignements qui se recourent, on peut estimer que, depuis le commencement de la guerre, on en aurait coulé environ 90 .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- Combien en aurait-on coulé depuis la guerre à outrance, c'est à dire cette année ?

M. le MINISTRE .- Je n'ai pas encore les renseignements de l'Amirauté anglaise à cet égard .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- D'après mes renseignements, les Anglais en auraient coulé 5 .

M. Stéphen PICHON .- M. Lloyd George dit qu'on ne peut fournir de renseignements à ce sujet, mais qu'il y a deux façons de traiter le problème, dont l'une consiste à détruire le plus grand nombre possible de sous-marins . Il a ajouté que les plus grandes intelligences d' Angleterre et de France appliquent leur énergie à la solution de cette question mais qu'il serait peu sage d'en dire plus long .

Dans tous les cas, l' attention anglaise est concentrée sur cette question de destruction de sous-marins .

M. Paul DOUMER .- Jus qu'ici, aucun progrès n'a été réalisé dans cet ordre d'idées .

M. le MINISTRE .- Le développement de l'aviation sera pour beaucoup dans les résultats attendus . Déjà il y a eu des sous-marins coulés par des avions, autant qu'on peut affirmer qu'un sous-marin a été coulé .

M. Paul DOUMER .- Par des avions anglais ?

M. le MINISTRE .- Et Français .

M. Stéphen PICHON .- Vous avez demandé des hydravions en Amérique .

M. le MINISTRE .- On n'en fait pas en Amérique, mais nous avons commandé en Angleterre des moteurs d'hydravions . Au début, nous avons eu quelques déboires avec ces moteurs et nous ne sommes pas arrivés aussi vite que nous l'aurions voulu .

Depuis, nous avons développé notre programme . M. Daniel Vincent ne nous offrant pas tout ce que nous lui demandons , nous allons nous efforcer d'obtenir davantage . Nous demandons que la part revenant à la Marine soit portée de 10 à 15 % . Nous sommes encore en discussion sur ce point .

M. Paul STRAUSS .- J'insiste sur la question que je

vous ai posée tout à l'heure en ce qui concerne la guerre offensive contre les sous-marins . Le problème a, en effet, deux aspects : où en sommes-nous exactement, depuis le 1^{er} Janvier 1917, au point de vue de la destruction des sous-marins ? Vous nous avez dit que des hydravions avaient coulé des sous-marins

M. le MINISTRE .- Qu'ils étaient convaincus d'avoir réussi à en couler .

M. Paul STRAUSS .- Dans quelle proportion ont-ils abouti ? C'est là un des éléments essentiels du problème .

M. le MINISTRE .- Il n'y a rien qui ressemble plus à un sous-marin qui coule qu'un sous-marin qui plonge . Je ne puis rien vous dire de plus que ce que je vous ai dit il y a un instant .

M. Paul DOUMER .- Il y en a dont vous avez les équipages !

M. le MINISTRE .- Un seul .

M. Paul DOUMER .- Celui de La Pallice ?

M. le MINISTRE .- Non , celui du Havre .

A La Pallice, un hydravion est convaincu avoir coulé un sous-marin . Dans le Nord, au cours d'une attaque par hydravions, ceux-ci ont vu un sous marin donner de la bande et plonger dans des conditions telles qu'ils ont la conviction de l'avoir coulé . Du côté de Br est, on pense également en avoir coulé un .

Malheureusement, nous avons beaucoup trop peu d'hydravions; notre organisation est encore à l'état squelettique, pourtant les patrouilles par avions commencent à être fructueuses .

Bientôt, le nombre de nos hydravions va se trouver augmenté . Je pense qu'au mois d 'Août, nos patrouilles par avions pourront se recouper ce qui permettra une offensive très active

M. Paul DOUMER .- En plus de la poursuite par petits bateaux, vous auriez ainsi la poursuite par avions . Et les filets ?... Il semblait qu'en partant de Dunkerque, de Calais et de Douvres, les filets anglais dussent barrer complètement la Manche ?

M. le MINISTRE .- Il s'y est fait des trous, et ces filets ne tiennent pas beaucoup .

M. DEBIERRE .- Les bateaux armés ont-ils coulé des

sous-marins ?

M. le MINISTRE .- Tous les bateaux de commerce sont maintenant armés . On parle d'un bateau de pêche qui aurait coulé un sous-marin émergeant à quelques centaines de mètres, au milieu d'une flotille de pêche .

M. Paul DOUMER .- On n'a pas pu se rendre compte s'il avait été coulé réellement ?

M. le MINISTRE de la MARINE .- Tous les témoignages sont concordants à cet égard .

M. Paul DOUMER .- La mer est-elle profonde à cet endroit ?

M. le MINISTRE .- On a fait des dragages, mais on n'a rien trouvé .

M. Paul DOUMER .- D'ailleurs le bateau de pêche a coulé peu après le sous-marin .

M. le MINISTRE .- Oui , il avait été torpillé . Il ne faut pas croire qu'un bateau armé puisse empêcher un sous-marin de lancer sa torpille .

M. Paul DOUMER .- Cel a rend sa tâche plus difficile .

M. le MINISTRE .- Oui , car il y a beaucoup de torpilles lancées sans succès et leur nombre est limité . Pour attaquer un bateau dans des conditions favorables, il faut que le sous marin soit à son avant, et si le bateau visé est armé, la besogne du sous-marin est plus délicate .

Voici les résultats pour Février :

engagements d'hydravions	6
engagements au canon et à la grenade	16
engagements de navires de guerre à la torpille :	3
engagements de navires de commerce armés :	13
navires armés coulés au cours d'engagements au canon :	1

M. Gaston MENIER .- On a dit que les Anglais avaient mouillé un champ de mines considérable dans la mer du Nord , depuis la ligne de Zeebruge jusque sur les côtes du Danemark . Si l'on pouvait réaliser un champ de mines très serré, on pourrait empêcher les sous-marins de regagner leur base .

M. le MINISTRE .- Plusieurs milliers de mines ont été posées par les Anglais en avant de Zeebruge, mais on n'est pas allé jusqu'au Danemark en raison des côtes hollandaises . Plus

au nord, un autre barrage de mines a été mouillé où le Danemark se trouve englobé .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- Ce sont des résultats incomplets et très incertains .

M. le MINISTRE .- Ils sont très peu importants par rapport au nombre considérable de mines qu'on mouille .

De quelque côté qu'on l'envisage, le problème reste le même, et la situation est beaucoup plus favorable pour les Allemands . Alors qu'ils n'ont pas de bateaux dehors, les nôtres parcourent toutes les mers . Il suffit donc à nos ennemis de mouiller des mines sur les routes les plus fréquentées .

Nous passons notre temps à draguer de ces mines que nous trouvons généralement mouillées par petits paquets et sans qu'il soit possible de déterminer la loi suivant laquelle ces mouillages ont été opérés . On ne peut pas dire qu'ils soient faits au hasard, et cependant quand on drague une mine, il n'est pas possible de prévoir si l'on se trouve en présence d'une ligne de mines .

Généralement, leurs sous-marins emportent de 12 à 18 mines qu'ils déposent par petits paquets .

M. Gaston MENIER .- La bonne formule consisterait à avoir beaucoup de petits bateaux armés . On attaque difficilement un essaim d'abeilles par ce qu'on se fait piquer de tous côtés .

M. Paul DOUMER .- Nous ne sommes pas maîtres de refaire en ce moment la flotte marchande du monde .

M. le MINISTRE .- Pour les transports d'Angleterre en France, le charbon notamment, nous organisons des convois que les Anglais amènent jusqu'à Brest . Nous les faisons ensuite descendre le long des côtes . Il y a eu des bateaux torpillés dans ces convois, mais en très petit nombre .

M. Gaston MENIER .- Mais vous avez eu des avaries ?

M. le MINISTRE .- Oui , car il est très difficile d'établir une discipline dans ces convois . Il y a eu des abordages dus à ce que des bateaux venaient se joindre aux convois dans des chenaux étroits ou difficiles . Nous avons repris tous les pilotes mobilisés pour guider les convois .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- Et les torpillages en Méditerranée sur la ligne de Salonique ?

M. Paul DOUMER .- Ils ont dû diminuer, puisque nous n'a-

vons plus de bateaux sur cette ligne .

M. le MINISTRE .- Plus de transports d'hommes, mais nous y envoyons beaucoup de bateaux de ravitaillement .

M. Paul DOUMER .- Vous avez même arrêté les navires hospitaliers .

M. le MINISTRE .- Parce qu'on ne les demandait plus . Depuis, on les a rétablis .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- Avez-vous subi des pertes importantes ?

M. le MINISTRE .- Au commencement d'Avril, nous avons perdu 80 000 tonnes en Méditerranée .

M. Paul DOUMER .- Dans ce chiffre, le Gange figure à lui seul pour 13 000 tonnes .

M. le MINISTRE .- Le Gange venait d'Indo-Chine . Nous avons également perdu, venant de Salonique à Marseille, le

S

M. Stéphen PICHON .- Y a-t-il eu beaucoup de noyés ?

M. le MINISTRE .- Très peu .

M. Stéphen PICHON .- Et devant Bizerte ?

M. le MINISTRE .- Nous avons eu un navire coulé sur une mine . Les Allemands ont mouillé plusieurs champs de mines entre les îles de la Galite et le cap Bon .

M. DECKER-DAVID .- Comment les Allemands ont-ils pu venir ainsi devant Bizerte ?

M. le MINISTRE .- Il y a une route de sécurité qui a été réservée pour aller le long de la côte . De là, ils peuvent remonter vers Marseille .

Presque tous les bâtiments coulés par sous-marins l'ont été près de Malte . Nous allons installer un premier poste à Malte, et nous allons nous mettre d'accord avec les Italiens pour en installer un autre à Pantellaria .

M. Paul STRAUSS .- Je voudrais que M. le Ministre nous indiquât, dans la mesure où cela est possible, quels sont, d'une part, les préparatifs intensifs de la France, de l'Angleterre et de l'Italie dans cette offensive contre les sous-marins, quel est, d'autre part, le concours qu'on espère obtenir des Etats-Unis au double point de vue offensif et

fensif . On nous a parlé des hydravions .Devant la Commission de la Marine, on nous a exposé les grandes lignes d'une organisation qui paraissait séduisante ; où en est-on ?

M. le Ministre nous a dit ce qu'il espérait avoir pour le mois d'Août . Ce sont là des espérances à long terme, et pourtant, dans la hiérarchie des nécessités militaires et navales il semble bien que la guerre sous-marine doive être placée au premier rang .

Sommes-nous désarmés ? Allons-nous faire un aveu d'impuissance ? Qu'y a-t-il eu de fait depuis cette séance où M. le Ministre répondant à M. d'Estournelles de Constant témoignait d'un certain optimisme ?

M. le MINISTRE . Je n'ai pas manifesté d'optimisme dans ma réponse à M. d'Estournelles de Constant . Qu'ai-je dit ? Qu'il ne fallait pas croire que les Allemands nous avaient ménagés jusqu'à ce jour et qu'en nous annonçant la guerre à outrance ils n'ont fait que continuer ce qu'ils avaient commencé de faire . La seule chose qu'ils aient faite de plus a été de couler des bâtiments qu'ils avaient mis eux-mêmes en dehors de toute atteinte : des bâtiments hollandais, belges, américains venant ravitailler la Belgique .

Je n'ai jamais dit que la guerre sous-marine n'était pas une chose sérieuse ; c'est au contraire une chose très grave et qui peut le devenir chaque jour davantage . Mais il ne faut pas croire que les Allemands aient eu à un moment donné des tendresses pour nous . Les moyens actuels sont plus puissants, ils en usent . De notre côté, nous organisons un plan de patrouilles d'hydravions - qui se déroule trop lentement à notre gré en raison du temps très long qu'il nous a fallu pour la mise au point des moteurs : Hispano-Suiza , A M , Clerget - qui, je l'espère, nous mettra bientôt dans une situation meilleure .

(M. le Ministre de la Marine présente à la Commission une carte du réseau d'hydravions en préparation)

Ainsi, à partir du 19 Juillet, la situation deviendra acceptable. A ce moment, nous pourrons avoir une surveillance sérieuse de nos côtes par des patrouilles d'hydravions qui se recouperont .

M. DEBIERRE - Combien avez-vous d'hydravions ?

M. LE MINISTRE - Le mois prochain, nous comptons en avoir 200, pas davantage. Actuellement le tableau s'établit comme suit: 16 à Dunkerque, avec une escadrille anglaise, 6 à Boulogne, 11 à Brest, 11 à La Pallice, 4 à Hourtin où sera transportée l'école de St Raphael, 3 à Cazaux. Ce n'est pas encore très abondant, comme vous le voyez.

Je continue ma réponse à Mr Strauss.

Nous construisons tant que nous le pouvons des bâtiments de flottille. Notre programme est important. Nous venons seulement d'obtenir du ministère de l'armement les matériaux nécessaires, qui nous viendront à raison de 3 000 tonnes de tôle et 1000 tonnes de profilé par mois. Nous avons trouvé dans les chantiers de constructions navales un désir de revenir à la construction en abandonnant les fabrications de guerre, ce qui a été difficile aussi pour nos arsenaux, en raison des besoins de la guerre en projectiles.

Notre programme précédent qui n'est pas encore achevé, malheureusement, comportait 166 unités; 56 ont été achevées en 1916, 83 le seront en 1917; 27 seulement sont reportées sur 1918. Notre programme nouveau comporte 243 bâtiments de patrouille que nous plaçons en ce moment; nous verrons, d'après ce que nous promettront les établissements de constructions ce que nous pouvons escompter d'ici la fin de l'année.

Dès que l'entrée en ligne de l'Amérique a semblé possible,, j'ai demandé à notre attaché naval de se mettre en rapports avec l'Amirauté. Elle est pleine de bonnes dispositions à notre endroit, mais elle ne dispose que d'un très petit nombre de bâtiments de patrouille. D'autre part, les Américains ont renoncé à l'idée de construire une succession de petits bâtiments rapides: ils ont été reconnu qu'ils ne tiendraient pas la mer et on est allé alors à un échantillon plus important.

D'une façon générale, les idées et le programme de l'Amérique n'étaient pas encore fixés, aussi leur ai-je demandé de m'envoyer sans attendre ce qu'ils pourraient et au moins deux escadrilles. Six contre torpilleurs se dirigent actuellement sur l'Angleterre, d'où j'espère, ils viendront opérer sur nos côtes où on en a le plus grand besoin.

J'ai en outre insisté pour que les Etats Unis réunissent des équipes de chalutiers qui porteraient le pavillon américain à Brest et à l'entrée de la Gironde. Ils n'ont pas refusé en principe, mais ils ne m'ont pas encore donné de réponse définitive.

D'autre part, ils se proposent de voir ce qu'ils pourront faire en dehors des six torpilleurs dont j'ai parlé.

Pour les bateaux de commerce, ils se proposent d'en faire construire sans arrêt, tant qu'ils pourront en aiguillant de ce côté leur industrie et ils espèrent en sortir une très grande quantité.

Ils nous ont dit les paroles les plus rassurantes: ne vous inquiétez pas, nous vous fournirons des bateaux, des vires, des approvisionnements, des munitions, de l'acier, tout ce qui vous sera nécessaire, l'Amérique tout entière va se mettre à l'oeuvre et ne vous laissera manquer de rien.

C'est une formule très belle mais sur laquelle je n'ai encore aucune précision. J'espère que la mission française nous en apportera à son retour.

M. PAUL DOUMER - Dans quels parages ont été coulés les bateaux ?

M. LE MINISTRE - L'endroit le plus mauvais a été la côte ouest d'Irlande et surtout Fastnet d'où les sous-marins surveillent tout ce qui arrive dans les cônes d'atterrissage qu'ils ont là...

M. LE PRESIDENT - C'est l'endroit aussi que

M. PAUL DOUMER - Est-ce que les ~~bateaux~~ bâtiments qui viennent en France vont jusque là reconnaître la terre...

JM. LE MINISTRE - Je ne puis pas obtenir de renseignements en ce qui concerne les bateaux du ravitaillement civil; j'envoie au large tant que je peux pour protéger les bateaux de blé - nous en recevons si peu - mais je ne peux pas arriver à obtenir des renseignements

précis, je n'en obtiens que du ravitaillement militaire

M. PAUL DOUMER - Nous avons eu aussi des torpillages en Gironde, à La Pallice....

M. LE PRESIDENT - Et à Ouessant, où l'un de nos torpilleurs ne s'est pas remarquablement conduit. Vous auriez là, je crois, une belle occasion de frapper ce commandant qui a reconnu le bâtiment et puis a disparu

M. LE MINISTRE - Je vous ferai remarquer tout de même, monsieur le président que le navire de commerce n'a rien demandé à ce torpilleur. Celui-ci convoyait un autre navire. Le bâtiment a continué sa route dans la brume et il a donné dans un endroit qui était défendu: le capitaine l'ignorait, d'ailleurs: il l'a déclaré. Je reconnais que le torpilleur aurait pu lui demander où il allait; mais il a cru peut-être qu'il le savait....

M. LE PRESIDENT - Je ne désire pas trouver ce commandant en faute....

M. LE PRESIDENT - Il n'était pas en faute.

M. LE MINISTRE - En ce qui concerne les départs d'Amérique, nous espérons être renseignés par les consuls anglais de manière à pouvoir aller au devant de nos navires et les dérouter vers des endroits moins dangereux

M. PAUL DOUMER - Vos bateaux de patrouille ne peuvent protéger les navires de commerce que dans le voisinage des côtes.

M. LE MINISTRE - C'est exact: et il y a des sous-marins qui ces temps derniers, sont allés jusqu'à 300 milles au large

M. LE PAUL DOUMER - On disait que les Allemands avaient tendu une sorte de filet de sous-marins entre les deux caps Finistère.

M. LE MINISTRE - Ce n'est pas si simple que cela paraît. Mais tout récemment, ils ont organisé une sorte de blocus du détroit de Gibraltar dont a mis quelques jours à s'apercevoir et ils prenaient tous les navires qui se dirigeaient vers la Méditerranée

M. PAUL DOUMER - La protection est confiée aux Anglais dans cette zone.

M. LE MINISTRE - J'ai moi-même quelques bateaux de patrouille au Maroc, mais trop peu.

Un autre endroit qui me préoccupe beaucoup est Dakar; je sais par mes services de renseignements que les Allemands commencent à y penser. Or il y a à Dakar beaucoup de navires de commerce en ce moment

M. PAUL DOUMER - Lorsque vous aurez organisé vos sta

vos stations d'hydravions et renforcé vos flottilles pensez-vous pouvoir protéger les atterrages de la France ?

M. LE MINISTRE - Je l'espère; et surtout quand nous aurons les 12 contre torpilleurs que les Japonais doivent nous donner et dont 8 sont arrivés en Méditerranée accompagnés d'un croiseur.

D'autre part, aujourd'hui même s'ouvre à Corfou une conférence dont j'ai demandé la réunion parce que je trouve que le dispositif de protection manque de souplesse quand il s'agit de le transformer en raison des indications fournies sur les sous-marins. On va reprendre le problème et, une fois de plus, nous allons revoir le barrage d'Otrante. Nous avons une nouvelle idée qui semble intéressante. Au cours de mon dernier voyage à Londres, les Anglais m'ont demandé de faire un premier essai avant de se lancer: il n'a pas donné de mauvais résultats; nous allons le reprendre en grand

M. PAUL DOUMER - Les navires qui viennent d'Amérique sur la France et que les Anglais font atterrir sur les côtes d'Angleterre, ce sont eux qui les protègent sur les côtes anglaises.

M. LE MINISTRE - Oui, mais leur ~~synt~~ système de cônes d'atterrissage qu'ils barrent avec leurs flottilles n'a pas donné de bons résultats: il y a eu beaucoup de navires coulés.

M. PAUL DOUMER - Les nouvelles recherches qui ont été faites, soit par le son, soit par le magnétisme, ont-elles donné des résultats ?

M. LE MINISTRE - Il y a un nouvel appareil dû à un officier français, qui a été essayé ces jours derniers et qui semble être supérieur aux autres. Il a besoin d'une petite mise en état, après quoi nous allons en commander. Déjà nous avons commandé d'autres appareils qui existaient avant, mais tout cela ne porte pas très loin.

M. DEBIERRE - La vérité, c'est que ces appareils n'ont donné aucun résultat.

M. LE MINISTRE - Les sous-marins doivent pourtant en avoir qui leur permettent de couler un navire dès qu'ils l'entendent.

M. PAUL STRAUSS - Je voudrais revenir sur ce que disait M. le ministre à propos de l'inégalité de sécurité des navires destinés à l'intendance ~~xxx~~ militaire et de ceux destinés au ravitaillement civil. C'est seulement aujourd'hui, disait M. le ministre, qu'il reçoit des renseignements du ministère du ravitaillement.....

M. LE MINISTRE - Ce ministère du ravitaillement n'y met pas de mauvaise volonté, mais il n'est pas mieux renseigné que moi.

M. PAUL STRAUSS - Nous sommes d'accord sur ce point; mais ne pourrait-on vous renseigner sur la marche des navires destinés au ravitaillement civil comme on le fait pour les navires de l'intendance militaire? et ne pouvez-vous pas prendre pour eux, d'accord avec l'Amirauté anglaise les mêmes précautions?

M. LE MINISTRE - C'est ce que j'ai demandé et obtenu. Vous savez, en effet, que tout le ravitaillement civil est fait par l'Angleterre et la mission anglaise dirige tous les bateaux sur l'Angleterre. Au contraire, le ministère de la guerre a sa mission propre, sous les ordres de l'autorité militaire. On m'a dit que, dorénavant, pour le ravitaillement civil, nous serions mieux renseignés et nous demandons aux Anglais de nous laisser dérouter nos navires.

M. PAUL DOUMER - Ce double atterrissage en Angleterre et en France double les périls.

M. LE MINISTRE - A partir d'Angleterre, on met les navires en convoi.

M. STEPHEN PICHON - Il résulte de ces déclarations que nous sommes sérieusement menacés dans notre ravitaillement. Un des procédés de l'Allemagne, pour mieux nous menacer, est d'agir sur les neutres et les empêcher de faire du commerce avec nous; ils y ont réussi dans une certaine mesure puisque beaucoup de pays neutres

ne nous envoient plus de navires. En ce qui concerne la Norvège, particulièrement, avez-vous entendu dire que l'Angleterre ait donné suite à son projet de mettre la main sur la flotte norvégienne ?

M. LE MINISTRE - L'accord n'est pas encore fait. Je ne sais pas s'il n'y a pas eu des maladresses commises à la suite desquelles les Norvégiens se seraient froissés de la façon dont les Anglais ont agi. En tout cas, cela n'a pas encore abouti.

Quant à nous, nous avons essayé de faire sortir tous les bateaux neutres restant dans nos ports en exerçant un droit d'angarie

M. LE PRESIDENT - Nous avons à peu près une centaine de navires anglais affectés à notre ravitaillement

M. LE MINISTRE - Plus que cela.

M. LE PRESIDENT - On m'a dit que nous avions 170 navires employés pour notre ravitaillement sur lesquels 100 ont été fournis par l'Angleterre. Les dernières nouvelles seraient que l'Angleterre nous demandait à reprendre ces ~~xx~~ navires.

M. LE MINISTRE - Le chiffre de 100 est seulement celui des navires que les Anglais redemandent.

M. STEPHEN PICHON - Les Etats unis vont permettre à l'Angleterre de libérer une partie de ses navires.

M. LE MINISTRE - L'Angleterre demande qu'on mette tout en commun et puis que chacun vienne loyalement présenter ses existants, ses besoins, après quoi on fera une répartition

M. PAUL DOUMER - Et elle s'appuie sur ce fait que nous sommes un pays agricole.

M. LE PRESIDENT - C'est une ventilation à faire.

M. LE MINISTRE - C'est surtout de la sincérité à apporter dans les chiffres qu'on indique.

M. STEPHEN PICHON - Je voudrais poser une autre question se rattachant à la guerre navale.

On s'est ému dans l'opinion publique de la facilité au moins apparente avec laquelle les Allemands ont pu bombarder un certain nombre de nos ports, en causant des dégâts qu'ils ont fait mousser dans leurs radios: comment ces torpilleurs ont-ils pu venir aussi facilement

M. LE MINISTRE - Ils viendront aussi facilement toutes les fois qu'ils le voudront, aussi bien chez nous qu'au large des ports anglais.

Ils sont à Zeebrugge; ils ont des contre torpilleurs très rapides, d'un nouveau modèle: ils partent dans une nuit sans lune, à la haute mer, ils font rapidement la traversée, ils lancent des projectiles pendant cinq et dix minutes, puis ils repartent à toute vitesse. Ils sont tellement pressés de rentrer que ~~lorsqu'ils ont coulé l'Etandard~~ ~~lorsqu'ils ont coulé l'Etandard~~ lorsqu'ils ont coulé l'Etandard, qui a disparu corps et biens, ils ont rencontré cinq destroyers et ne sont même pas arrêtés une minute pour les canonner pressés qu'ils étaient de rentrer au plus vite. C'est un procédé de surprise qui leur réussit.

Dans une lettre qui vient de m'arriver tout à l'heure, l'amiral Ronarc'h me dit qu'il a reçu la visite du député de Dunkerque et qu'il a dû lui expliquer son impuissance à empêcher les Allemands de sortir de Zeebrugge.

Nous allons sur ce port avec des avions, nous et les Anglais; nous y avons atteint par avions des contre torpilleurs et des destroyers allemands. Quant à attaquer Zeebrugge par la mer, c'est une grosse opération que nous étudions, mais la place est très bien fortifiée, munie de canons de 38 avec des abris en béton armé très solides.

Pour le moment, nous n'avons que les avions: les Anglais vont augmenter leur centre de Dunkerque et nous allons essayer de retourner sur Zeebrugge.

M. PAUL DOUER - S'ils sortent, il faut tout au moins les empêcher de rentrer, leur faire courir des risques pour y revenir.

M. LE MINISTRE - Les torpilleurs allemands restent tellement peu de temps dehors qu'il est difficile de faire grand chose contre eux: c'est une affaire de deux heures.

M. STEPHEN PICHON - Le combat de l'autre jour a eu lieu parce que, en rentrant, les Allemands se sont trouvés par hasard sur le chemin de deux torpilleurs anglais en patrouille. ~~Il y avait deux torpilleurs allemands qui se trouvaient sur le chemin de nos torpilleurs en patrouille. Heureusement, un de ces torpilleurs anglais avait une marche très rapide: c'est ainsi qu'il a pu dominer les Allemands et les aborder.~~

M. LE MINISTRE - Ils se sont de même trouvés sur le chemin de nos torpilleurs en patrouille. Heureusement, un de ces torpilleurs anglais avait une marche très rapide: c'est ainsi qu'il a pu dominer les Allemands et les aborder.

M. STEPHEN PICHON - Quel a été le résultat véritable de ce combat ?

M. LE MINISTRE - Deux contre torpilleurs allemands ont été coulés.

M. STEPHEN PICHON - Les Allemands l'avouent

mais ils ajoutent qu'ils ont coulé deux ou trois anglais.

M. LE MINISTRE - Ils n'ont rien coulé. Un des deux bâtiments anglais a eu son avant avarié par suite de son abordage avec un torpilleur allemand, mais le Swift et le Brock sont rentrés tous deux au port. J'ajoute que, d'après les renseignements des Allemands un troisième de leurs destroyers aurait même été avarié.

M. STEPHEN PICHON - Les Allemands se sont vantés encore d'avoir un service d'espionnage si bien organisé qu'il leur permet de couler à coup sûr tous les navires amenant du matériel de chemins de fer d'Amérique.

M. PAUL DOUMER - Ils en ont coulé, en tout cas.

M. STEPHEN PICHON - On m'a dit qu'ils les avaient tous coulés et qu'on ne recevait plus de matériel de chemins de fer sauf peut-être dans ces derniers jours.

M. LE MINISTRE - Mr Claveille pourrait vous renseigner à cet égard. Les Allemands, ce n'est pas douteux, ont un service d'espionnage en Espagne et aux Etats Unis. ; les Américains s'en sont aperçus et ont pris certaines précautions; c'est ainsi que lorsque les amiraux français et anglais sont partis en Amérique, ils nous ont demandé de ne pas remonter tout de suite à Baltimore parce qu'ils avaient besoin de prendre certaines dispositions avant leur arrivée.

M. STEPHEN PICHON - Les Japonais vont-ils nous aider dans cette guerre sous-marine ? Il y a longtemps qu'ils devraient être à Marseille.

M. LE MINISTRE - Ils sont à Malte, qui leur servira de centre et où nous verrons le rôle qu'ils pourront jouer dans la Méditerranée. Ils n'ont pas encore envoyé beaucoup de bateaux: huit seulement, j'espère qu'ils en enverront davantage.

De renseignements que j'ai reçus, ces huit destroyers rapides font bonne impression; on leur reproche seulement d'être un peu ras sur l'eau. Ils n'ont pas la grosse défense de l'avant des destroyers anglais

J'ajoute que le Japon construit des bateaux pour nous et qu'il nous livrera 12 destroyers en août

M. JEANNENEY - A-t-on donné suite à une idée à laquelle Mr le ministre avait adhéré ici de la construction de chalands de haute mer en ciment armé pour le transport des charbons anglais.

M. LE MINISTRE. - Nous avons construit des chalands en ciment armé pour le service de nos ports. D'autre part, j'ai fait construire deux grands chalands en tôle dont le premier essai a donné satisfaction, sauf peut-être que ce modèle est trop grand: il pèse 2 000 tonnes et cela entraîne des difficultés de remorque. Un

professionnel du remorquage anglais que j'ai vu m'a dit qu'il ne fallait pas dépasser 1000 tonnes et qu'il fallait renoncer à l'idée de faire remorquer ces chalands par des charbonniers: nous avons donc envoyé un de nos remorqueurs de port. Il part pour la côte sud d'Angleterre dont l'Angleterre a aménagé les ports pour le chargement de ces chalands.

M. JEANNENEY - Un des techniciens de votre administration qui me paraît compétent s'étonne de la construction de certains chalands de haute mer de quatre mètres ou à peu près....

M. LE MINISTRE - Je me suis entretenu de cette question avec Mr le président du conseil. La difficulté d'avoir des tôles est considérable, tandis qu'en deux mois et demi ou trois mois, m'a affirmé un spécialiste, on pourrait construire des chalands en ciment armé sur lesquels l'eau n'aurait pas d'atteinte.

M. JEANNENEY - Il conviendrait d'insister dans cette voie.

M. LE MINISTRE - Il est évident que ces chalands, même s'ils doivent avoir une durée limitée, rendraient de grands services, en libérant la flotte qui sert actuellement au ravitaillement en charbon.

M. Paul DOUMER .- Il résulte de ces observations que vous possédez le nombre exact des navires coulés et l'importance du tonnage . Or, ces chiffres qui vous viennent de l'Amirauté anglaise diffèrent ensemble des chiffres allemands . Puisque l'Allemagne indique, nationalité par nationalité les bateaux coulés par ses sous-marins, pourquoi l'Angleterre ne donne-t-elle pas un démenti ?

M. Stéphen PICHON .- Les journaux allemands publient même le nom des bateaux .

M. Paul DOUMER .- A plus forte raison l'Angleterre peut-elle donner un démenti si ses chiffres ne concordent pas avec les indications allemandes . Si nos chiffres ont quelque véracité, pourquoi ne rectifions-nous pas les affirmations de nos ennemis ?

M. le MINISTRE .- Je vous ai dit que j'avais demandé les renseignements à l'Amirauté anglaise mais que je ne les ai pas encore obtenus . J'enverrai un officier la semaine prochaine pour les recueillir .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- Voici la liste

"Veritas" avec le nom des navires et leur tonnage .

M. Paul DOUMER .- Il a d'ailleurs été décidé qu'elle ne serait plus publiée par le Lloyd .

M. le MINISTRE .- Il a été également interdit de publier les mouvements des bateaux pour ne pas fournir des renseignements à l'ennemi . Cette mesure avait d'ailleurs été réclamée par les assurances .

M. Paul DOUMER .- Elle se justifie entièrement . Quant à la cessation de publication de la liste Veritas, ce n'est pas une confirmation des chiffres fournis par nos alliés .

M. le PRESIDENT de la COMMISSION .- Quelqu'un a-t-il encore une question à poser à M. le Ministre de la Marine ?...

Je remercie M. le Ministre des explications qu'il a bien voulu fournir à la Commission .

