Année 1921 / Février

(1)

1921 Marine.

MM.	MM.
Alfred Brard.	de Lavrignais.
Bergeon.	Le Hars.
Brindeau.	Lemarié.
Cottoli.	Lemery.
Dehove.	Le Troadec.
Doumergue (Gaston).	Morand.
Dubouyt.	Mulac.
Duroux.	Pams (Jules).
d'Estournelles de Constant.	Perreau.
Farjon.	Pierrin.
Fenoux.	de Pomereu.
Flaissières.	Riotteau.
Fortin.	Servain.
Guilloteaux.	Thuillier-Buridard.
Hayez.	Tissier.
Hennessy (James).	Trystram.
de Kerguézec.	Vayssière.
de Lamarzelle.	Vieu.

ARCHIVES DU SÉNAT

Séance du Mardi 15 Février 1921

Présidence de M. Riotteau Pt. d'âge

Présents : MM. Riotteau Doumergue, Guilloteaux, Lurier, Perreau, Brindeau, Fenoux, Hayez, Bergeon, Vaysnières Lemarié Dureau, Brard, Debierre, James Hennessy, de Lamarzelle, de Pomereu, Morand Pams, Servant, Thuillier Bussard, Leystrau, Vieu, Kayn

Election du Président

M. Gaston Doumergue est élu Président par acclamation

Election du Bureau

Sont désignés à mains levées :

Vice Présidents : MM. Riotteau, Guilloteaux, Lurier, Perreau et de Kerguézec.

Secrétaires MM. Fenoux Hayez, Bergeon Vaysnières, Lemarié, Dureau.

M. Gaston Doumergue prend place au fauteuil de la présidence.

M. Gaston Doumergue Président

Je vous remercie mes chers collègues de l'honneur que vous avez bien voulu me faire en me confiant la présidence de la Commission de la Marine. La présence dans cette commission de tous les représentants des régions maritimes de la France assurera notre travail des meilleures conditions de compétence.

Actuellement nous avons peu de choses à l'ordre du jour mais prochainement de graves questions vont se poser devant nous : la réorganisation de notre marine de guerre et le développement de notre marine marchande.

En ce qui concerne la première, j'ai reçu de M. le Ministre de la Marine la lettre suivante que je n'ai pu vous soumettre, la Commission n'ayant pas encore été élue :

19 Janvier 1921

Monsieur le Président

Le projet de loi n° 171 présenté par le Gouvernement à la Chambre des députés le 12 Janvier 1920 n'a pas encore été discuté par le Parlement, et il est probable que cette discussion ne pourra être abordée qu'après le vote définitif du budget de l'exercice 1921.

Un accord de principe s'était toutefois déjà établi entre mon prédécesseur et les commissions parlementaires de la Marine et des finances sur les deux points suivants

1° un programme de constructions neuves sera élaboré et recevra dès l'année 1921 un commencement d'exécution

2° le programme comprendra un certain nombre de sous-marins.

Il est de la plus haute importance que ce programme de constructions neuves, quel que soit son cadre définitif soit abordé dans le plus bref délai possible, et que les arsenaux de l'Etat commencent dès maintenant à reprendre la construction des navires de combat.

J'ai l'honneur de vous demander, en conséquence, de me faire savoir si vous ne faites pas d'objections à la mise en chantier immédiate, de six sous marins qui seraient construits par les arsenaux de Cherbourg et de Toulon, et pourraient ainsi être mis en service entre le 1er Juillet 1923 et le 1er Juillet 1924.

Les six sous-marins en question représentent au total une dépense d'environ de cent millions. La part imputable sur l'exercice 1921 ne dépasserait pas 12 millions chiffre très inférieur à ceux dont l'incorporation dans le budget définitif de 1921 a été envisagé jusqu'ici

Signé Guisthau.

J'ai répondu le 2 février que les pouvoirs de la Commission de la Marine élue en 1920 expiraient le 10 février et que dans ces conditions, elle n'avait pas qualité et autorité suffisante pour se prononcer

qu'il y aurait lieu de saisir la commission qui serait nommée le 10 février. (assentiment)

En ce qui concerne le développement de notre flotte marchande, la question a été étudiée déjà par la Cmre l'année dernière nous avons entendu à plusieurs reprises M. Brignon sous secrétaire d'Etat à la marine marchande. Nous devrons entendre aussi M. Rio commissaire secrétaire d'Etat à la Marine marchande qui nous a fait savoir qu'il avait de nouvelles propositions à présenter.

M. Brindeau — Je demanderai auparavant à exposer à la Commission l'état de la question, car au milieu de tous les projets intéressants présentés ou appuyés par le Gouvernement, il est assez difficile de s'y reconnaître. J'ai résumé l'historique de l'affaire dans une note que je lirai à la Commission dès sa prochaine réunion.

M. le Président — Il serait bon que chacun des membres de la Commission puisse étudier cette note. Nous pourrions demander qu'elle soit dactylographiée et un exemplaire en serait remis aux membres de la Commission.

Il en est ainsi décidé.

M. d'Estournelles de Constant — A propos du projet de loi sur l'augmentation de notre flotte de commerce je crois qu'il y aurait intérêt à attirer l'attention du Gouvernement sur l'état de certains de nos ports de commerce destinés à recevoir les grands paquebots qui font le service d'Amérique. Un de mes amis américains m'a signalé l'état déplorable des hangars de Cherbourg les passagers qui viennent en France et sont débarqués en rade ne sont même pas protégés contre les intempéries plutôt que de supporter ces inconvénients beaucoup préfèrent continuer leur voyage jusqu'en Angleterre et traverser ensuite la Manche par les paquebots réguliers. Au moment où les Américains manifestent l'intention de venir en foule visiter nos champs de bataille il serait désirable que nos

voyons organisés pour les recevoir convenablement

M. Rivet-Carnac — Des améliorations ont déjà été apportées à Cherbourg et je crois que le Gouvernement se préoccupe de la question.

M. Limouzy — Il est bon de faire remarquer que ce sont les voyageurs empruntant les lignes anglaises, notamment la ligne Cunard qui débarquent à Cherbourg. La Cie Transatlantique débarque les voyageurs au Hâvre. On peut se demander s'il y a bien de favoriser les lignes anglaises qui font ainsi concurrence à nos lignes françaises.

M. Lissier — Lorsque nous entendrons M. Rio, je demanderai à M. le Président d'attirer tout particulièrement l'attention du Gouvernement sur la transformation de nos citernes en bateaux-citernes pour le pétrole.

M. Brindeau — J'ai déjà échangé avec la Marine marchande une correspondance à ce sujet. Je poserai à nouveau la question à M. Rio.

La séance est levée

Le Président

Séance du Vendredi 24 Février

—

Présidence de M. Gaston Doumergue Président.

—

Présents : MM. Gaston Doumergue, Rolland, Guillaumin, Le Hars, Morand, Fenoux, Farjon, Lemarié, Brindeau, d'Estournelles de Constant, Perreau, de Lavergnat, Bergeon, Brard, Dudouyt, de Lamarzelle, Hennessy, Krystram, Durous, Thuillier-Buridard.

—

M. le Président. J'ai reçu de M. le Président du Sénat la lettre suivante

Monsieur le Président et cher collègue.

La conférence des Présidents des Grandes commissions, réunie sous ma présidence, a constaté que la nomination des Vice-Présidents et des secrétaires avait été faite dans des conditions différentes au sein des diverses commissions et qu'il était nécessaire d'établir une règle commune dans le sens de l'article 23 du nouveau règlement.

On a justement fait observer que l'organisation du travail intérieur dans chaque commission n'assistait pas afin de mieux coordonner et de mieux orienter l'activité de nos collègues. la création de sections et de sous-commissions dont les vice-présidents et les secrétaires seraient appelés à suivre particulièrement les délibérations

Il a été entendu, en conséquence, que le nom des présidents serait seul publié dès maintenant au Journal officiel et que celles des commissions, qui auraient élu tout d'abord un nombre de vice-présidents et de secrétaires supérieur au chiffre fixé par le règlement voudront bien indiquer ceux de leurs membres qui seraient désignés au Journal officiel. comme vice-présidents et secrétaires de la commission plénière et ceux qui seraient chargés de la direction des travaux de chaque section et sous commissions.

Je vous serais reconnaissant de me faire

connaître le plus tôt possible la décision prise par votre commission

Veuillez agréer etc. - - - - - -

Signé Léon Bourgeois.

Je crois que pour déférer au désir exprimé, conformément au règlement par M. le Président du Sénat nous pourrions envisager la création de quatre sous commissions Marine militaire, marine de commerce, pêche, et aviation maritime. Assentiment.

Après échange de vues entre les membres de la Commission le bureau de trouve ainsi constitué définitivement comme plénière

Président : M. Gaston Doumergue
Vice-présidents : M. Riotteau et Guillotteaux
Secrétaires MM. Fenoux et Hayez.

Sous Commissions

Marine militaire P.t M. de Kerguezec
Secrétaires : MM Vayssières et le Hars.

Marine marchande : P.t M. Lissier
Secrétaires MM. Bergeon et Durvaux

Pêches P.t M. Perreau
Secrétaires MM. Lemarié et Fabyan

Aviation maritime P.t M. d'Estournelles de Constant
Secrétaires M. Morand.

M. le Président — Nous répartirons ultérieurement les membres de la Commission dans ces diverses ~~sous~~ - commissions.

Il reste bien entendu que M. Brindeau reste assigné comme rapporteur général. Il fera la liaison entre ces diverses sous commissions et fera de droit partie de toutes (Assentiment).

M. le Président — J'ai reçu de M. le Ministre de la Marine la lettre suivante :

Monsieur le Président

Au cours de la précédente législature mon département avait fait délivrer à chacun des membres de la Commission de la Marine au Sénat, un laissez-passer valable pour circuler dans les arsenaux ou établissements de la Marine et pour avoir accès sur les bâtiments de la flotte.

Désireux de reprendre cette tradition, j'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien me faire connaître les noms de ceux des membres de la Commission qui désireraient obtenir un de ces laissez-passer.

Je vous prierais en même temps de m'adresser un exemplaire de la photographie des membres intéressés de la Commission pour être collée sur les laissez-passer qui seront établis personnellement à leur nom.

Veuillez agréer etc.

Signé Guisth'au

M. le Président — Je prierai les membres de la Commission qui désirent obtenir ce laissez passer de remettre leur photographie à notre secrétaire adjoint qui fera le nécessaire.

Audition de M. Guisth'au Ministre de la Marine

M. le Ministre de la Marine est accompagné de MM. l'amiral Grasset chef d'état-major, Durand-Viel chef du cabinet militaire et Bergeron secrétaire général.

M. le Président — Je vous remercie, Monsieur le Ministre d'avoir bien voulu répondre à notre appel. Votre prédécesseur était venu l'an dernier nous exposer les grandes lignes d'un plan naval en préparation. Depuis lors bien du temps a passé. Nous avons suivi avec attention les débats qui se sont poursuivis à la Chambre ces jours derniers et il nous est apparu qu'entre les conceptions et les projets que M. Landry avaient exposés ici et ceux que le Gouvernement actuel élabore, il y avait une certaine différence.

Le désir de la Commission serait moins d'entendre des considérations d'ordre général, que d'avoir des précisions

Nous désirons d'abord savoir si le Gouvernement pour arrêter son plan, a conçu une politique - la flotte est entièrement fonction d'une politique déterminée - comment il entend adapter son plan à cette politique, s'il se préoccupe enfin des moyens financiers de réaliser les projets qui ont été formés au ministère de la marine

Je n'ai pas, bien entendu, à vous tracer les lignes de votre exposé ; il sera écouté avec beaucoup d'attention et je puis vous donner l'assurance, par avance, que la Commission de la marine tout entière est animée du désir d'aider le Gouvernement et le Ministère de la Marine dans une tâche qu'elle sait aujourd'hui plus difficile que jamais. Elle n'a aucune arrière pensée de lui créer des difficultés, elle n'envisage que l'intérêt national et, pour servir cet intérêt national, notre concours absolu vous est assuré.

Monsieur le Ministre. Je vous remercie, Monsieur le Président des paroles bienveillantes que vous m'adressez et de l'accueil que vous voulez bien, ainsi que la Commission me réserver. Jour par jour, j'entends collaborer avec la Commission de la Marine du Sénat, et pour souligner ce désir, je déclare que je tiens à vous apporter ici les documents les plus secrets, qu'il m'est naturellement impossible de lire à la tribune.

Je vous demande également la permission de restaurer un ancien usage : c'est de créer des laissez-passer permanents permettant à chacun de vous d'entrer à l'improviste dans les arsenaux, de visiter les chantiers et les unités navales librement, de manière que vous puissiez exercer votre contrôle en dehors même de toute intervention du ministre et du Gouvernement.

Ceci dit j'en viens à l'examen des questions que vous m'avez posées.

Pour qu'une flotte existe, et pour qu'elle navigue il faut d'abord un plan d'armement et d'autre part un programme de constructions. ~~Et~~ Et puis à côté de ça il y a l'administration entière fonction de l'un et de l'autre qui peut être élargie ou

diminuée suivant que les nécessités de la flotte qui navigue ou du programme de constructions navales permettent ou non d'envisager une certaine compression.

En ce qui concerne la flotte existante, j'ai dit et je répète que je suis décidé à ne conserver que les unités qui ont une valeur propre, à les armer à pleins effectifs et à les faire naviguer. Je considère en effet, qu'il y a nécessité à ne pas conserver des navires démodés qui ne peuvent plus servir utilement et qu'il y a intérêt d'autre part, pour le personnel et pour le matériel, à ne pas laisser les bateaux dans les ports, mais à les faire naviguer le plus possible sinon onze mois de l'année sur douze.

A cet égard, je tiens à m'expliquer: quand je suis arrivé au ministère au mois de janvier, j'ai trouvé un plan d'armement préparé et je dois même ajouter publié sans que je le sache le 19 janvier, alors que j'ai pris possession de mes fonctions le 17 janvier. A l'examen de ce plan - l'amiral Grasset n'était pas encore arrivé - il m'est apparu tout d'abord qu'il était en contradiction avec ce que la Commission de la Chambre avait voulu. Celle-ci avait entendu réduire à 46 000 l'effectif des équipages; or le plan d'armement prévoyait 57 000 hommes. Aussi dès que l'amiral Grasset eut bien voulu me donner sa collaboration, nous décidâmes d'arrêter un nouveau plan d'armement se conformant dans la mesure du possible aux décisions de la Commission. Ce nouveau plan est prêt; nous l'avons publié ces jours-ci: il a pour effet de ne plus exiger que 52 000 hommes, de ne mettre en service que des unités excellentes à effectif complet. Il est une légende qui court à la Chambre, et peut-être ici et qui s'est accréditée un peu par notre faute: on a l'habitude dans la marine, de diviser les équipages en "service à la mer" et service à terre, si bien que dans certains esprits, le service comporte des "marins de bureaux" des gens qui ne naviguent pas. La marine, elle, sait ce que cette expression signifie

mais les personnes qui ne sont pas au courant peuvent donner à cette interprétation ce terme une interprétation fausse. Pour mettre la commission au courant j'ai fait dresser un état de répartition de ces 52 000 hommes de leur emploi sur les unités et dans les écoles; si vous le désirez je pourrai, M. le Président en faire faire une copie pour la commission. Voici, en tout cas quelques chiffres:

Division active - c.a.d. comprenant les navires qui sont à plein effectif: une escadre de quatre cuirassés type Provence puis des divisions légères de 3 croiseurs dont une en Syrie, une division de l'Atlantique, de l'Extrême Orient, du Maroc, du Pacifique, soit au total 16.699 hommes puis les flottilles de défense avec 2000 hommes en chiffres ronds, puis toute la série des bâtiments d'école avec 2000 hommes enfin une série de bâtiments gardiennés avec très peu d'effectifs, si bien qu'à l'heure actuelle en ce qui concerne le service à terre proprement dit; il ne reste plus que 551 personnes dont la plupart sont des marins qui ne peuvent pas naviguer soit pour raison de santé, soit précisément par ce qu'ils ont rendu déjà des services tels que la navigation n'est plus possible pour eux. De plus il faut un volant pour permettre de parer aux indisponibles aux congés et de pourvoir aux vacances.

Quand vous aurez cet état sous les yeux, vous connaitrez donc exactement le plan d'armement, c.a.d. l'utilisation de la flotte actuelle, telle qu'elle doit naviguer à pleins effectifs, la flotte qui sert aux écoles, la flotte qui sert ~~aux écoles~~ dans les mers lointaines, celle enfin qui reste disponible comme volant pour parer aux unités qui peuvent manquer.

Je ferai remarquer que nous sommes obligés d'employer des navires qui ne sont pas de tout premier ordre parce que, autrement, nous ne pourrions satisfaire aux exigences de l'heure présente, si bien que nous devons envisager dès maintenant l'établissement d'un plan de constructions

qui réponde aux besoins du moment. Quand la Chambre a été saisie des projets de lois actuellement soumis à ses délibérations, elle a discuté, sur deux rapports dont l'un de M. de Kerguézec ce qu'il y avait lieu de faire; elle n'a pas définitivement statué, mais elle a donné à entendre qu'elle était disposée à laisser exécuter 6 croiseurs, 36 sous-marins, 12 torpilleurs, à titre d'essai en quelque sorte. J'ai voulu demander à mettre tout de suite en chantier quelques unités, mais les règles budgétaires s'y opposent je n'en suis pas autrement fâché.

A quel programme naval devons-nous nous arrêter? Nous ne pouvons avoir la prétention de créer des unités telles que nous puissions entrer en concurrence avec l'Angleterre, les Etats Unis ou le Japon, mais nous devons avoir une prétention: c'est d'être au moins à égalité avec l'Italie à cause de la maîtrise nécessaire de la Méditerranée. Pour cela il nous faut une flotte qui nous permette non seulement de résister à l'Italie mais surtout d'assurer nos communications avec l'Algérie, l'Afrique du Nord et peut être aussi avec Dakar, parce que c'est la notre réservoir d'hommes en cas de guerre et aussi une source importante de provisions en denrées alimentaires et en matières premières fort utiles. Donc notre but doit être celui-ci. Avoir une flotte suffisante pour que nous puissions conserver la maîtrise de la Méditerranée et en même temps, en cas d'hostilités avec l'Italie, garder une force nettement supérieure à celle qu'elle peut avoir. Tout à l'heure je vous demanderai de bien vouloir donner la parole à l'amiral Grasset pour vous exposer la situation exacte de la flotte italienne. A l'heure actuelle nous sommes à peu près à égalité: ce n'est pas suffisant.

Nous avons aussi à pourvoir à la défense des côtes. Nous le ferons par des moyens multiples: avions dirigeables, batteries fixes et mobiles. Il y a là tout un programme spécial que nous sommes en train d'étudier. Pour la défense

fixe, nous utiliserons à terre toutes les installations qui y sont déjà. En ce qui concerne les canons des anciens cuirassés démodés comme le Mirabeau, nous faisons des expériences en vue de chercher à enfouir leurs tourelles de telle sorte que les canons pouvant tirer sous un plus grand angle aient une plus grande portée. Nous avons aussi engagé avec la guerre des conversations pour préparer un plan de défense mobile des côtes. L'avis du Général Buat est que cette défense mobile pourrait être outillée de telle sorte qu'au cas où elle deviendrait inutile sur la côte on puisse la transporter sur le front terrestre.

Si donc nous avions seulement comme but la défense des côtes d'une part, la suprématie dans la Méditerranée d'autre part la réalisation serait facile, mais, messieurs un événement grave est survenu ces jours derniers et que je vous communique à titre confidentiel. A raison de la conférence de Londres, nous avons été obligés de surveiller de près ce qui se passe en Allemagne et notre service de renseignements nous a apporté la semaine dernière, le plan de mobilisation maritime de l'Allemagne. Aux termes du traité, l'Allemagne est autorisée à conserver 6 croiseurs de 10 000 tonnes et 2 de remplacement, soit 8 croiseurs, des tous-mâts et des torpilleurs. Mais dans le document que je vais faire passer sous vos yeux, vous pourrez constater que l'Allemagne à l'heure actuelle est à certains égards plus forte que nous et disposerait à l'occasion de disponibilités plus grandes que celles que lui donne le traité de paix. Je n'ai pas fait usage de ce document à la tribune, mais il pourra vous servir de terme de comparaison et il vous prouvera que notre effort doit, non seulement nous assurer la maîtrise dans la Méditerranée, mais nous mettre en mesure le cas échéant de pouvoir lutter efficacement contre l'Allemagne. L'amiral Grasset va vous donner si vous le voulez bien toutes explications utiles sur ce point.

M. l'amiral Grasset — Dans le plan dont vient de parler M. le Ministre les Allemands ont prévu l'armement de 8 cuirassés, d'autant de croiseurs, et de torpilleurs. Le Ministre de la Marine allemand a montré dans un discours récent qu'il entendait donner à la Marine allemande toute la puissance qu'elle pouvait avoir dans les limites du traité de paix. D'après le traité les Allemands pouvaient avoir 8 cuirassés plus deux de remplacement de 10000 tonnes, ces deux derniers pouvant être construits lorsque ceux qu'ils possèdent actuellement auront plus de 20 ans. Or tous les cuirassés allemands ont plus de 20 ans. Par conséquent l'Allemagne peut construire de nouveaux bateaux. Quels seront-ils. Il est probable que les Allemands ne construiront plus de cuirassés de 10.000 tonnes car ce sont des navires trop faibles, mais des croiseurs cuirassés. La ligne de démarcation entre le cuirassé et le croiseur cuirassé est mal définie. Un croiseur-cuirassé est un cuirassé dont la cuirasse est réduite alors que son armement et sa vitesse ont été augmentés. Par conséquent il est probable que les allemands construiront des croiseurs à grande vitesse et à puissant armement. Les croiseurs cuirassés ont leur utilisation indiquée dans les mers pour couper notre commerce et nos communications; par conséquent, nous devons répondre à ces projets allemands, par la construction de croiseurs cuirassés pouvant les combattre. Les Allemands ont droit à des cuirassés de 10 000 tonnes ils construiront des croiseurs dépassant entièrement ce tonnage. Ils ont le droit de remplacer les croiseurs ils viennent d'en mettre un en chantier pour lequel ils ont voté 25 millions de marks ce croiseur devrait être de 6000 tonnes, mais, d'après les renseignements que nous possédons il atteindra probablement 7000 tonnes. Nous aurons donc à combattre 8 cuirassés de 10.000 t. en comptant les deux cuirassés de remplacement et 8 croiseurs de 6 à 7000 tonnes. Que devons nous construire? Pas de doute des croiseurs cuirassés plus forts c.a.d. de 11000 tonnes. Nous ne pouvons répondre à ce programme allemand par la

construire de croiseurs de 6000 tonnes : Nos croiseurs cuirassés légers devront avoir au moins 11000 tonnes.

M. le Ministre — Au minimum

M. l'Amiral Grasset. — Leurs nos petits croiseurs seraient écrasés par les gros croiseurs cuirassés allemands. Pour le moment en cuirassés nous avons ce qu'il nous faut. Nous en avons 7 rien à craindre de ce côté, mais nos croiseurs sont anciens : ils ont 18 ans. Il faudra dans un avenir prochain construire des croiseurs pour répondre à ceux des Allemands. Chaque fois que les Allemands construiront un croiseur de 11000 tonnes il faudrait que nous en construisions deux. et j'entends des croiseurs de 11000 tonne et non de 7000.

J'ajoute que l'établissement d'un programme en cette matière est naturellement chose relative ; au fur et à mesure que les Allemands construiront nous devrons construire en même temps : mais nous pouvons attendre qu'ils commencent.

Puisque les Allemands ont mis un croiseur en chantier nous devrions en mettre deux de 11000 tonnes. Pour les contre-torpilleurs et torpilleurs nous arrivons à égalité avec les Allemands ; mais ils ont une classe de navires très dangereux : ce sont les avisos et mouilleurs de mine, ils en ont 99. Ils ont gardé ces bateaux nous prétexte de draguer les mines mouillées ds la Baltique. Quand finira ce dragage ? Je n'en sais rien : ils le font, naturellement, durer le plus longtemps possible. Ces mouilleurs de mine sont bien armés ; ils possèdent deux canons de 10f, ils marchent à une vitesse de 17 nœuds et peuvent porter 80 mines. Ils sont en même temps mouilleurs et dragueurs de mines.

Il serait nécessaire d'attirer l'attention de la commission de contrôle instituée par le traité de paix pour que les Allemands ne gardent pas ces bateaux, qui, en temps de guerre viendraient mouiller des mines, par ce qu'on peut espérer, si on attire l'attention de la Commission de contrôle, qu'ils vont disparaître nous possédons d'ailleurs, quelques petits bateaux derniers vestiges de la guerre qui pourraient leur donner la chasse.

M. le Ministre — Un mot encore sur cette question des croiseurs à opposer à ceux de la flotte allemande. Comme la Chambre a demandé l'inscription au budget d'une amorce de 7½ millions j'aurais voulu, dans le budget saisir à nouveau la Chambre et le Sénat, pour que cette amorce fut faite en vue de la construction de deux croiseurs de 11000 tonnes. J'en ai parlé avec les officiers de mon état major qui avaient fait l'ancien programme naval et tous ont reconnu la justesse de cette idée : nécessité de posséder des croiseurs de 11000 tonnes. Quand j'ai levé la séance, je leur ai dit : Nous collaborons tous à la même tâche ; je vous prie de me donner nettement votre avis". Le surlendemain, tous sont venus me dire, nous sommes absolument d'accord, il faut des croiseurs cuirassés de 11000 tonnes, il ne faut pas lancer de bateaux plus petits que ceux des allemands". Notons également que les allemands pourraient tirer une force considérable de leurs paquebots armés.

M. Perreau — Les croiseurs de 8000 tonnes sont insuffisants, par grosse mer il ne pourrait donner de vitesse, vos croiseurs de 11000 tonnes eux mêmes sont de bien petite taille pour avoir un grand rayon d'action.

M. l'amiral Grasset — Je crains de ne pouvoir les obtenir du Parlement.

Voici maintenant quelques renseignements en ce qui concerne notre situation vis-à-vis de l'Italie :

Nous avons 7 dreadnoughts, les Italiens en ont 5, les Italiens ont en outre 3 vieux cuirassés type "Italie". Nous garderons en service 3 "Vollaire" qui leur sont supérieurs. Nous sommes donc plus forts en ce qui concerne les cuirassés. Pour les croiseurs-cuirassés nous en avons de vieux, les Italiens aussi ala compense. En croiseurs légers nous en avons 5, l'Italie 8. Pour les gros contre-torpilleurs, la situation est tout à fait mauvaise : nous n'en avons qu'un alors que l'Italie en a 10 tout neufs puisqu'ils sont postérieurs à 1917. Nous avons en outre 36 torpilleurs, l'Italie 40. Pour remédier à cette situation nous demanderons la construction de 12 contre torpilleurs. Pour les torpilleurs,

nous en demandons également 12 de 1400 tonnes ce qui nous en donnera 48 contre 43 à l'Italie. C'est un minimum. Quant aux sous-marins, nous en avons 52 alors que les Italiens en possèdent 49; par conséquent la situation serait bonne, mais il faut tenir compte que nous avons 11 Brumaire extrêmement anciens qui vont disparaître très prochainement; par conséquent pour maintenir la situation, il faudrait 12 nouveaux sous-marins ce qui ne ferait que remplacer les unités disparues.

M. le Ministre → En résumé, sans aborder le programme d'ensemble qu'il conviendra de discuter plus tard, ma conclusion est celle-ci. A l'heure actuelle il y a urgence à commencer l'exécution d'un programme minimum de deux croiseurs, douze sous-marins 12 torpilleurs et 12 contre-torpilleurs. Voilà ce que je puis dire en l'état actuel, bien entendu sous réserve pour les deux commissions des finances et de la marine qu'elles aient la possibilité de procéder à un examen sérieux de tout ce programme. Je voudrais, pour commencer mettre en chantier 4 sous-marins à Cherbourg, 2 à Toulon et 2 croiseurs dont 1 à Lorient, et l'autre à l'industrie privée; j'estime en effet que celle-ci doit partager la construction avec les arsenaux. Ceux-ci ne pourraient en ce moment faire plus que ce que je viens d'indiquer.

M. l'Amiral Grasset Je vous demande la permission d'insister sur un point: nous n'avons pas de mouilleurs de mines et nos mines pour combattre sont mauvaises: on a cherché le mieux et on n'est même pas arrivé à quelque chose de bien. Nous avons 2 mouilleurs de mines qui ne peuvent porter que 100 mines chacun. C'est insuffisant. Pendant la guerre on mouillait des champs de 100 000 mines. Ces deux mouilleurs de mines sont très vieux: l'un d'eux va être condamné incessamment et l'autre est appelé à disparaître également dans un avenir prochain. Il serait indispensable d'avoir deux autres mouilleurs de mines et de compléter l'approvisionnement en mines car la nécessité d'avoir à mouiller des mines peut se présenter demain, en cas par exemple de mesures à prendre contre l'Allemagne. Il serait bon en attendant de procéder à la transformation de

quelques bateaux provenant des prises de guerre et que la marine marchande pourrait nous céder. C'est un travail de six semaines, mais il faut le commencer tout de suite.

M. le Ministre — Pour parer à tout événement j'ai déjà demandé un de ces bateaux la semaine dernière, on me l'a donné et dès la semaine prochaine je pourrai le faire charger de mines si cela est nécessaire.

En ce qui concerne la flotte de navigation j'ai pris la mesure suivante : j'envoie deux amiraux dans tous les ports pour faire dresser l'état des bateaux condamnés ou à condamner mais je me heurte à cet égard à un formalisme tout particulier dont je veux dire un mot à la commission. Quand la Marine condamne un bâtiment, cela veut dire qu'elle le passe au domaine. Nous sommes en effet régis par cette règle que, lorsque la marine propriétaire d'un bateau n'en veut plus, elle n'est pas libre d'en disposer ; elle le passe au domaine, mais en fait cette mutation de propriété ne s'opère que sur une simple feuille de papier et le navire reste toujours dans l'arsenal ou le port où il risque à tout instant d'être détruit par un accident ; il faut le conserver, le garder, l'empêcher de pourrir complètement ; quelquefois, malgré ces précautions des accidents se produisent, des trous surviennent. Il y a là toute une série de frais qui incombent au budget de la marine et qu'elle fait sur des navires absolument inutiles et qui, en somme, ne lui appartiennent plus.

De plus il peut se faire que dans les ports où ils sont gardés, on nous propose au sujet de ces bateaux, des échanges des transactions, nous ne pouvons y souscrire ; il faut passer par la filière du receveur de l'enregistrement, accomplir toute une série de formalités et l'enregistrement vend quand il lui plaît. Tout cela est lamentable. J'ai donc préparé un projet de loi pour permettre à la marine, sous certaines conditions, de procéder à ces opérations elle-même, à charge naturellement de verser au budget les sommes qu'elle pourrait retirer de ce fait. Nous pourrions ainsi profiter des occasions au mieux des intérêts de l'Etat. Nous avons par exemple à Toulon, l'épave

de la "Liberté". Il y a des années qu'elle est là, il faudrait l'enlever. On nous a fait à un moment donné la proposition suivante : je démolis l'épave donnez moi trois vieux bateaux. L'opération eût été avantageuse car les crédits nécessaires pour enlever cette épave sont très élevés. A Cherbourg le maire m'a supplié de démolir les vieux bateaux pour remédier à la crise du chômage je n'ai pas pu le faire.

Telles sont, Messieurs, les explications que je tenais à vous donner.

M. le Président. Nous vous avions posé une question générale en vous demandant comment vous envisagiez l'effort à faire par la Marine et si cet effort ne devait pas être en fonction d'une politique déterminée. Vous nous avez dit et redites vous encore, que c'était bien ainsi que vous entendiez réaliser cet effort. Evidemment il ne peut tenir à rivaliser avec des marines comme celles de l'Angleterre des Etats Unis ou du Japon, mais il doit répondre à d'autres besoins d'abord la défense de nos côtes et en même temps envisager une guerre possible avec l'Allemagne et l'Italie. L'Italie peut être dangereuse pour nous avez-vous dit, en ce sens qu'avec une flotte de guerre supérieure à la nôtre elle menacerait le cas échéant nos communications avec l'Algérie et nous priverait de tout ravitaillement par le bassin méditerranéen ou même l'Atlantique. Vous nous avez très nettement exposé notre situation vis à vis de l'Italie.

Vous nous avez révélé en outre un fait très important à savoir que du côté de l'Allemagne, où le danger naval semblait ne pas devoir exister d'ici quelque temps, ce danger apparaît dès aujourd'hui comme menaçant. Il faut s'attendre à ce que dans un avenir prochain, elle construise des navires puissants et rapides qui pourraient à la fois menacer nos côtes et nos transports à travers l'Océan, elle pourrait en même temps si on les lui laisse, avec les 99 avisos ou mouilleurs de mines qu'elle possède, venir miner nos côtes de ces dangereux engins. Donc vis-à-vis de l'Allemagne vous considérez que nous pouvons être

prochainement en état d'infériorité : il y a lieu en ce qui concerne les mouilleurs de mine à prendre des mesures qui relèvent de la diplomatie.

M. le Ministre — Parfaitement

M. le Président — En ce qui concerne l'effectif naval, vous considérez que l'Allemagne va construire

M. le Ministre — Elle construit

M. le Président — Et vous considérez que nous devons avoir des unités à leur opposer : vous estimez que ces unités doivent être de navires de 11000 tonnes : pour le moment, vous estimez que la construction de deux navires de ce tonnage empêcherait l'Allemagne de nous être supérieure. Vous avez ajouté que l'Allemagne commence à construire des paquebots rapides et vous pensez qu'en temps de guerre, ces paquebots pourraient être utilisés par elle comme croiseurs auxiliaires. Chez nous, se préoccupe-t-on de la question ? La marine de guerre est-elle mise au point en rapport avec la marine marchande ?

M. le Ministre — J'en dirai un mot tout à l'heure à propos de la marine marchande.

M. le Président — Vous nous avez parlé tout à l'heure de la défense des côtes au cours d'une guerre possible : il est un armement de combat qui joue un rôle important à l'heure actuelle dans cette défense c'est l'aviation maritime. Avez-vous des indications à nous donner sur ce point.

M. le Ministre — Pour l'aviation nous sommes en pleine organisation. Dans le projet de budget nous avions demandé un crédit de 15 millions : il a été considérablement réduit par la Chambre. J'ai envisagé la création d'écoles de formation pour l'aviation maritime comme il en existe dans l'armée nous sommes, à ce sujet, en conversation avec la guerre en vue de conjuguer notre action par ce que l'aviation de côte pourrait le cas échéant servir à la guerre. Les deux état-majors étudient l'affaire : nous avons déjà des centres d'aviation à Toulon, Rochefort, Cherbourg. C'est un commencement : j'ai réuni récemment le général Mangin

avec le général Buat et l'amiral Grasset : nous aurons un effort pour réaliser ce qui est nécessaire, mais je le répète on a fortement diminué mes crédits.

Je pourrai vous envoyer un état de mes crédits d'aviation.

M. Brindeau

Je voudrais adresser trois questions à M. le Ministre : la première a trait aux cuirassés du type Normandie qui n'ont pas été achevés que le Gouvernement entend-il en faire ? Veut-il continuer la construction ou a-t-il l'intention d'utiliser ces navires pour une autre destination ? Cette question se lie à celle de la marine marchande ; vous savez, en effet, que dans le projet qui nous a été présenté par le sous secrétaire d'Etat à la marine marchande figurerait une tranche de 100 millions pour la construction de pétroliers. Si ces pétroliers doivent être construits par l'industrie privée avec l'aide de l'Etat est-il possible d'utiliser pour le transport du pétrole des cuirassés type Normandie ? Nous avons eu sur ce point des renseignements contradictoires : je parle de l'opinion du Sous Secrétaire d'Etat à la Marine marchande et du sous secrétaire d'Etat aux essences, je ne parle pas de l'opinion de la Marine. Dans une première communication on nous a dit " Il n'y a pas lieu d'utiliser un cuirassés comme pétroliers et ce pour diverses raisons dans le détail desquelles je n'entre pas, mais on pourrait les utiliser, si on pensait à les maintenir dans la flotte comme bateaux réservoirs. Dans une deuxième communication, à la suite d'une demande de renseignements faite sur une question de notre collègue M. Turcat, il a été indiqué, par une note du Directeur des constructions navales au ministère de la marine marchande que la dépense pour transformer un cuirassé en pétrolier serait de 25 à 30 millions la construction directe d'un pétrolier coûtant 40 millions il y aurait possibilité de réaliser une économie de 10 millions.

Voici ma seconde question : le ministre estime-t-il que la marine militaire devrait posséder pour son usage spécial des navires pour le transport du mazout et des huiles lourdes nécessaires à la flotte ou entend-il s'adresser pour ce transport à l'industrie privée ?

Ma troisième question est d'ordre un peu différent quoi qu'elle ait trait également à la marine marchande. Dans la première tranche de l'avant projet dont on parlait tout à l'heure figurent 50 milliers pour les cargos en construction dans les arsenaux. La Commission de la Marine du Sénat a été amenée à examiner dans quelles conditions ces cargos avaient été commandés. Or d'après les renseignements donnés à la Commission, aucun crédit n'avait été ouvert pour la construction de ces cargos. Nous désirons obtenir des précisions sur ce point et savoir d'autre part dans quel état d'avancement se trouve la construction de ces navires. Cette question intéresse d'autant plus la Commission de la Marine, du point de vue de la Marine marchande que tout récemment le Gouvernement a déposé un projet de liquidation de cette flotte marchande. Or dans l'exposé des motifs, figure un paragraphe disant que la liquidation de la flotte marchande portera à la fois sur les navires construits et les navires en construction. Je demanderai à M. le Ministre s'il a dans cet ordre d'idées des renseignements à fournir à la Commission.

M. le Ministre — Je réponds tout d'abord à la question concernant les cuirassés type Normandie. Avant la guerre, en 1911, on a décidé la construction de cinq cuirassés de ce type. ~~Avant la guerre, en 1911, on a décidé la construction de~~ Ils ont été entrepris et quand la guerre est arrivée, ordre a été donné d'arrêter la construction. Le degré d'avancement de ces navires, correspond pour quatre d'entre eux à 50 ou 60 % et pour le cinquième à 25 %. Si on voulait achever ces navires type 1911, ils ne pourraient être terminés qu'en 1927 ou 1928 et, pour employer une expression que j'ai lue dans un rapport du Conseil supérieur de la Marine, ils ne seraient plus à la page. En arrivant au Ministère j'ai trouvé des décisions multiples prescrivant de ne pas achever les constructions : je n'en ai pas pris la responsabilité : je me suis trouvé devant un état de fait. Je vais vous indiquer ce qu'il en coûterait de les continuer en vue de leur

destinataire première on a dépensé à l'heure actuelle pour ces 2 cuirassés 166 millions: d'après les prévisions initiales c.a.d. d'après le devis d'origine, il faudrait encore 209 millions pour les terminer, mais il faut tenir compte de la cherté accrue des matériaux: les uns estiment la dépense à 500 millions, les autres à 900 millions en réalité il ne peut s'agir là que de probabilités.

Avant d'envisager la solution la plus simpliste, c.a.d. la vente des coques comme matériel de démolition, est-il possible de les utiliser? Je dois dire tout de suite que la vente des coques laisserait encore au trésor une perte qu'on a estimée approximativement à 121 millions. Sur les 166 millions actuellement dépensés 30 représentant la valeur d'appareils, chaudières, d'artillerie que le ministère de la guerre a utilisés pendant les hostilités. Il faut donc déduire cette utilisation, estimée 30 millions des 166 millions, la valeur résiduelle des appareils qui restent à bord est évaluée à 15 millions, d'où le chiffre que je vous ai donné de vous indiquer. Mais derrière ces dépenses déjà faites il en est d'autres qui sont dues aux indemnités de résiliation. C'est ainsi que l'Etat ayant traité avec un chantier pour la construction d'un cuirassé, la loi Faillite ne peut pas à l'égard de l'Etat alors qu'elle peut entre le chantier et ses entrepreneurs. Il peut en résulter des complications que M. Morand qui connaît bien la question pourrait préciser. Il est impossible actuellement de prévoir la somme qui serait ainsi due pour résiliation. On avait songé à faire de ces cuirassés des porte-avions: des expériences ont été tentées à cet égard à Toulon sur le Béarn on ne peut dire qu'elles soient encourageantes. D'autre il y a eu déjà des accidents. J'apporterai à la commission des renseignements dès que je les aurai complets.

Peut-on en faire des pétroliers? La question est discutée les bateaux seraient sans doute capables de contenir 19000 tonnes de pétrole, mais de l'avis unanime un bateau étanche à l'eau ne le serait pas au pétrole et il faudrait reprendre le calfatage: la fluidité étant différente, l'étanchéité n'est pas la même.

M. Perreau — Ne pourrait-on trouver un procédé de calfatage spécial pour le pétrole ?

M. le Ministre — Je ne puis vous dire personnellement ce que peut faire la science à cet égard.

D'autre part, vous pouvez constater, d'après les états que je vous enverrai, que nous avons 6 pétroliers navigant et qui donnent satisfaction. Il existe, vous le savez, une théorie d'après laquelle il est nécessaire de posséder non seulement des pétroliers, mais aussi des réservoirs à terre. Le prix d'un réservoir à magnat, est estimé à 250 francs la tonne à terre, sans blindage et à 450 fr la tonne avec blindage. Par conséquent vous n'avez qu'à multiplier le volume et le poids pour savoir le prix qu'entraînerait cette transformation. Ajoutez que des pipe-lines sont nécessaires pour remplir ces réservoirs. D'aucuns affirment qu'il est nécessaire de combiner l'existence des réservoirs à terre avec la construction des navires pétroliers moins grands. Quoi qu'il en soit, il est certain qu'on va courir à des frais considérables si on veut transformer ces cargos en pétroliers, surtout du fait de l'étanchéité. La question se pose de savoir s'il ne serait pas possible d'en faire des réservoirs à terre et ce d'autant plus, que dans le programme de la marine marchande auquel vous faites allusion il est prévu quatre navires pétroliers du type Arbe. Ces quatre bâtiments ont été commandés par une décision ministérielle du 29 Mars, et une autre du 3 mai par la marine marchande aux arsenaux. Les quatre pétroliers sont en achèvement à flot, l'un en montage sur cale. S'ajoutant aux six pétroliers que nous avons déjà avec les réservoirs à terre, pour le moment la situation est satisfaisante.

On s'est demandé aussi s'il était possible d'utiliser commercialement les cargos type Normandie. Pourrait-on par exemple en faire des paquebots : on avait pensé en faire des paquebots pour l'Extrême-Orient. La marine marchande a répondu après examen, que la question ne l'intéressait pas. J'ai fait venir alors M. Ferrand

qui est à la tête des Chantiers de Normandie : je leur ai demandé Pensez-vous qu'il soit possible de faire des cuirassés Normandie des pétroliers ou des paquebots ?

Son intérêt aurait pu leur répondre affirmativement car c'est dans ses chantiers que cette transformation se serait opérée. Il m'a répondu nettement : il faut les démolir.

Pour répondre à votre dernière question, bien qu'elle ne me concerne que tout à fait accessoirement, je dirai qu'il est exact que depuis un certain temps la marine marchande a décidé de construire des bateaux et en a confié la construction aux arsenaux. Voici leur situation.

Cherbourg : commande de 5 cargos type Marie Louise - cargos de 3000 tonnes - un seul a été livré, un autre est en achèvement à flot, 2 sont en montage sur cale, le 5e est approuvé, mais n'est pas commencé.

Brest : commande de 5 Marie Louise. Deux sont livrés un est en achèvement, les deux autres ne sont pas commencés mais sont approuvés.

Lorient : commande de 7 Marie Louise. Deux sont livrés, deux sont en achèvement à flot, un est en montage sur cale, les deux autres ne sont pas commencés.

Rochefort : commande de 5 cargos Marie Louise dont un seulement est en achèvement à flot, et un en montage sur cale.

En ce qui me concerne, si j'entreprends le programme naval je ne veux pas continuer ces commandes : je n'ai pas à apprécier les raisons qui les ont motivées, cela ne me regarde pas, mais je ne les continuerai pas. Il y a de plus deux paquebots type d'un d'Annale destinés aux lignes de l'Algérie, en montage sur cale à Brest.

Ces commandes résultent : la première série de 5 cargos de lettres du 26 novembre 1918 et du 8 février 1919 et pour les deux paquebots type d'un d'Annale d'une lettre du 20 avril 1919 de la Marine marchande donnant l'ordre de les construire. La deuxième série

comme 4 cargos et elle résulte de lettres du 16 Mai et 12 Juillet 1919. Il y a enfin une troisième série de 10 cargos dont je ne saurais rien vous dire.

M. Brindeau — Tous ces cargos sont indépendants de la flotte charbonnière qui a été commandée à la suite d'instructions spéciales.

M. le Président — En somme, vous entrainez des cargos pour le compte de la Marine marchande, mais vous ne savez pas à quel usage ils commandes répondent.

M. le Ministre — C'est cela.

M. le Hars — Qu'avez-vous prévu pour faire face aux sous-marins allemands

M. l'amiral Grasset — Rien par ce que tous ceux que possédaient l'Allemagne ont été démolis

M. le Ministre — Je puis donner à cet égard un complément d'indication. L'amiral Fabre délégué pour suivre les opérations de désarmement m'a indiqué qu'il existait en Allemagne 200 moteurs Diesel au sujet desquels on discutait pour savoir s'ils devaient ou non être démolis. Sur ces 200 moteurs 11 seulement nous ont été livrés. Nous avons réussi à en faire remonter un à Surcouf (ce qui constitue un véritable tour de force) pour nous servir de modèle. Les autres sont, soit disant répartis dans les industries où ils ne peuvent rendre aucun service car ils y sont inutilisables, si bien que si on ne prend pas des mesures pour leur destruction, on peut s'attendre un beau jour à les voir sortir des usines allemandes, pour prendre place à bord de tous navires

M. d'Estournelles de Constant. — Je demande la permission de tirer des observations de M. le Ministre une conclusion en ce qui concerne la construction de ces superdreadnoughts que j'ai toujours combattus. L'aventure qui nous arrive pour ces cinq cuirassés type Normandie, est la condamnation de toute une politique et je sais gré à M. le Ministre de la franchise de ses déclarations. Elle nous permet de constater qu'à l'heure actuelle nous n'avons pas d'autre parti à prendre que de démolir ces cuirassés c.a.d donner à nouveau du travail à ceux qui les ont construits: Je fais cette observation par ce qu'il n'est pas

mauvais que ceux qui ont toujours essayé de mettre en garde les pouvoirs publics, non pas seulement ici mais en Angleterre et aux Etats-Unis contre la construction de superdreadnoughts soient à même de constater que ceux-ci sont inutilisables. Je tiens à souligner ce résultat pour l'acquit de ma conscience, parce que ayant lutté 20 années pour la défense de certaines idées il ne m'est pas indifférent de constater qu'elles n'étaient pas des chimères.

En somme, je retiens des déclarations catégoriques et très nettes lumineuses que vous nous avez apportées et dont je vous remercie pour ma part, cette conclusion, que c'est à la construction de petits et rapides unités que nous devons consacrer le peu de ressources dont nous disposons.

M. Fayon — Quelle sera la dépense qu'occasionnera l'exécution de ce programme

M. le Ministre — La dépense pour un croiseur de 11000 tonnes sera environ de 71 millions.

M. l'Amiral Granet — Le coût total du programme partiel envisagé sera de 868 millions environ et comme nous prévoyons 4 années pour l'exécution l'annuité sera de 217 millions. J'ajoute que nous pourrons peut être réaliser une économie de 100 millions en utilisant les canons de 194 mais la question n'a pas encore été envisagée.

M. Fayon — Sait on à quel type de sous-marin on va s'arrêter?

M. l'Amiral Granet — Pour le moment on se contente simplement de remplacer les sous marins du type Brumaire c.a.d. qu'on prévoit des sous-marins de 1000 tonnes environ.

M. Fayon — Je vois que l'Angleterre a construit des sous-marins de 2000 tonnes mais ce sont des navires d'expérience.

M. l'amiral Granet — Oui! comme avait fait l'Allemagne pendant la guerre.

M. Fayon — J'ai entendu avec plaisir le Ministre nous parler de la collaboration de la guerre et de la Marine pour la défense des côtes.

M. le Ministre — En ce qui concerne les aviateurs auxquels faisait allusion l'amiral Granet, pendant 18 mois ou deux ans nous n'en aurons que 5 utilisables: 2 en effet sont en cours de modification pour le tir. La guerre a enseigné en effet

qu'on pourrait tirer à plus grand angle et nous sommes en train de transformer ces canons en un tir à 25 miles au lieu de 14. Dès que ces deux premiers canons seront modifiés, ils remplaceront dans la navigation ceux existant actuellement.

J'ajoute que l'artillerie navale est moins oubliée (c'est l'avis du général Buat) pour procéder à des études, que l'artillerie de terre. Cela s'explique par ce qu'on a été toujours amené à faire des recherches en matière maritime auxquelles il n'y avait pas lieu pensait-on de procéder en matière terrestre. Pendant la guerre, l'artillerie navale a rendu de grands services parce qu'elle possédait précisément des laboratoires. A l'heure actuelle elle procède à des études intéressantes de tir à 82 kilomètres je vous donne ce détail en toute confidence.

A cet égard se pose la question du recrutement de nos ingénieurs. Le recrutement est très difficile. Nous avons actuellement des jeunes gens de tout premier ordre mais il faut nous donner les moyens d'assurer pour l'avenir notre recrutement. Nous aurons besoin également de champs de tir.

En terminant, je veux vous indiquer qu'on peut à mon avis réaliser des économies dans l'administration centrale. J'ai constitué à mon cabinet des directeurs et j'ai donné à chacun d'eux un délai jusqu'au 15 mars pour m'apporter des directives un programme comportant le maximum d'économies possibles. Il existe dans la marine un nombre considérable de superpositions et on peut arriver à réaliser beaucoup de suppressions. Pour cela j'entends constituer une petite commission de deux sénateurs, deux députés, un inspecteur des finances. Il est nécessaire que dans l'accomplissement de cette oeuvre, vous m'apportiez votre concours pour vaincre certaines résistances dont il me serait très difficile de triompher tout seul. Je compte, en la circonstance sur l'aide bienveillante des deux commissions de la Chambre et du Sénat. Quand cette commission que j'entends constituer aura apporté son dossier et conclu, je dirai au Président de la commission : "Prenez-moi l'ordre, (et je le lui demande

sans aucun amour propre) de réaliser telle ou telle suppression, telle ou telle économie." J'aurai ainsi une force considérable pour imposer ma volonté, car en telle matière, on est l'objet de sollicitations diverses. Je veux aboutir au plus grand nombre possible de compressions dans l'administration centrale. Quand le programme sera dressé j'entends le réaliser avec votre collaboration

M. de Lavergnat — Je me félicite des déclarations de M. le Ministre: je suis heureux qu'il ait rétabli le Conseil des Inventions

M. Morand — Je voudrais demander à M. le Ministre, de nous donner les caractéristiques, au point de vue tonnage, équipage et vitesse des pétroliers dont il a parlé tout à l'heure

M. le Ministre — Je vous ferai tenir ces renseignements.

M. d'Estournelles de Constant: Je demande la permission de présenter encore une observation au sujet de l'aviation. Vous avez pu remarquer au ministère de la Marine le service de l'aviation maritime. Tout à l'heure vous nous disiez que vous essayiez d'établir une liaison entre les services de l'aviation maritime et ceux de l'armée: il faudrait ajouter ceux de l'administration des travaux publics. C'est une question qui nous a particulièrement intéressés pendant la guerre, et je sais que vous aurez à cœur dans vos travaux une extrême résistance: cependant je vous demanderai d'apporter toute votre attention à la solution du problème: il faut arriver à supprimer toute cloison étanche entre l'aviation maritime et l'aviation militaire. Ce qu'il serait indispensable d'établir, sous quelque chef je n'en parle pas, c'est la liaison entre les trois aviations, navale, militaire et civile.

M. le Ministre — Le Sous Secrétariat à l'aviation a précisément été institué pour cet objet. Du reste j'ai besoin de votre collaboration: on m'a refusé les mots que j'ai sollicités pour les dirigeables et je compte m'adresser au Conseil pour obtenir notamment les 8 000 000 francs qui me manquent pour achever un dirigeable

D'autre part j'ai demandé une note sur la compétence du personnel des cadres d'aviation: dès que je l'aurai je la mettrai à votre disposition.

M. l'Amiral Gauchet — On institue actuellement le Conseil supérieur de l'Aéronautique.

M. d'Estournelles de Constant — Si vous pouvez, Monsieur le Ministre, parvenir à surmonter cette tendance à l'isolement de chacune des parties de l'aviation, vous aurez rendu à celle-ci un grand service.

M. le Président — Il me reste à vous poser deux questions. Nous n'avons pas parlé de la représentation du pavillon dans les mers lointaines. Nous avons un domaine colonial très étendu et des intérêts politiques également dans toutes les parties du monde; il peut être intéressant que notre pavillon y soit toujours représenté. Vous êtes-vous préoccupé de cette question, et peut-on avoir l'assurance qu'il y aura, non pas accidentellement, mais d'une façon permanente des bateaux ou des stations dans toutes les contrées de la terre où nous avons des intérêts? Avez-vous dans vos bateaux anciens des unités pour assurer ce service?

M. le Ministre — Ce que nous avons actuellement est insuffisant. Evidemment notre désir serait de faire naviguer le personnel le plus souvent possible, de telle sorte qu'il fut facile une affectation ici ou là. Par exemple, l'avis de l'amiral Gauchet serait d'envoyer tout de suite des unités à Rio de Janeiro.

D'une façon permanente, nous avons une division navale de l'Atlantique qui comprend trois croiseurs et deux avisos.

D'autre part, nous avons en Syrie une division qui dès que nous serons libérés là bas nous donnera des disponibilités. D'une façon permanente, nous avons en Extrême Orient 2 croiseurs 2 avisos, 3 canonnières fluviales au Maroc 1 yacht et 2 corsaires dans le Pacifique un sloop et 1 sloop également dans l'Océan Indien ainsi que pour la surveillance des pêches en Algérie; nous avons enfin une mission hydrographique qui fait le tour des côtes de France.

Si nous avions la liberté en Syrie, les navires qui sont de ce côté pourraient être joints immédiatement à la division navale de l'Atlantique ou une de celles qui stationnent dans nos colonies. Si d'autre part, on nous permettait de dépenser un peu plus de charbon, étant donné qu'il baisse un peu en ce moment, nous pourrions accompagner les grands paquebots tels

que la Provence ou la Lorraine et montrer notre pavillon jusque dans l'Amérique du Sud. Toutefois, je n'ai pas voulu donner d'ordre en ce moment par crainte d'atteindre la fin de la campagne de Londres. Mais, celle-ci terminée je compte envoyer notre escadre la plus forte dans l'Amérique du Sud. Un léger crédit à cet effet me sera nécessaire, je vous demande de ne pas nous le marchander

M. le Président — Une dernière question. Comment allons nous être saisis de ces projets. Vous proposez-vous de déposer un projet additionnel ou un projet modificatif ? Des demandes de crédits vont être introduites dans le budget. Ce sont les commissions des finances de la Chambre et du Sénat qui les examinent. Si nous nous étions fait ici une opinion sur quelques unes des questions dont vous venez de parler la Commission de la Marine serait plus forte pour faire prévaloir tel ou tel projet. Y a-t-il dans vos demandes de crédits les sommes exactes qui correspondent au programme minimum que vous avez indiqué.

M. le Ministre — Il y a une annuité de 75 millions.

M. le Président — Nous vous demanderons quand le projet de budget viendra ici de nous donner une note dans laquelle vous indiquerez quels sont ceux des crédits qui correspondent au programme dont vous venez de parler.

M. de Lamarzelle de Lorulant. Je vous demanderai, Monsieur le Ministre de ne pas faire porter vos réductions de personnel sur des services dont on n'estime pas assez l'importance comme celui de l'hydrographie. Il est triste de penser que notre marine dépend des cartes anglaises.

M. le Ministre — J'avais demandé un crédit de 8000 fr pour un cours d'océanographie, il m'a été refusé : d'autre part je voudrais envoyer Charcot dont vous connaissez les immenses services en mission d'études océanographiques. Comme j'ai un crédit qui m'est affecté pour les recherches scientifiques, je vais prendre sur ce crédit les 12 000 fr qui me sont nécessaires

M. le Président — Je vous remercie, Monsieur le Ministre des explications que vous nous avez données et je compte que vous tiendrez ainsi au courant. D'autre part vous pensez

compter sur votre collaboration.

M. le Ministre de la Marine se retire

M. le Président — Nous avons décidé d'entendre M. le Sous Secrétaire d'Etat à la Marine marchande. Je vous propose de le recevoir demain à 9 H.

(assentiment)

La séance est levée

Le Président

Séance du Mardi 8 Mars 1921

—

Présidence de M. Gaston Doumergue Président.

—

La séance est ouverte à quinze heures

Présents MM. Doumergue, Brindeau, Guilloteaux, Le Hars, de Pomereu, Fortin, Lemarié, Dudouyt, Eystram, Ruiz, Perreau, Servin, Rioteau, Brard, Bergeon, Hennessy, Vayssières, Durroux, Paris, Fenoux, d'Estournelles de Constant Hayez, Thuillier Buridard.

Audition de M. Rio Sous Secrétaire d'Etat à la Marine marchande.

M le Président — La Commission, Monsieur le Ministre, a entendu à plusieurs reprises votre prédécesseur. Elle désirerait savoir exactement ce que le Gouvernement compte faire en ce qui concerne la marine marchande.

Les vues des divers Gouvernements qui se sont succédés ne paraissaient pas très arrêtées. D'une part, on affirmait que l'exploitation de la Marine marchande par l'Etat était très onéreuse et qu'il fallait y renoncer: d'autre part, dans les actes journaliers il nous semblait que loin de renoncer à la marine d'Etat, on continuait à l'exploiter dans des conditions de plus en plus onéreuses.

L'Etat manifestait en même temps son intention d'augmenter la flotte marchande, et il traduisait ses préoccupations par le dépôt de projets de loi destinés à ouvrir des crédits dont l'emploi devait être la construction de bateaux, ou des aides données à ceux qui voudraient en construire.

Un projet avait été déposé prévoyant un crédit de 1800 milliers. Ce projet déposé à la Chambre fut successivement réduit. On s'était aperçu que nos ressources, et aussi les besoins de la marine marchande excédaient pareille somme. La Chambre votait un projet comportant 1080 milliers de dépenses.

Après son dépôt au Sénat, nous l'avons étudié avant le

renouvellement de cette Assemblée. C'est à l'occasion de cette étude que nous avons interrogé votre prédécesseur sans avoir pu savoir exactement ce qu'on voulait faire.

Aujourd'hui nous vous demandons quelles sont vos intentions. Maintenez-vous le projet de 1080 milliers ? Doit-il être réduit au chiffre de 400 milliers. Comment voulez-vous dans ce cas utiliser ce crédit ? Que désirez-vous faire de la flotte que vous administrez ou que d'autres services administrent ? Entendez-vous garder la flotte et l'exploiter ? Avez-vous l'intention de la vendre ?

En même temps nous vous demandons s'il vous est possible de nous dire ce que représente, pour l'Etat, du point de vue de l'exploitation des bateaux qui lui appartiennent ou sont employés par l'Etat. Le renseignement aura son importance, il permettra de savoir si vraiment l'exploitation pour l'Etat est avantageuse pour lui, aussi bien que pour l'ensemble des citoyens, pour le commerce et l'industrie. Ceux-ci s'en plaignent.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les questions que nous devions vous poser. Les précisions et les renseignements que vous nous donnerez à cet égard, nous permettront d'arrêter les solutions que nous aurons à prendre.

M. Brindeau Rapr. Conformément au désir de la Commission, j'ai adressé à M. le Sous Secrétaire d'Etat un questionnaire portant sur certains points de l'avant projet.

M. Rio S/S d'Etat. Le questionnaire qui m'a été adressé à la date du 7 février n'était pas aussi complet que celui que vient de développer Monsieur le Président. Cependant j'avais bien pensé que la Commission désirerait savoir où nous en sommes exactement au point de vue de la Marine marchande et je suis en mesure de répondre avec précision aux diverses questions qui m'ont été posées. Si je ne suis pas aussi prêt que vous pourriez peut-être le désirer, je vous demande de vous rappeler que je ne suis que depuis six semaines à la marine marchande

M le Président
M. le S. S. d'Etat

La Commission vous fait l'avance suivante, elle aurait volontiers
Je vais cependant examiner tous les rensages de ces revenus, mais
le temps m'a manqué pour les organiser de telle manière que toutes
les précisions aient pu m'être fournies.

M. Brindeau au début de sa lettre du 7 février relatait la question
Le dernier avant projet disait-il, comportait 400 millions
de dépenses se répartissant ainsi :

Paquebots pour lesquels des marchés d'option ont été passés	150 millions
Cargos en construction dans les arsenaux	50 millions
Nouveaux paquebots	100 —
Pétroliers	100 — "

M. le Rapporteur me faisait remarquer que ce projet ne devait
pas être définitif puisqu'à la date du 19 décembre 1920 une
fédération lui adressait une lettre d'où il tirait les renseignements
suivants :

" M. Bignon envisageant la liquidation de la flotte d'Etat
pensait pouvoir extraire de cette flotte tout ce qui serait possible
pour combler les vides créés dans les lignes régulières. Il
ajoutait, qu'étant donné le programme de construction
d'une flotte charbonnière et de construction de tanks-steamers
il était peut-être nécessaire aux commissions d'entendre en
même temps que lui le ministre des Travaux Publics et le
commissaire aux essences et combustibles.

La première question que me posait M. le Rapporteur
était celle-ci : puisque la commission a décidé qu'elle ne pouvait
utilement se libérer qu'en présence de dispositions définitives
et fermes résultant d'un accord entre les divers membres du
gouvernement, il était nécessaire que le Sous-secrétaire
d'Etat à la Marine marchande dise s'il était en mesure
d'apporter des propositions fermes du Gouvernement et ce
qu'on aurait pu, en même temps retirer de la liquidation
de la flotte d'Etat ; qu'il vous indique en même temps
si le programme qu'on vous avait soumis ne devait
pas être modifié du fait que certains paquebots avaient
été cédés par l'Angleterre en échange de quelques cargos.

Ensuite, M. le Rapporteur me disait que sur les 100 millions prévus pour la construction de nouveaux paquebots il était décidé qu'un paquebot serait destiné à la ligne d'Extrême Orient, que ce paquebot devait coûter 6 millions probablement, mais que le Gouvernement n'avait pas déterminé quel emploi serait fait des 54 millions restant. Deux thèses étaient en présence : construction de trois paquebots pour l'Algérie étudiés par la Cie du Midi ou bien construction d'un autre paquebot pour l'Extrême Orient, en même temps qu'un paquebot pour la Corse. M. le Rapporteur me demandait si nous avions une préférence pour l'une de ces deux alternatives.

3°. Faisant allusion aux contrats passés avec les armateurs pour la construction de 50 millions de cargo-boats type Marie Louise, M. le Rapporteur me demandait des indications sur la nature de trafic auxquels seraient affectés ces bâtiments et les conditions dans lesquelles ils pourraient être cédés à l'armement pour le cas où ils ne seraient pas compris dans la liquidation de la flotte d'Etat.

4°. M. le Rapporteur me disait qu'il était venu à la connaissance de la Commission que le Gouvernement négociait de nouvelles conventions avec la Compagnie des Messageries maritimes et qu'il serait utile à la Commission de connaître l'Etat de ces négociations.

5°. que la Cmission savait qu'on étudiait un système d'exploitation du bassin méditerranéen destiné à donner satisfaction aux colons algériens et aux importateurs et exportateurs français.

6°. Comme il était prévu 100 millions pour les pétroliers M. le Rapporteur me demandait où en était cette question et si j'étais d'accord avec le Ministre du commerce au sujet de leur attribution.

7°. M. Bindan me demandait des renseignements au sujet de la flotte charbonnière en construction et qui s'élève à 24 cargos en chantier. Il m'informe que M. Bignon

avait déclaré que ces bateaux devaient être imputés sur le crédit de 1080 milliers ; il était voté par le Sénat et il me demande de quelle façon la dépense de 200 milliers nécessaire pour la flotte charbonnière serait régularisée.

Telles sont les questions qui me sont posées.

En faisant l'exposé général de la situation de la flotte de commerce, je traiterai tous les points qui ont été abordés par M. le Rapporteur.

Quelle est d'abord la situation au point de vue du Gouvernement ? Celui-ci est-il décidé à continuer des dépenses pour faire construire des bateaux marchands ?

M. le Ministre des Finances m'écrivait le 14 [illegible] qu'il croyait nécessaire de me faire connaître qu'il ne saurait accepter en aucun cas de mettre à la charge de l'Etat des dépenses nouvelles pour la construction de bateaux marchands.

Il attirait mon attention sur la situation actuelle de la trésorerie.

La question était nettement posée. M. le Ministre des Finances dans la même lettre me témoignait ses inquiétudes. On lui avait dit que, avant le vote des crédits par le Sénat, on avait commandé dans les arsenaux et les chantiers privés certaines constructions. Il me demandait si ces constructions constituaient des engagements définitifs.

J'ai répondu à M. le Ministre des finances que je ne pouvais accepter sa manière de voir, que la situation exigeait probablement la construction, à défaut de commandes des armateurs, de certains navires destinés à l'exploitation de lignes d'intérêt général ; que, en ce qui concerne les commandes faites avant le vote du crédit je devais convenir qu'une dépense de près de 100 milliers était déjà engagée : 50 milliers pour les cargos type Marie Louise et 49 milliers pour un paquebot type Mustapha II pour l'Algérie. Enfin j'ajoutais qu'on avait approvisionné presque complètement en tôles et en profilés pour la construction d'un type Mustapha II, d'un paquebot pour les lignes de Chine, et d'un paquebot pour la ligne de

Madagascar. Au dernier conseil de cabinet, j'ai posé la question : le Gouvernement est-il d'avis de faire certains paquebots qui serviraient les lignes d'intérêt général ? A l'unanimité, moins la voix du Ministre des finances, le Gouvernement a décidé de demander au Sénat un effort de 250 millions.

Avant d'aller plus loin et puisque maintenant la position du Gouvernement vous est connue en ce qui concerne le chiffre de ces crédits, je vous demande la permission de revenir en arrière pour examiner l'emploi des différents crédits mis à la disposition du Gouvernement pour constructions de navires.

Des 1917 on a ouvert des crédits de 100, 500, 100 et 250 millions, au total 850 millions pour constructions de navires. Les crédits ont été dépensés de la manière suivante.

Commandes en Amérique	540 millions
au Japon	47.260 000 fr
en France	453 millions
en Angleterre	23 millions
Total	1.063 260 000 fr

dépassant ainsi de plus de 200 millions les crédits accordés. En dehors des commandes ci dessus il y a en construction dans les arsenaux, je l'ai dit, un paquebot type Duc d'Aumale 10 cargos type Marie Louise prévus sur le programme de 400 millions. Il a, de plus été commandé des matériaux pour la construction de 2 paquebots type Mustapha II (Algérie) d'un paquebot pour Madagascar (partiellement) d'un paquebot pour la ligne de Chine (partiellement)

M. le Président. Sur le crédit de 400 millions non voté ?

M. le S. d'Etat. Parfaitement. — Si bien que la situation du compte spécial B qui prévoyait des constructions pour 850 millions accuse une dépense réelle de 1063 260 000 fr. Mais comme plusieurs factures n'ont pas été payées, notamment en Amérique, on peut dire que le compte approche de 1.100 millions.

Voici maintenant les commandes à valoir sur les 400 millions, commandes déjà engagées :

2 paquebots type Duc d'Aumale	38 millions
1 —— — Mustapha II	20 —
1 —— pour la ligne de Chine	46 —
1 —— —— de Madagascar	35 —
Total	149 millions

Ces 149 millions ajoutés au chiffre de 1100 millions dont je viens de parler nous amènent à un chiffre de 1249 millions.

Quelle flotte aurons-nous obtenu avec tout cet argent ?

Navires commandés en Amérique : 40 schooners à vapeur de 3000 tonnes, 6 schooners de 2ème rang de 2800 tonnes, 2 navires Verdun et Alsace de 2100t. 3 navires en ciment armé Californie, Siam, et Reine II faisant un total de portée en lourd de 2000 tonnes ; 2 navires du type spécial Albert-Metin et Général Pau ; 5 chalands à vapeur, 20 vapeurs en construction de 2000 tonnes de portée en lourd 50 chalands en bois de 1500 tonnes chacun ; 2 chalands en acier et 3 barges inachevées.

au total 537,640 312 fs.

Navires commandés au Japon : 2 navires en acier type du Député Chevillon de 4400 tonnes 2 navires en acier du type Dumont-d'Urville de 6200t. 2 navires en acier de 4400t. type Shimpo-Maru.

au total 56.260 000 fs

Navires commandés en France : 27 cargos types Ghardaïa de 1500t. 20 cargos type Marie-Louise 3000t. de portée en lourd. 1 cargo de 4500t. 2 cargos de 6500t. 6 cargos de 7000t. 102 chalands en béton armé de 1050t. 24 remorqueurs de haute mer pour le service des chalands en béton armé 4 paquebots type Mustapha II de 3750t. 2 paquebots type Duc d'Aumale plus 1 paquebot même type commandé en Angleterre

au total 457.100 000 fs

M. Hennessy
M. C. S. S. d'Etat.

Pouvez-vous nous donner le total des tonnes

Parfaitement. Total de portée en lourd des navires construits en Amérique 336.800t. au Japon 22.800t. en France 190.600t cargos

et 28.966 t. paquebots : en Angleterre 46.744 t.

Si je me place au point de vue de l'utilisation de la flotte, je dois dire tout de suite, que sur tout le tonnage commandé en Amérique 300.000 tonnes ne peuvent plus nous servir. En ce qui me concerne je me refuse à continuer l'armement de ces bateaux en bois et je donnerai des chiffres qui montreront que ces bateaux sont inexploitables. Si je pense liquider ces bateaux à quelque prix que ce soit je le ferai, ils ne peuvent nous être d'aucune utilité.

M. le Haut-Commissaire
M. le S.S.E. d'Etat

Ils sont livrés

Ils sont même exploités depuis deux ans hélas : ils sont tous désarmés soit à Brest, soit à Marseille ou dans la Loire.

Si l'on met ces bateaux de côté nous avons 213.000 t. de cargos et 28.966 tonn. de paquebots utilisables pour une somme de 7.063.000 f.

Tout ce tonnage n'est pas encore construit. Il ne reste plus qu'un Ghard sur cale du vieux programme de 850 millions et Maréchaux sont sur cale et 4 en préparation. Sur les autres cargos de grand dimension 2 sont en construction, 2 en préparation, tous les paquebots sont en construction. J'ai fait arrêter la construction des chalands en ciment armé et nous n'en aurons, je crois, que 37 livrés. J'aurai de grosses indemnités de résiliation à payer, mais j'aime mieux faire la part du feu et éviter la dépense de ces chalands inutiles.

J'indique tout de suite que sur les 10 bateaux type Maréchaux commandés aux Allemands, il y en a 1 sur cale et 9 en préparation. Demain soir j'ai rendez-vous avec M. Le Troquer et nous sommes d'accord pour résilier les contrats de construction de ces bateaux si cela est possible. Nous ne pouvons continuer à construire des bateaux qui nous reviendront à 1800 fs la tonne pour les revendre, même si la mise actuelle est terminée, tout au plus à 1000 fs la tonne. Nous nous débarrasserons des bois et des profilés. Ici encore il faudra procéder à des résiliations.

En ce qui concerne la flotte charbonnière, je serais d'accord avec le Ministre des Travaux Publics pour opérer les mêmes résiliations. Par malheur ce n'est pas possible.

D'abord ces 24 navires ont été commandés à l'in-

Industrie privée ils sont presque tous approvisionnés en boîte et l'ensemble à payer serait trop forte; les constructeurs, en vue de ces constructions ont acheté un outillage spécial. D'ailleurs les constructions sont assez avancées. Sur les 16 cargos de 4700 tonnes 3 sont sur cale 13 en préparation. Sur les 8 cargos de 6800 tonnes, 2 sont sur cale 6 en préparation. De ce côté il faudra donc faire ce que M. Millerès Lacroix demande à savoir, préparer un projet de loi portant, après coup, ouverture de crédits pour couvrir cette dépense.

Ces bateaux avaient été à l'origine, commandés sur les bénéfices du Bureau national des charbons (B.C.N.) Le Ministre des Travaux publics, n'a pas voulu qu'on put sur ce bureau une somme aussi importante pour construire des bateaux, alte somme devait être employée pensait-il pour faire baisser le prix des charbons: c'est ce qu'il a fait. Voilà pourquoi nous viendrons devant les Chambres pour régulariser les commandes faites par le B.C.N.

M. le Président — Je comprends bien l'opération voici comment elle se présente.

Le ministère des Travaux publics s'occupe de la fourniture des charbons à l'ensemble du pays par des opérateurs qui consentent à payer un prix des charbons aux mines françaises et un autre prix pour les charbons achetés à l'étranger. Cette opération est faite qui fixe le prix auquel est livré le charbon aux consommateurs français. Ce prix a permis de réaliser des bénéfices et c'est ainsi qu'on a cru pouvoir commander et payer grâce à eux 24 cargos charbonniers.

Les cargos étant commandés, le ministre des Travaux Publics déclare: "Je ne veux pas qu'ils soient payés sur les bonis du Bureau national des charbons et je vais employer ces bonis à faire diminuer le prix des charbons. Sur cette somme dont nous ne savons rien voilà les opérateurs qui se font. Après avoir donné l'illusion à ceux qui veulent sur le budget de l'Etat que celui-ci n'aurait pas à supporter la dépense de construction de cette flotte, le gouvernement vient déclarer c'est le budget de l'Etat qui devra payer ces 24 cargos. C'est bien là l'opération?

M. le Sous-Secrétaire d'Etat. — Nous viendrons en effet devant les Chambres pour demander un crédit spécial.

M. Louis Dubois. — Je voudrais donner un renseignement à titre documentaire. Les tôles nécessaires à ces cargos ont été fournies à un prix supérieur au prix de la livraison en France. La perte provenant de cette différence a été récupérée sur le prix du charbon. Ainsi par cette opération, les citoyens français auront payé deux fois: une première fois pour couvrir le déficit provenant de cette perte sur la fourniture des tôles, une seconde fois pour payer la construction de cette flotte charbonnière.

M. Brindeau. — Je confirme ces renseignements. J'ai eu communication de pièces qui sont encore entre les mains de la Cour des finances. Ces opérations à l'origine, n'avaient pas été engagées par le Ministère des Travaux Publics mais par celui de la reconstitution industrielle. Quand ce ministère a disparu, on s'est trouvé avec ce projet sur les bras. J'ai assisté à une conversation entre M. Bignon et M. Le Troquer. Celui-ci reconnaissait qu'il était obligé d'user du procédé indiqué par la Commission des finances du Sénat c.a.d. d'introduire une demande de crédits supplémentaires pour régulariser la situation.

M. le Sous-Secrétaire d'Etat. — Je remercie M. le rapporteur d'avoir précisé. J'aurais dû dire que la commande de ces cargos et l'organisation de ce pool étaient l'œuvre du ministère de la reconstitution industrielle

M. Louis Dubois. — Et le bureau des charbons dépendait de ce ministère

M. le Président. — J'ai voulu montrer comment, en dehors du budget, il reste des sorties de caisses noires occultes. Des opérations sont faites. A un moment donné après avoir décidé de payer telle ou telle dépense sur l'une de ces caisses noires on se ravise et l'on décide que les fonds primitivement affectés à la construction des bateaux serviront à dégrever l'acheteur français de charbon. Ainsi le contribuable se trouvera surchargé d'un certain nombre de milliers

M. le Sous-Secrétaire d'Etat. — Ces bateaux de la flotte charbonnière sont en construction. Ils seront livrés en 1921 & le seront au cours du premier semestre de 1922, & dans le deuxième semestre de la même

Entre qu'on retire les cargos de 5 700 tonnes les bateaux de bois dans l'ordre suivant : 1 fin 1921, 5 en 1922, 2 au début de 1923 Il faudra se débarrasser de ces bateaux par la vente ou la mise en vente. Leur prix courant est estimé à 1800 fr. la tonne, pour les plus petits à 1500 fr. la tonne

M. le Président — Et on les vendrait ?

M. le Sous Secrétaire d'Etat — Il n'y a pas de vente en ce moment : ils sont effondrés. Ils peuvent valoir 500 fr. la tonne.

M. Louis Lucien — On a calculé, au moment de la construction, que l'Etat payait sur ses propres deniers le tiers de la valeur du tonnage

M. le Sous Secrétaire d'Etat — En dehors de cette flotte qui appartient à l'Etat, nous avons en exploitation une flotte de 410 000 tonnes provenant du tonnage intercallié. Nous exploitons 19 navires brevetés de 120 000 t. environ. M. Bignon disait dans la lettre qu'il adressait à M. Brindeau le 17 décembre 1920, que des échanges avaient été faits entre le gouvernement français et celui de la Grande Bretagne qui avaient abouti à la cession de quelques paquebots contre des cargos. Nous avons en effet échangé 6 cargos contre 4 paquebots : Pinzgerin, Steigerwald, Lima - Wermann, Main. Il faut beaucoup de complaisance pour donner le nom de paquebots à ces bateaux : le plus jeune a quinze ans, le plus vieux 22 ans : le plus grande vitesse de douze nœuds.

Ils étaient plutôt destinés au transport des marchandises mais ils ont des accommodations pour passagers : le Steigerwald est presque un cargo, il ne peut prendre que 10 passagers de 2e classe. Le Pinzgerin file 12 nœuds et peut prendre 150 passagers de 2e classe : le Lima - Wermann de 4 720 tonneaux sera affecté aux lignes d'Afrique. Il ne peut transporter que peu de passagers. Ces bateaux, cependant nous sont plus utiles que les cargos que nous avons livrés, car nous manquons de paquebots, même à petite vitesse

M. Louis Lucien — Pourriez-vous nous donner le tonnage et la vitesse de chacun.

M. le Sous Secrétaire d'Etat. — Cela ne m'est pas possible pour le moment

M. le Président — Vous nous ferez tenir une note sur ce point

Voici un travail fourni par le ministère des colonies, relatif à l'exploitation des lignes d'intérêt général

Algérie et Tunisie : 122 paquebots tout nécessaires : 5 existent de moins de 25 ans. Bateaux allemands convenant à ces lignes 0 bateaux utilisables de plus de 25 ans : 5. Il y un déficit de 12 et prochainement de 17. Nous en avons commandé 8 comme je l'ai dit, type Duc d'Aumale et Mustapha II. Restant à prévoir dans un avenir proche pour assurer le service, 9 paquebots.

Maroc Bateaux nécessaires 6. Existant de moins de 25 ans 4 : ex allemands 0, utilisables provisoirement 1 déficit prochain 2 commandé par la Cie Transatlantique 1 restant à pourvoir 1. Donc pour le Maroc pas d'inquiétude on peut affecter à cette ligne des bateaux ordinaires sans luxe véritable

Afrique occidentale : Nécessaires 12 ; de moins de 25 ans 3 ex-allemand commandé 1 (le Lucie Woermann). La ligne fonctionnera pauvrement, mais elle peut être exploitée.

Madagascar Nécessaires 8 : de moins de 25 ans : 3 ex allemands 3 déficit prochain 3 restant à pourvoir 2

Comment prévoit-on l'utilisation de nos navires postaux sur les lignes de Madagascar ? Le Ministère des Colonies veut rétablir coûte que coûte et quel que soit le type de bateaux qu'on pourra mettre sur la ligne, la régularité des voyages d'avant guerre. Et c'est ainsi qu'il a prévu pour les services de Madagascar d'abord Le Lorgon et le El Kantara de 2000 environ et filant 13 nœuds pouvant transporter 60 passagers de première classe, 50 de seconde environ : c'est acceptable ; ensuite le Dumont Durville construit au Japon, d'une vitesse de 12 nœuds, avec 61 passagers de deuxième classe, sans premières ni troisièmes. Enfin 6 cargo ex allemands le Cassel 12 nœuds, le Steigerwald 10 n.7, le Sleswig 12 nœuds pouvant transporter 60 passagers de première classe et quelques uns de troisième, l'Asseran 9 nœ

l'El Kab 11 n. 110 passagers de seconde, l'Atlas 23 passagers de seconde

A part le Flessig ce sont des bateaux destinés au passage des emigrants : l'exploitation en est difficile.

Pour la ligne d'Australie, le Ministre prevoit 9 bateaux anciens : ils ne prennent pas de passagers et filent de 12 nœuds 5 à 9 nœuds. On a l'intention de les transformer en bateaux à passagers : ce serait là une opération desastreuse au point de vue financier. Il vaudrait mieux assurer le service des colonies australiennes par des voyages de fortune en revenant au besoin aux étrangers et attendre la reconstitution de la flotte plutôt que de créer de pareilles lignes avec des transformations coûteuses

Sur la ligne d'Extrême orient on estime que 20 paquebots sont nécessaires : 4 restent de moins de 25 ans, 7 bateaux ex-allemands peuvent être affectés à ces lignes : utilisables de plus de 25 ans 6 : déficit actuel 3, prochain 9 ; un seul bateau commandé, restant à pourvoir 8

Pour les Antilles la ligne est pourvue

Pour la Méditerranée orientale, il y a deux navires à pourvoir.

Comme vous le voyez la situation est critique. J'estime qu'il ne faut pas tout de suite, faire de grosses commandes ce qui serait très dangereux, et ne pas commander tous les bateaux à la fois. Le gouvernement vous demande le tarif minimum c'a d. 250 millions 150 millions destinés à couvrir les commandes déjà faites et 100 millions pour les commandes à faire. Sur ces 100 millions on construirait 1 paquebot pour la ligne d'Extrême Orient et 3 paquebots pour exploiter le bassin méditerranéen, ce sont là des constructions nécessaires.

La Commission du Sénat ne peut semble-t-il que donner un avis favorable à la construction de ces bateaux : nous sommes démunis de paquebots et nous en aurons un pressant besoin. Il est nécessaire de voir plutôt

notre drapeau. M. Turpeau qui accompagne M. Clémenceau dans les mers indiennes m'écrit que pendant son long voyage, il n'a rencontré que deux navires battant pavillon français.

Je prie donc la Cmission de la Marine de donner un avis favorable, pour qu'à son tour la Cmission des finances puisse rapporter rapidement le projet.

M le Pt
M. le S. d'Etat

Sur ces 250 milliers, 150 sont déjà engagés.

Voici le programme:

Paquebots pour lesquels les marchés sont passés à ce jour

2 paquebots type Duc d'Aumale	38 milliers
2 ——— Mustapha II	30 milliers
1 — pour la ligne de Chine	46 —
1 — pour la ligne de Madagascar	35 —

Construction de nouveaux paquebots

1 paquebot pour la ligne de Chine	46 —
3 paquebots pour l'Algérie au lieu 1 paquebot pour la ligne de Chine et 1 paquebot pour la Corse	54 —

Au total 250 milliers.

Projet de convention avec les Messageries Maritimes

Lorsque je suis arrivé au Secrétariat d'Etat, un projet de convention entre l'Etat et la Compagnie des Messageries maritimes avait été signé par le Ministre qui quittait le pouvoir. M. Bignon avait attiré mon attention sur cette convention qui, à son avis, et sans qu'il eût pénétré davantage sa pensée, était très onéreuse pour l'Etat. J'ai prié M. le Ministre des finances de ne pas déposer le projet déjà signé par M. François-Marsal et je me suis livré à une étude approfondie de la question.

Celle-ci bouleverse complètement notre système de subventions aux compagnies. Avant la guerre, il suffisait de donner à la Cie des Messageries une subvention forfaitaire pour qu'elle fût astreinte à exécuter un cahier des charges. Les dirigeants de la Cie des Messageries maritimes m'ont déclaré franchement qu'il n'était plus possible d'exiger

sagerie une exploitation semblable, que les lignes contractuelles étaient très onéreuses, que leur comptabilité montrait qu'elles étaient condamnés à déficits et qu'ils ne voulaient plus, comme autrefois, exploiter à la fois les lignes d'intérêt général et des lignes de cargos. Les dernières sont seules productives. L'exploitation des lignes d'intérêt général ne disaient ces dirigeants ne pouvaient se faire qu'au moyen d'une régie plus ou moins intéressée.

En effet, la convention qu'on rapporte en ce moment à la Chambre des députés n'est autre chose qu'un contrat de régie intéressée. La Compagnie des Messageries maritimes garde ses anciens cargos et les exploite à part. Elle crée une filiale, société nouvelle au capital de 60 millions dont le quart sera versé. Cette compagnie va exploiter les bateaux des lignes contractuelles. Elle en aura 16 à sa disposition dont 12 très vieux: Amazone de 24 ans l'Armand Behic de 26 ans, l'Atlantique de 21 ans, le Chili de 26 ans filant 5 nœuds, le Corbière de 25 ans filant 7 nœuds Le Dombéa de 32 ans, le Duplex de 24 ans etc

Des amortissements annuels considérable sur beaucoup de bateaux seront nécessaires. Par exemple sur l'Armand Behic qui ne vaudra plus rien dans 3 ans il faudra amortir 1.116.000 f. annuellement.

Les Messageries maritimes passent en compte à la société nouvelle 4 paquebots de moins de 7 ans. L'André Lebon le Paul Lecat, le Porthos et le Sphynx. La Cie a le droit d'emettre des obligations pour achat ou transformation de navires.

Le capital social est garanti par l'Etat avec intérêts de 6% réduits à 5 et même à 4% dans certains cas durant le déficit.

M. le Président de la S.S. de l'Etat — L'Etat garantira-t-il le capital social et les obligations? La Société garantit les deux et l'Etat prend à sa charge la plus grande partie de l'accroissement de déficit qui peut résulter de cette garantie. Les obligations sont garanties par le capital social et l'actif de la Société d'une façon générale Mais l'Etat est garant indirect par sa contribution [illegible]

charge aux pertes

Comment se fera l'exploitation ? La Compagnie, jusqu'au 31 décembre 1936 touchera 20 415 417 fr pour ses frais généraux, jusqu'au 31 décembre 1946, 16,337,601, pendant les dix dernières années elle touchera 13.910.000 fr. En plus, elle touchera une prime de gestion calculée à 10 % sur la différence entre les recettes perçues et les dépenses d'exploitation. Elle participe aux pertes dans la mesure de 20 % et jusqu'à concurrence du montant de sa prime de gestion. La Compagnie ne participait donc pas effectivement aux pertes. Elle était atteinte seulement par la diminution de ses profits à savoir sa prime de gestion.

Sur cet inconvénient, j'ai attiré l'attention du Ministre des Finances qui avait déjà bien étudié la convention. Nous avons discuté plusieurs fois avec la Compagnie et nous avons obtenu deux réformes considérables. La première est une modification du Conseil d'administration. Le conseil tel que le prévoyait la convention avant mon étude, était composé de 4 représentants des Messageries maritimes et de trois représentants de l'Etat. Or la Cie Fraissinet a un passé très lourd. Dans les milieux techniques elle a la réputation de ne pas avoir d'administrateurs maritimes, de faire une mauvaise administration ; on l'accuse de ne pas approprier les navires aux lignes desservies. J'ai pensé que si je pouvais, à l'occasion de la convention nouvelle introduire un esprit nouveau dans le conseil d'administration de la Compagnie, on arriverait avec l'aide des représentants du Gouvernement à faire changer les méthodes désuètes de la Cie. J'eus beaucoup de peine à obtenir cette modification.

Le conseil sera composé de trois membres de la Compagnie des Messageries maritimes, trois membres de l'armement pris en dehors de la Cie des messageries et trois désignés par le Gouvernement. La compagnie pouvant perdre à la fois sa prime de gestion et voir sa garantie d'intérêts diminuée, aura avantage à étudier de plus près la gestion et essayer d'avoir des bénéfices. J'ai obtenu l'introduction d'une clause aux termes de laquelle, dans certains cas, lorsque la perte sera

trop considérable, la garantie d'intérêts pourra être abaissée de 6 à 4 o/o.

Dans le projet de convention, un certain article m'effrayait. Il stipulait que la compagnie nouvelle exécuterait tout marché, contrat de fourniture et autres contrats quelconques relatifs au service, qui auraient été passés par la Cie et qui seraient en cours au moment du transfert. J'ai demandé quels étaient ces contrats. Tous viennent à expiration cette année, sauf un passé avec les chantiers de la Ciotat, aujourd'hui Chantiers provençaux. La société nouvelle, avec ce contrat, serait tenue de faire faire toutes les réparations par les chantiers de la Ciotat ou par leur succursale de Marseille. Or si les Messageries maritimes ont un passif lourd, les Chantiers de la Ciotat ont un passif plus lourd encore. La Cie des Messageries Maritime étant la mère des Chantiers provençaux il y avait là un système de vase communiquants qui risquait de grever la société nouvelle de réparations à des prix de marché au profit des Chantiers et indirectement au profit de la Cie des Messageries maritimes

Les Messageries furent intraitable sur ce point. J'ai fait étudier la convention nouvelle qui devait, malgré tout, finir de 1911, par mon comité de contentieux. Son avis fut que je ne devais pas insister, que les engagements pris au moment de la signature de la convention de 1901 nous liaient complètement et que nous devions adopter l'article 9. Mes craintes sont aujourd'hui moins vives d'ailleurs, car depuis, j'ai étudié la constitution de la Société Provençale; je connais un de ses directeurs que j'ai eu autrefois dans des chantiers privés en Bretagne. Il m'a dit comment l'organisation du chantier avait été changée, modernisée, et toutes garanties ont été données au sujet du contrôle de nos réparations. De ce côté on peut remédier aux inconvénients par une bonne organisation du contrôle.

Il n'y a pas d'ailleurs que des désavantages dans cette cloue de cuivre de marbre. La pureté est donnée à tous les navires de la Cie des Messageries et par conséquent de la

nouvelle Société. Le danger n'est donc pas aussi grand qu'il le paraît tout d'abord.

M. le Président — Nous désirons savoir ce que vous ferez après avoir construit pour 250 millions de paquebots. Allez-vous exploiter ces navires ou les remettrez-vous à des compagnies? Avez-vous l'intention de remettre aux Messageries maritimes, si elles traitent avec l'Etat, 1, 2 ou plusieurs paquebots qui seront construits sur le crédit de 250 millions?

M. le S.S.d'Etat — Vous seront remis à des Compagnies: Il n'y a plus de gestion d'Etat possible. Vous en jugerez vous-même après mon exposé. Il n'est plus personne en France qui puisse, après les résultats constatés, préconiser la flotte d'Etat en matière de marine marchande.

M. le Président — La cession de ces navires ne sera pas bénévole je pense.

M. le S.S.d'Etat — Je ne pourrai les céder qu'au prix de facture. La société nouvelle sera pauvre: elle a un capital et le droit d'émettre des obligations qui lui serviront à payer les unités construites par l'Etat. Le Gouvernement n'entend pas construire les navires de ces lignes pour les donner purement et simplement à des compagnies en exploitation.

M. le Rapporteur — Nous désirons savoir si, en élaborant le projet de convention avec la Cie des Messageries maritimes on a pris en considération les fournitures de paquebots qui seraient faites par l'Etat ou au contraire si elle restera indépendante, sauf à appliquer ces tranches au contrat? La même question se posera lorsque sera élaborée la convention relative au service de l'Afrique du Nord.

D'autre part, comment l'Etat va-t-il procéder? A-t-il l'intention de construire et de livrer ces paquebots aux compagnies? Ce serait alors, en quelque sorte, une subvention en nature. A-t-il au contraire l'intention de donner à ces compagnies de l'argent, ce à d'une avance avec laquelle elles feraient construire des bateaux sous le contrôle de l'Etat. Il sort des questions intéressantes.

M. le Président — Voici comment se pose la question. Il y a des paquebots dont la construction est indispensable. Il peuvent être

construits au parcelui qui les exploitera, en fait la Cie ou par l'Etat qui les remettra à la Cie par ce que l'Etat ne veut pas exploiter. Quel est l'avantage pour l'Etat de construire lui-même pour remettre à d'autres ! S'il y a un avantage, il est uniquement en faveur des compagnies. L'Etat après avoir fait construire à des prix élevés, va livrer des bateaux à des prix inférieurs à sa dépense -

M. le Sous Sec. d'Etat — L'Etat ne peut demander immédiatement aux compagnies le remboursement des paquebots qu'il vient de faire construire. S'il fait des constructions, c'est parce que les circonstances empêchent les compagnies de construire elles-mêmes des bateaux à des prix excessifs. Je ne crois pas que les Cies puissent rembourser immédiatement. Il faut donc prévoir une méthode d'amortissement qui fera que les navires toujours couverts par une annuité seront remboursés en 15 ou 20 ans.

M. le Pt. — Nous voyons bien l'opération. Mais elle exige que l'Etat qui, en ce moment, ne peut débourser de sommes considérables fasse une dépense de 250 millions. Pourquoi l'Etat ne devrait-il pas aux compagnies : " Empruntez et construisez les paquebots je vous ferai l'avance pendant un temps à déterminer, des intérêts suffisants pour gager l'emprunt que vous aurez fait ". L'Etat, par ce procédé n'aurait à faire l'avance que des intérêts.

M. le Sous Sec. d'Etat — Les lignes d'intérêt général sont lourdement déficitaires et les Compagnies ne voudraient jamais construire de bateaux. Voilà pourquoi l'Etat est obligé de les faire et de les remettre aux Cies pour l'exploitation.

M. le Pt. — C'est en somme une subvention déguisée.

M. le Sous Sec. d'Etat — Oui il y aurait subvention de la différence du prix d'achat par l'Etat et du prix de revient aux Cies. Mais une fois les constructions votées aux les Cies postales, les bateaux construits sont absorbés par les Cies à l'aide d'annuités obligatoires jusqu'à concurrence même du prix d'achat par l'Etat. La subvention de tout à l'heure disparaît donc à ce moment et les subventions consistent donc seulement en la participation de l'Etat aux pertes d'exploitation. Mais

en l'absence de conventions, il nous faut des crédits pour commencer la construction d'unités qu'il est urgent de posséder.

M. le Président — C'est une constatation qu'il était nécessaire de dégager.

Quand nous examinerons les crédits, nous verrons s'il ne vaut pas mieux décider chaque année une somme moins considérable en subventionnant les compagnies par le paiement de l'intérêt des sommes qu'elles-mêmes auraient empruntés

Nous aurons plus tard à discuter ce point.

M. Durour. — Pourquoi ne pas revenir à la subvention directe puisqu'il s'agit d'une subvention déguisée?

M. le Pt — Nous voulions savoir ce qu'on va faire des 250 millions Nous voyons que ce crédit est destiné au fond à subventionner les compagnies, à leur fournir des paquebots: à l'heure actuelle elles se déclarent hors d'état d'en construire elles-mêmes. Nous sommes fixés.

M. Durour — Soit ce qui est gênant de l'Etat est désastreux: voilà sur quoi nous sommes fixés

M. le Sous Sec. d'Etat — Les débours ements ne seront pas de 250 millions d'un seul coup, mais seulement de 73 millions en 1921, 74 millions en 1922, 73 millions en 1923, et 20 millions seulement en 1924: les débours ements seront d'ailleurs probablement faits par les Cies nouvelles, régulières intéressés de l'Etat en ce qui concerne les services postaux.

M. le Pt — Nous cherchons à nous instruire sans intention de vous embarrasser, mais plutôt pour essayer de dégager une formule qui permettrait au pays d'avoir les paquebots nécessaires sans faire supporter au budget des charges excessives.

Nous savons maintenant que l'idée de subvention est dans l'esprit du Gouvernement

M. le Rapporteur — La subvention a toujours existé pour les paquebots sous une forme ou sous une autre.

M. Louis Dissier — L'Etat entend faire exploiter les bateaux qui lui appartenaient, par les armateurs - S'agira-t-il d'une régie, ou au contraire y aura-t-il cession des bateaux aux compagnies avec garantie, comme aux chemins de fer, des intérêts pour les

actions et obligations

D'autre part, une ligne recevant une subvention devenant propre l'Etat pourra-t-il avoir une part dans les bénéfices ?

M le S[t] S[re] Etat — Oui 80%, comme il aura à supporter une part dans les pertes. Il n'y aura plus à proprement parler de subvention mais régie intéressée, avec participation très large des pertes qui apparaissent inévitable pour la période actuelle.

M. le Président — Nous discuterons tout cela à propos de l'examen de la convention avec les Messageries maritimes. Nous n'en sommes pas saisis en ce moment. Néanmoins ce que Mr le Ministre nous en a dit donne un aperçu des combinaisons qu'on envisage. Il ne faudrait pas s'engager en ce moment plus avant dans leur examen.

M. Louis Dreyfus — Je voulais savoir s'il y avait contre-partie des garanties.

M. le S[t] S[re] Etat — Il y a régie seulement pour l'exploitation mais la flotte appartiendra complètement à la Cie et l'Etat n'en aura la propriété qu'en cas de cessation de l'exploitation et à charge d'acquitter toutes les dettes de la Société nouvelle.

Il participe aux pertes et aux bénéfices. Comme la compagnie exploitera à la fois les cargos et les paquebots on pourrait craindre qu'elle ait tendance à favoriser plutôt les cargos. C'est pour cela qu'on a mis dans la convention le pool. On a mis à part certaines catégories de marchandises et pour toutes les autres on a décidé que 25% des recettes seraient versés dans la caisse commune. La répartition serait faite proportionnellement au tonnage transporté.

M. le Président — Pour le moment nous sommes saisis d'une demande de crédits de 400 millions. Elle est réduite par le Gouvernement à 250 millions destinés à la construction de nouveaux paquebots. Nous devons rester dans le cadre du débat qui fait l'objet de notre ordre du jour. M. le Ministre vient de vous donner un exemple concret de l'utilisation du crédit. Il a bien fait, mais nous n'avons pas à examiner une convention pour le moment.

M. le S[t] S[re] Etat — D'ailleurs si nous sommes remboursés par la Cie à

la suite d'une émission d'obligations, nous n'aurions peut-être pas lieu d'épuiser le crédit. Mais il est nécessaire de faire un effort financier pour des constructions que les Cies se refusaient à accomplir.

M le Pt
M le S'S'e d'Etat

La Commission est d'ailleurs favorable à un emploi de l'Etat. Il ne me reste plus qu'à chiffrer.

Les charges de la nouvelle convention avec les Messageries maritimes s'élèveront autant qu'on peut les évaluer à 6 millions par an.

J'arrive aux services maritimes d'Algérie de Tunisie et de Corse.

Depuis plus d'un an, toutes les grosses sociétés qui s'intéressaient au trafic méditerranéen s'étaient concertées au sujet de l'organisation du service entre la France, la Corse et la Tunisie. Les représentants du Gouvernement français du Gouvernement algérien, les Cies PLM, du Midi, des Cies Transatlantique, Fraissinet, des Transports maritimes, de Navigation mixte s'étaient réunis et avaient cherché les moyens d'arriver à organiser quelque chose qui eût une vie durable sans grever trop fortement les finances publiques.

A mon arrivée au S'S'at d'Etat il n'y avait que de vagues pourparlers. Nos collègues de l'Algérie étaient très pressants car le service en exploitation était très préjudiciable aux intérêts de la Métropole et de l'Algérie. M. Dal Piaz, le rapporteur de cette commission m'a saisi il y a quelques jours d'un projet qui pourra servir de base à la discussion. Les bateaux à mettre en ligne entre la France, la Corse, l'Algérie et la Tunisie seraient gérés par la société maritime postale. Cette société aurait un conseil supérieur composé de représentants du Gouvernement français, un commissaire du Gouvernement, un représentant de l'administration des chemins de fer algériens, un représentant de la Cie PLM. un représentant de la Cie du Midi, un représentant de la Cie Bône Guelma, un repré

seulement de la Cie maritime postale de la Corse, un représentant de la Cie maritime postale de l'Algérie un représentant de la Cie Maritime postale de la Tunisie. Ce conseil examinerait l'ensemble des questions. La commission a posé en principe que ces différentes lignes ne doivent pas travailler à perte. Dès que l'exploitation marchera un déficit le conseil supérieur proposera au Ministre le relèvement immédiat des taux. Je ne sais si dans la pratique cela se fera facilement.

Les Cies du bassin méditerranéen apporteront une partie de la flotte, celle qui est déjà employée sur les lignes. L'Etat apportera ses navires, il sera en conséquence avec les recettes que nous vous demandons, nous en construirons d'autres. Cela fera 11 bateaux en ligne. Une indemnité d'affrètement sera prévue pour les bateaux privés soit au temps, soit au voyage, au choix de l'administration. Pour les navires de l'Etat ce sera sans doute le même système que dans la convention avec les Messageries maritimes. Il faudra prévoir un amortissement suffisant pour que dans un temps donné les bateaux soient complètement remboursés à l'Etat. La Cie maritime postale dont le comité d'administration sera composé de délégués de l'Etat et des Cies recevra le remboursement complet de ses frais généraux, un tant pour cent sur les recettes brutes et un tant pour cent sur la différence entre les recettes et les dépenses d'exploitation.

Ce système peut être étudié. Le compléter tel quel serait folie. Nous n'avons pas encore d'exemples de cas où une compagnie serait aidée à son aise pour exploiter un réseau de lignes de navigation.

M. Louis Lucien — Ce serait un monopole.

M. le S. S. d'Etat — Frais généraux remboursés pourcentage sur les recettes brutes et pourcentage sur les recettes nettes ce serait trop beau. Néanmoins le projet de M. Dal Piaz me paraît bien conçu en principe. Quand j'aurai terminé mon étude, je reviendrai devant la commission.

M. Durour — Quel intérêt y a-t-il à avoir les Cies de chemins de fer

dans cette route ?

M le S'S't Etat — Pour assurer la coordination des transports par terre et par mer. Les paquebots n'auront pas de grandes vitesses, on est revenu de cette folie, mais, ils ne devront pas perdre de temps dans les ports et pour ne pas perdre de temps dans les ports, il faut que des accords soient passés avec les compagnies de chemin de fer, de façon que les wagons soient prêts pour enlever rapidement les marchandises.

M. Louis Brunier — Seul, le ministre des Travaux Publics a le droit de fixer les horaires des trains. Il peut donc exiger leur stationnement aux heures d'arrivée et de départ des bateaux, cela n'a rien à voir avec la convention.

M le S'S't Etat — Ce droit évidemment peut s'exercer, mais une bonne entente entre les différentes industries qui concourent à une exploitation de ce genre est bien préférable.

M le Président — Nous retenons que vous allez remettre à un avenant composé comme vous l'avez indiqué la totalité des bateaux que vous construisez. Les modalités sont prévues déjà pour les Messageries, elles ne le sont pas encore pour les lignes de la Méditerranée occidentale.

M. le S'S't Etat — Parceque la convention est déposée à la Chambre en ce qui concerne les Messageries maritimes, les autres sont encore à l'étude.

M. Druon — Acceptez vous le vœu émis l'an dernier par les délégations algériennes ?

M le S'S't Etat — Les délégations financières ont eu moins de jours les charges et n'ont pas abordé ce projet de construction de navires à la dernière session. Elles se sont bornées à émettre ce vœu.

M. Druon — Elles ont demandé que la poste fut réservée au pavillon français avec un système de subvention.

Depuis nous avons demandé en Algérie la liberté définitive de la navigation France Algérie. En effet pour soutenir la marine marchande française, nous devons à nous seuls, algériens faire les frais du monopole. Nous payons, comme les colonies, un pré-

10 fois supérieur au cours ordinaire. Les armateurs pourront d'avantages considérables, nous en supportons le poids.

Maintenant, vous nous avez fait goûter de la liberté du pavillon et nous pouvons affréter à meilleur marché des navires qui nous font des prix représentant une diminution de 50% sur les tarifs des anciennes compagnies

La convention que vous négociez suppose que la liberté du pavillon est supprimée : nous revenons au monopole. Les départements algériens qui se trouvent déjà économiquement dans une situation défavorable par suite de leur éloignement de la France européenne seront encore rechargés d'un droit de péage, en quelque sorte, car ils devront faire les frais de ce convention.

M. Louis Lisier — Pourquoi l'Algérie n'a-t-elle pas sa flotte ?

M. Durour — C'est pour le moment impossible, nous n'en sommes pas encore à la période industrielle

M le Pt — Nous ne pouvons délibérer aujourd'hui sur ce point. Les observations qui viennent d'être présentées sont intéressantes pour M. le Ministre : elles reviendront en temps opportun.

M le S'S'd d'Etat — Le Monopole, ne l'oubliez pas est suspendu seulement pendant un délai de deux ans à dater de la création des sociétés

M le Pt — M. le S'S'd d'Etat a entendu un son de cloche qui n'était pas d'accord. Maintenant revenons au crédit de 100 millions

M. le S'S'd d'Etat — Il ne s'agit d'ailleurs que d'un projet dont M. Doll Diez m'a saisi ; je ne l'ai pas encore discuté : les intérêts seraient sauvegardés avant la conclusion

J'arrive maintenant aux pétroliers.

Je ne vous demande pas les 100 millions que mon prédécesseur entendait consacrer aux tanks-steamers. On doit laisser à l'initiative privée le soin de trouver les capitaux pour les construire. Toutefois je suis en désaccord avec le Ministre des finances et avec mon prédécesseur pour l'application d'une loi votée le 30 Mars 1917 portant ouverture d'un crédit de 60 millions pour aider les armateurs à se pourvoir des navires de charge à propulsion mécanique. C'est la loi Le Bail-Maignan

Sur ce crédit ouvert, 63.95[illegible] ont déjà été prélevés. Le reste disponible 94.93[illegible]. Vous avons-y demandés d'avances pour construction de pétroliers. Je ne demande pas à dépasser le crédit accordé par la loi précitée, mais je viens demander à la Commission de la Marine de Lénat de joindre ses efforts aux miens pour décider M. le Ministre des finances à appliquer cette loi qu'il considère comme caduque. Je ne veux pas construire de pétroliers, mais puisque la loi nous ouvre des crédits pour avances aux armateurs, je vous demande de vous joindre à moi pour obtenir du ministre des finances qu'il nous donne la partie du crédit qui n'a pas reçu d'affectation.

M. le Pt — Vous semblez ne pas demander de crédits pour les pétroliers mais vous vous prêtez de vous aider à obtenir la disposition des surplus d'un crédit pour l'affecter à sa destination légale.

M. le S'S'd Etat — Indépendamment d'un bateau pour les Iles Marquises, une société nous demande 51 millions pour construire 5 navires pétroliers, une autre maison demande 56 Millions pour l'achat de 4 pétroliers de 7600 tonnes : c'est la maison Hauel. Le Ministre des finances reconnaît que la loi n'est pas caduque mais qu'elle emploie les termes : l'Etat pourra ..... C'est d'après lui une faculté qui permet de faire des avances, mais ne crée pas une obligation pour lui. De la situation de la trésorerie ne lui permet pas de les consentir ces avances.

M. le Rapporteur — Pendant la guerre, ces avances étaient obligatoires, puisqu'elles ont remplacé l'emballage. A partir d'aujourd'hui plus rien a été dit : certains armateurs ont demandé à bénéficier de ce crédit jusqu'à concurrence d'une somme de 100 millions : le Ministre des finances a opposé une fin de non recevoir.

M. le Président — Nous retenons de vos déclarations, Monsieur le Ministre que vous abandonnez les 100 millions demandés par votre prédécesseur pour l'acquisition de tanks pétroliers. Mais vous estimez qu'il est bon d'encourager ceux des armateurs qui ont déjà commandé des tanks, en faisant état des avances prévues par la loi de 1917.

M. le Ministre des finances vous dit : ma trésorerie ne me permet pas de faire ces avances, je ne suis pas tenu par la loi : mal d'argent je ne paye pas.

La question qui va se poser est celle-ci : si demain les armateurs qui ont commandé les bateaux sont on parlait tout à l'heure n'ont pas les avances sur lesquelles ils comptaient, ces pétroliers que nous espérions avoir vont à l'étranger.

M. Lerin — Les avances aux armateurs rapportent-elles à l'Etat

M. le S^re S^au Etat — La loi du 20 Mars 1917 prévoit un intérêt de 6% les armateurs se déclarent prêts à payer jusqu'à 8%.

M. le P^t — On demande à l'Etat de jouer le rôle de banquier : si la situation bancaire était meilleure c'est aux banques que s'adresseraient les armateurs.

M. le Rapporteur — M. le Ministre des finances place l'intérêt général au dessus de l'intérêt ~~des armateurs~~ l'armement. Or l'emploi des crédits votés en 1917 serait préférable à l'ouverture d'un crédit nouveau de 100 millions pour les pétroliers

M. Louis Lucien — Les armateurs français ne peuvent construire de tanks pétroliers : le prix de ces bateaux est fort élevé. Si nous n'avons pas de tanks nous devrons payer un fret qui équivaudra bientôt au prix de construction de ce genre de bateaux.

M. le Président — Tout le monde est d'accord sur la nécessité d'avoir des pétroliers

M le Rapporteur — La loi de Bail est facultative jusqu'au 1^er avril prochain Passé cette date les armateurs seront forclos.

M. Le Hars — Votre prédécesseur, Monsieur le Ministre, a-t-il pris des engagements vis à vis des constructeurs ?

M. le S^re S^au Etat — Il ne le pouvait pas.

Dans l'affaire Harel, celle des 4 tanks en construction à l'étranger

M. Louis Lucien — M. Harel a une option

M. le S^re S^au Etat — Il prétend qu'il a fait construire ses bateaux, il me l'a affirmé. Il m'a dit que jamais il n'aurait fait construire ces bateaux s'il n'avait pas cru à un

engagement formel de mon prédécesseur. Il est venu dans mon cabinet avec un membre de l'ambassade d'Angleterre

M. Louis Dessier — Les tanks ont été construits en Angleterre par des sociétés anglaises. Après un groupement des gisements pétrolifères il y eut désaccord sur l'emploi. A ce moment, M. Varel qui connaissait de notables parlementaires anglais a pris une option pensant avoir l'appui de l'Etat. Aujourd'hui 4 tanks de 7400 tonnes tout neufs sont prêts. On les lui refuse

Dans le programme de construction des tanks à livrer dans trois ans, une des sociétés étrangères car on en a donné partout, fait faillite avec un déficit de 20000 tonnes. Aussi nous sommes en déficit aussi bien pour le temps présent que pour les programmes lointains, par suite de cette dernière La question se pose donc. Doit-on ou non employer le crédit?

M le S'S'd Etat — Nous avons un navire devant nous avant que la loi ne soit caduque. Si la commission est d'avis de faire une démarche auprès du ministre des finances.

M. le Pt — Nous n'avons pas qualité pour autoriser mais je puis faire connaître au Gouvernement l'émotion que nous cause la situation à laquelle nous sommes acculés par suite de l'absence de politique en cette matière

M le S'S'd Etat — Vous ne donnez plus que je n'ai demandé.

M le Rapporteur — M. Lynac a déposé un projet de loi relatif au régime intérieur des pétroles: j'ignore quelles sont les intentions du Gouvernement. Or dans ce projet on prévoit une liberté contrôlée: il serait donné des autorisations d'importation moyennant certaines charges.

Il est dit à l'article 2 relativement aux bénéficiaires des autorisations d'importation:

"Un règlement d'administration publique déterminera les conditions auxquelles cette autorisation sera accordée et spécialement le concours qui devra être apporté par les bénéficiaires au développement d'une production française du pétrole, d'une flotte-citerne battant pavillon français et d'une industrie du raffinage sur le sol national"

Si cette disposition est maintenue, on pourra peut-être y trouver une ressource supplementaire.

M. Louis Lister — Vous serez dans l'impossibilité matérielle de faire des tanks et la question de transformation des cuirassés.

M. le S.S.E. d'Etat — Une difficulté technique s'y oppose : vous connaissez le revêtage spécial des tanks ?

M. le Président — On m'a dit que depuis quelque temps on employait pour la construction de ces bateaux un nouveau système consistant non plus à mettre le pétrole dans les coques, mais à remplir des cylindres placés à l'intérieur des coques.

M. Riotteau — Ce sera bien coûteux

M. Perreau — Il y a aussi un enduit inaltérable par le pétrole.

M. le S.S.E. d'Etat — Je n'ai pas de compétence spéciale au point de vue de la construction des tanks mais je pose en principe qu'il ne faut jamais changer la destination d'un navire

M. Louis Lister — Quand il s'agit d'emmagasiner des essences ces cuirassés ne peuvent servir, mais pour le transport du pétrole ils sont faciles à arranger. C'est affaire de mise au point technique.

On nous dit que le transport coûterait trop cher avec les cuirassés dont donné le poids mort qu'il faut faire avancer, mais une partie des pétroles doit nous avons besoin pour obtenir les carburants benzoïques proviennent du bassin de la Méditerranée : là les distances sont courtes à l'heure actuelle où la Marine de guerre a besoin de grands réservoirs qui n'existent pas voyez de quel avantage seraient ces bateaux. En période de tension politique ils nous permettraient d'avoir dans nos ports de guerre une réserve supplémentaire qui n'existe pas aujourd'hui.

M. le S.S.E. d'Etat — J'ai terminé en ce qui concerne les constructions

Pour me résumer, nous avons en ce service désarmé ou en construction un tonnage qui nous coûtera environ un milliard et demi. Sur ce tonnage, 330.000 tonnes, en navires, sont inutilisables et nous ont coûté 600 millions. Si on liquide cette année et si l'on se base sur les prix du marché actuels on ne pourra pas

trouver pour l'ensemble de la flotte d'Etat plus de 500 millions

En ce qui concerne la gestion de cette flotte, vous savez qu'au moment de la réquisition de la flotte française, en 1918 on avait ouvert un compte qu'on appelait le compte spécial A et on l'avait doté d'un crédit de 350 millions. Le compte fut arrêté par la loi du 31 décembre 1919 et toutes les opérations de ce compte devaient être liquidées. On ouvrait un nouveau compte que l'on a appelé le compte "Flotte en gérance" on y apportait tous les bateaux appartenant au compte A sauf quelques uns qui n'étaient pas rentrés. Au fur et à mesure de la rentrée de ces navires le compte A s'arrêtait et le compte flotte en gérance s'ouvrait.

Au moment de la discussion de ce projet de loi à la Chambre, j'avais demandé à M. Pierre Dupuy s'il pouvait nous donner quelques précisions au sujet de la situation du compte spécial A. Je lui exprimais mes craintes, étant données les méthodes d'exploitation déjà employées, de voir les bénéfices considérables qu'on nous avait promis se transformer en déficit. Et je disais "Vous avez un an pour liquider ce compte A apportez nous des résultats!" J'étais bien naïf. J'ajoutais : " Si, comme on le dit au contraire dans les milieux techniques votre compte spécial est un gouffre, nous changerons les méthodes

Or le compte spécial A, en mars 1921 n'est pas encore liquidé et peut être en septembre prochain saurons-nous exactement quels ont été les résultats de la réquisition jusqu'au 31 décembre 1919.

En tous cas, en janvier 1920, on ouvrait le compte Flotte en gérance. Quelques mois après, en avril, comme membre de la Cmsn de la Marine marchande de la Chambre, je suis allé aux Transports maritimes et j'ai vu qu'aucune comptabilité n'existait. Il en était ainsi depuis le commencement. Il y avait bien une comptabilité administrative et commerciale mais qui planait très haut au dessus des nécessités d'exploitation. Cette comptabilité recevait les documents transmis, soit par les agences des ports de France soit par les consuls à l'extérieur mais elle ne suivait pas

les navires au cours de leur voyage en vue de connaître les résultats de leur exploitation.

J'ai dit au Directeur des transports maritimes et au Directeur de la comptabilité 1° Dans les compagnies on ne peut tenir au jour le jour une comptabilité sur pièces mais il y a à côté de cette comptabilité comptable, une comptabilité statistique. Elle est faite d'après les renseignements câblés par les capitaines. Elle permet de savoir, au jour le jour où on en est. Qu'au bout d'une année d'exploitation, vous puissiez nous dire à 10 millions près où on en est, c'est tout ce que nous demandons.

J'avais insisté pour que cette comptabilité fût tenue immédiatement. Je croyais que cela avait été fait. Il n'en est rien. Jamais donc dans l'impossibilité absolue de vous dire où on en est.

Voulant cependant me rendre compte, j'ai fait pratiquer des sondages en me faisant donner les comptes d'exploitation de certains navires. En voici un. Il est arrêté en février 1921 et porte sur l'exploitation d'un mois. Il accuse, pour ce mois, un déficit de 46.875 fs. Or nous avons 300 navires.

M le Président — Cela fait un million et demi par mois de déficit.

M le S.S.E. Etat — Voici maintenant un sondage pour le mois de novembre. Huit navires ont fait, en moyenne, un mois et demi de voyage. Déficit 159.339 fs. J'ai fait prendre des bateaux de type différent : Député Chevillon, 2 cargos à vapeur en bois, un vapeur le Quebec, 2 barges, 2 Gharbs. L'exploitation générale d'un mois et demi pour ces bateaux accuse un déficit de 1.311.786 fs. Il faudrait un volume pour vous donner le détail des comptes.

M le Président — A l'heure où nous sommes nous ferons [illegible] à l'examiner.

M le S.S.E. Etat — La comptabilité est très difficile à établir : les armateurs reçoivent des documents, ils les transmettent aux armateurs généraux qui les envoient aux ambassades. Les factures mettent parfois 16 mois à nous parvenir. On pourrait

cependant faire une comptabilité statistique. Quel que soit l'agent qui paye, il en est un qui suit les dépenses et les recettes, c'est le capitaine. En général les capitaines sont assez réticents pour produire des comptes, nous avons rencontré des résistances il aurait fallu de l'énergie

En ce moment, il est impossible d'avoir des comptes de gestion Avant la production des chiffres qui résultent des sondages que j'ai fait effectuer, il y a six semaines encore, les fonctionnaires qui gèrent la flotte d'Etat étaient d'un optimisme excessif. Il ne pouvait en être autrement puisqu'ils ne suivaient pas les résultats de l'exploitation et qu'humainement, ils avaient grande confiance en eux-mêmes

Le gouvernement brésilien a exigé le maintien à bord de ses nationaux. Au début c'était un scandale, nous n'avions aucune action sur les équipages A New York, au commissariat de la République, j'ai dû, moi-même, invoquer la force pour chasser du bord des équipages qui nous volaient. Un capitaine a mis quatre mois pour venir de Rio de Janeiro à New York. Il avait 7 ou 8 000 dollars d'avance, je n'ai jamais pu avoir aucune action sur lui. Il est parti avec ses avances Actuellement et bien que le scandale soit moindre, les effectifs des équipages qui montent les bateaux brésiliens sont de 50 % plus nombreux que les équipages des navires français. Les dépenses y sont élevées, les soldes supérieures aux nôtres. Un capitaine brésilien ne perd jamais une occasion d'entrer où nous n'avons pas de représentant, et cela sans autorisation, pour y faire des dépenses.

M. Louis Lissier
M. le S.S. d'Etat

Il n'y a pas de commissaire du Gouvernement à bord?

Il y en a eu au début, mais il était si dangereux pour eux d'y rester qu'on a dû cesser d'en mettre.

Je vais proposer au premier conseil de cabinet de résilier les chartes parties et de restituer les 24 navires, sauf 4 ou 5 qui seraient précieux pour nos lignes postales. Nous en mettrons sur la ligne de New York, un sur la ligne de Madagascar, ~~xxxxx~~ d'autres sur la ligne de Chine

Le scandale des brésiliens ne peut durer. Ainsi, bien que ces bateaux aient été reparés complètement a la suite de passage l'Allegrete a été immobilisé en 1920 4 mois et 13 jours, soit en 9 mois d'exploitation la moitié du temps. L'Alfenas 1 mois et demi pour d'immobilisation sur 6 mois. Il met 4 mois pour aller de Dunkerque à Calcutta et retour. L'Aracaju subit 4 semaines d'immobilisation après un voyage de 6 mois dont la durée normale est de 3 mois lorsque les conditions sont bonnes de 4 mois lorsqu'elles sont mauvaises. Pour l'Ayuroca, un seul voyage en Amérique du Sud dure 7 mois. Le Cabedello met plus de sept mois pour un voyage en Amérique du Sud.

Le prix du transport sur un brésilien type Itu est de 28 £ 33, sur un navire allié de 10 £ 45, sur cargo type Jabodao 26 £ 20 sur paquebot interallié du même type 8 £ 40. Tout ceci est de l'affrètement coque nue.

L'affrètement au temps donne pour le premier type 30 £ d'une part 43 £ 45 de l'autre, pour le deuxième 46 £ 90 pour un brésilien 21 £ 46 pour un bateau interallié Tels sont les résultats donnés par la flotte brésilienne.

Comment conclure ? La situation est très grave la crise économique sévit particulièrement dans la marine marchande l'armement français s'il n'était plus payé en dollars et en livres ne pourrait plus faire circuler un seul navire. Je lutte contre le désarmement et cependant c'est désarmer or notre flotte d'Etat fait concurrence à la flotte privée dont la vie est déjà difficile. Elle cherche naturellement à charger ses bateaux et souvent elle court sur les frets. En période d'activité la présence d'une flotte d'Etat régularise les prix et défend le commerce contre des prix trop élevés En période de crise, il lui faudrait s'entendre avec les Cies privées pour maintenir des prix lui permettant de subsister or son organisation administrative rend cette entente difficile.

Pour enrayer le désarmement et supprimer cette concurrence j'ai eu rapports avec l'armement qui doit prendre en

coque nue la totalité de la flotte.

M. le Pt — Tout de suite ?

M. le S'S'd Etat — L'armement prendra, j'crois la totalité de la flotte exploitée en coque nue.

M. le Pt — A combien estimez vous ce déficit annuel ? à 400 millions par an ?

M. le S'S'd Etat — Peut-être.

M. Louis Dimier — Vous faites remarquer dans la Gironde à l'armement privé avec des bateaux portant des équipages anglais et battant pavillon anglais. C'est contraire à la loi. Le navire auquel je fais allusion s'appelle le Baiverley

M. le S'S'd Etat — Le navire qui porte pavillon anglais est la propriété du Gouvernement français.

En ce qui concerne la flotte interalliée, il y a une difficulté on ne peut la vendre à un prix inférieur à celui qui a fixé la commission des réparations. Si je pouvais dire à l'armement "Je vous passe ma flotte et je m'engage à vous la laisser au moment de la ligne d'alors cela irait tout seul, car l'armement sachant que ces bateaux seraient sa propriété les entretiendrait convenablement. Mais je lui passe un tonnage qu'il n'est pas sûr de conserver. Comme il aura des difficultés d'exploitation, il voudra se rattraper sur les dépenses d'entretien. C'est là la grosse difficulté de la coque nue

M. le Président — Si une assemblée parlementaire avait entendu tout cela, elle n'hésiterait pas à vous dire "débarrassez-vous bien vite de cette flotte."

M. le S'S'd Etat — M. Morinaud doit déposer prochainement son rapport sur le bureau de la Chambre. La discussion sera à l'ordre du jour à la rentrée de Pâques.

M. le Rapporteur m'a dit qu'il avait reçu les délégués des entrepreneurs français parce que les transports maritimes faisaient effectuer des réparations dans les ports militaires

En ce qui concerne Cherbourg nous avons en ce moment un navire portugais et un navire interallié en réparation et encore le navire portugais ne nous

regarde pas, c'est tout.

M. le Rapp. — La plainte des armateurs visait surtout le Ministère de la Marine qui d'après eux aurait transformé les arsenaux en ateliers de réparations pour les navires français et étrangers alors qu'ils manquent de travail et que l'Etat leur doit 24 milliers qu'il ne paye pas. Il y a là des doléances justifiées.

M. le S. d'Et. — J'en ai fini avec l'examen des crédits spéciaux et de la flotte engagée.

M. le Président — La situation est grave : il faut au plus vite désarmer la flotte d'Etat et en attendant chercher à la faire exploiter par d'autres que par vous.

En ce qui concerne la flotte que vous voulez construire sur les 400 milliers que demandait votre prédécesseur vous abandonnez les 100 milliers destinés aux pétroliers et les 50 milliers destinés à certains cargos.

M. le S. d'Et. — J'espère me mettre demain d'accord avec M. Queuille pour arrêter la construction des bateaux Marie-Louise commandés aux arsenaux pour éviter le chômage dans ces établissements.

M. le Pt. — Le projet serait donc réduit à 250 milliers. La suppression du crédit de 100 milliers pour les tankers devrait avoir pour contre-partie l'exécution complète de la loi Le Bail-Maignan. C'est ce que nous dirons à M. le Ministre des finances.

Il me reste à vous remercier de l'exposé si intéressant si précis et si loyal que vous nous avez présenté et à vous assurer de notre collaboration. Soyez assuré qu'au lieu de trouver ici des critiques et des difficultés, vous ne rencontrerez que le vif désir de collaborer avec vous et d'arriver à faire des économies, tout en dotant la France d'une flotte qui lui fasse honneur.

M. Perreau — Je voudrais vous entretenir maintenant du projet de loi autorisant la nomination au grade d'administrateur de l'inscription maritime, des candidats, licenciés en droit et agents et commis de l'inscription maritime

qui ont obtenu soit au concours d'accès direct au grade d'administrateur de 2e classe, soit au concours d'entrée à l'école d'administration de la marine le nombre de points nécessaires pour l'admissibilité

Vous savez que ce projet de loi est motivé par deux arrêts du Conseil d'Etat annulant la nomination de deux fonctionnaires de l'inscription maritime

Le projet ne concerne que deux personnes qui avaient été nommées illégalement. Si on prend pour cette mesure bienveillante il nous paraît qu'il serait juste de la prendre également à l'égard des admissibles qui ont les mêmes titres à être pourvus que ceux qui ont bénéficié d'une erreur.

Cependant vous refusez de nommer MM. Bordeau et Le Squin qui ont été admissibles au concours de 1912 et qui ont encore été admissibles l'un au concours de 1919 l'autre au concours de 1917.

M le Pt

Nous n'avons pas subordonné le vote du projet de loi à un engagement de vous de nommer tous les réclamants mais nous avons tenu à attirer votre attention sur eux

M le S. S. d'Etat

Il y a de graves difficultés à donner satisfaction au désir qu'exprime M. Perreau mais je puis vous dire que j'examinerai les cas avec la plus grande bienveillance

La séance est levée

Le Président -

Séance du Vendredi 8 Avril 1921.

Présidence de M. Gaston Doumergue.

Présents MM. Guilloteaux, de Lavrignais, Le Hars, Louis Lissac, Bergeon, Brindeau, Fortin, Pierrain, Vayssières, Riotteau, Lemarié, de Pomereu, Farjon, Hennessy Durroux.

Rapport de M. Brindeau sur le projet de loi relatif à l'extension de la flotte marchande

M. Brindeau Rapporteur — J'ai reçu de M. Rio sous secrétaire d'Etat à la Marine marchande une lettre dans laquelle il m'annonce qu'il a décidé de réduire encore son programme et de ne demander que 150 millions au lieu de 250 millions. Il abandonne une partie des paquebots qu'il comptait construire pour ne conserver que les paquebots pour lesquels des options ont été passées. J'ai pensé que nous ne pouvions que nous rallier à l'opinion du Gouvernement et j'ai rédigé mon avis dans ce sens d'assentiment.

M. le Rapporteur donne lecture de son avis.

M. le Président — Je crois être votre interprète, Messieurs, en remerciant M. Brindeau du rapport si étudié et si complet qu'il vient de nous lire. Il a fait avec une docte lumineuse l'historique si complexe de cette question et a fort bien exprimé l'avis technique de la Commission de la Marine.

M. Louis Lissac — Je ne puis qu'approuver le rapport si remarquable de notre collègue M. Brindeau. J'ai cependant une observation toute de détail à faire. En examinant les paquebots destinés aux lignes d'Indo Chine M. le Rapporteur nous a indiqué que les vitesses prévues étaient en moyenne de treize nœuds. C'est là une vitesse insuffisante, celle des navires étrangers qui exploitent les mêmes lignes sont beaucoup plus élevées et je crains que, dans ces conditions, nous ne puissions lutter avec la concurrence étrangère. Je désirerais que dans le rapport l'attention du Gouvernement fût attirée sur ce point et même s'il est

mure temps que l'on change les caractéristiques des bateaux que l'on construit.

Je sais bien que nous organisons en ce moment un régime provisoire, mais il faut bien se prévoir le régime définitif.

M. le Pt. — Au moment où nous examinerons la convention avec les Messageries maritimes nous pourrons demander qu'à partir de telle date les paquebots à plus grande vitesse devront desservir les lignes.

M. Louis Lucas — Puisque le Gouvernement subventionne les armateurs en leur donnant du matériel il est en droit me semble-t-il d'intervenir dans la répartition des paquebots entre les diverses lignes. Je souhaiterais que ce droit du Gouvernement fût nettement spécifié dans l'avis de M. Brindeau.

M. le Rapporteur — Je ne demande pas mieux que de mentionner dans mon avis l'observation de M. Lucas : je vois cependant que les vitesses prévues pour les nouveaux paquebots sont sensiblement les mêmes que celles qui sont pratiquées par les compagnies étrangères. Sur ces lignes lointaines la question de logement des chambres joue un rôle important et la rareté des escales oblige à n'avoir que des vitesses moyennes.

M. Durour — Ce n'est pas seulement au point de vue vitesse, mais encore au point de vue confort que nous sommes inférieurs à l'étranger. Avant la guerre les paquebots allemands qui desservaient la Méditerranée faisaient escale à Alger et à Gênes. Pour aller d'Algérie en France on les prenait fréquemment : on se rendait à Gênes puis de là en France. On allait presqu'aussi vite et l'installation à bord était meilleure. Beaucoup d'Algériens préféraient cette ligne : il y a là un enseignement pour nos armateurs.

M. Fayon — Pour les bateaux construits par les armateurs eux-mêmes admettez-vous la dépense ?

M. le Rapporteur — Il n'y a qu'un paquebot construit par les armateurs : celui en chantier à Brest. Le Ministère de la Marine traite avec la Marine marchande comme le ferait un chantier privé : elle lui paie un marché. La Marine marchande doit au Ministère de la Marine 25 millions tant pour ce paquebots que pour les cargos

M. le Président — Lorsque nous avons voté le budget de la Marine nous avons réduit les crédits de 115 à 75 millions et cependant le Parlement invitait en même temps le Ministre à ne renvoyer aucun ouvrier. Dans ces conditions la Marine a été obligée pour occuper ses ouvriers de prendre des commandes au dehors.

—

Le projet d'avis de M. Brindeau est adopté

M. le Président — Nous le transmettrons à la Commission de finances qui est saisie au fond, du projet de loi.

—

M. le Président — Nous sommes saisis de deux projets de loi :

Le premier fixant la procédure d'établissement et de révision des règlements et tarifs de pilotage dans les eaux maritimes,

Le second ayant pour but d'étendre à l'armée de mer les dispositions de la loi du 16 décembre 1920 relatives à une promotion spéciale dans l'ordre de la Légion d'honneur et la Médaille Militaire

Le Ministre m'ayant fait connaître que le vote de ce second projet était urgent j'ai prié M. Guilloteaux d'étudier par avance ce projet et je crois qu'il est prêt à nous donner connaissance du rapport qu'il a préparé.

Si vous m'y autorisez je donnerai la parole à M. Guilloteaux

(Assentiment)

M. Guilloteaux — donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif à la Légion d'honneur et à la Médaille militaire

Le rapport est adopté

M. le Président — Il reste à désigner un rapporteur pour le projet de loi relatif aux taux de pilotage.

M. Vaysseyères est désigné comme rapporteur.

—

M. Durouse — M. le S.S.E. d'Etat à la marine marchande va désigner ou a déjà nommé une commission chargée d'examiner le régime qu'il y aura lieu d'établir pour les communications entre l'Algérie et la France. Cette commission ne pourrait-elle examiner les modifications qu'il y aurait lieu de faire subir pour les lignes d'Algérie à l'acte de navigation de 1793 et ne pourrait-elle obtenir des compagnies la suppression de certaines clauses dans les armements qui sont de nature à leur gravement nuire au commerce algérien.

M. le Président — Vous pourriez écrire à M. le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande et le saisir directement de la question.

La séance est levée

Le Président

Séance du Vendredi 27 Mai 1921

—

Présidence de M. Gaston Doumergue

—

Présents MM. Guilloteaux, Mulac, Tenaille, Brindeau, Vayssières, Dubourg, Brard, Lémery, de Lavergnais, Bergeon, Le Hars, Lemarié, Ingrham, Pereau, Vieu, Paris Lissac,

—

M. Vayssières donne lecture de son rapport sur le projet de loi fixant la procédure d'établissement et de révision des règlements et tarifs de pilotage dans les eaux maritimes.

Le rapport est adopté.

—

M. le Président La Chambre aborde le projet de loi sur le nouveau programme naval. Ne pensez-vous pas que nous pourrions dès maintenant désigner l'un de nous pour suivre ces débats en qualité de rapporteur futur du projet? (Assentiment)

M. Lémery est désigné pour suivre les débats sur le programme naval

—

Audition de M. Rio S/S[e] d'Etat à la Marine marchande

M. le Président M. Rio a demandé à être entendu à nouveau par la commission pour l'entretenir de la question des cargos Marie Louise

M. Rio sous-secrétaire d'Etat à la Marine Marchande est introduit.

M. Rio Sous S[re] d'Etat Quand je suis venu devant ~~la commission~~ je lui ai demandé de m'accorder 250 millions pour la construction de paquebots, puis par lettre j'ai averti votre rapporteur M. Brindeau que j'ajournai l'examen de la seconde tranche de ces paquebots et que je ne demandais plus que 150 millions qui me suffiraient à construire les paquebots pour lesquels des marchés à option avaient été passés.

Je vous expliquai à ce moment que je comptais résilier les marchés que j'avais passé avec la Marine de guerre pour la construction de 10 cargos type Marie Louise. Je vous rappelle dans quelles conditions ces paquebots avaient été commandés. Je savais pas la Marine marchande n'avait pas de crédit mais la Chambre venait de voter le projet de loi ouvrant un crédit de 1080 milliers. Elle pensa que le Senat ne ferait pas d'objections et en vue d'aboutir rapidement, elle commença la construction de ces dix Marie Louise. A ce moment également les arsenaux de la Marine n'avaient point de travail. Nous commandâmes donc les tôles les chaudières et 5 des cargos sont déjà en chantier

A la suite d'une étude que je fis de la question je résolus de renoncer à la construction de ces dix cargos et pendant plusieurs semaines je poursuivis les conversations avec M. Gueth'au en vue de la résiliation ainsi que je vous l'avais annoncé lors de ma dernière comparution devant vous.

Je nommai une commission pour examiner les conditions de cette résiliation. La commission constata que la perte résultant de la vente serait pour cinq navires inférieure au coût de la résiliation et que pour cinq au contraire elle serait supérieure

J'ai demandé également un rapport à M. Harbleicher de ce rapport il résulte qu'en estimant à 1000 fr le prix de la tonne l'an prochain la perte si nous vendons les navires achevés sera de 23 milliers La résiliation coûtera à peu près la même somme

Je n'ai pas compté les chiffres de M. Harbleicher je sais que le chiffre de vente de 1000 francs la tonne est exagéré : je ne pense pas que l'an prochain la tonne puisse se vendre plus de 500 fr. En vendant ces navires 500 fr la tonne la perte sera de 38 milliers

Voilà donc à quoi se réduit le problème.

Si nous résilions les marchés et arrêtons les armements, la perte sera de 23 millions.

Si nous achevons les navires et les vendons achevés la perte sera au plus de 1000 f la tonne de 23 millions au plus de 500 f la tonne de 38 millions, mais notre flotte commerciale se sera enrichie de dix mille nouveaux et qui pourront rendre de grands services

M. Guillotteaux — Sur quelle base s'appuie M. Barbelenet pour dire qu'on vendra l'an prochain la tonne 1000 f.

M le S. S. d'Etat — Sur aucune c'est une appréciation. Actuellement le prix de la tonne est très bas les derniers navires en construction se sont vendus moins de 5 livres sterling la tonne. Mais la baisse est telle que dès que la vie économique reprendra les prix remonteront rapidement.

M. Fayon — A condition que la livre se maintienne

M. Brindeau — Il ne faut pas confondre les Marie Louise avec la flotte charbonnière. Celle-ci a été commandée par M. Loucheur sur des fonds spéciaux elle n'est pas comprise dans le projet que nous discutons. Les dix cargos avaient été prévus par M. Bignon, dans les autres du projet actuel pour une somme de cinquante millions.

M. le S. S. d'Etat — C'est cette somme que je vous prie de rétablir pour me permettre d'achever ces 10 Marie Louise

M. Brindeau — En disant dans mon rapport que vous renonciez à ces dix cargos, j'avais voulu prévoir que nous pourrions peut-être être amenés à revenir sur cette décision

M. Mulac — Vous nous avez dit tout à l'heure qu'on avait commandé ces navires pour donner du travail aux arsenaux il aurait peut-être mieux valu payer les ouvriers à ne rien faire au moins on n'aurait pas dépensé inutilement de l'argent en matériaux on n'aurait perdu que les salaires.

M le S. S. d'Etat — Ce que je vous ai dit est exact: on a cherché à employer le personnel en attendant le vote du programme naval.

Je reconnais qu'il est lamentable d'engager des opérations dans ces conditions. Mais je me trouve là en face d'une situation dont je ne suis pas la cause.

M. Brindeau — Je crois que vous ne pouvez pas répondre à M. le S.d'Etat ce qu'il vous demande : cela prendra il faut moins que notre Marine s'améliore de dix années. Mais je crains bien que la Commission des finances ne fasse opposition à cette nouvelle demande : il faudra sans doute beaucoup insister auprès d'elle.

M. Brard — Est-il exact, M. le S.d'Etat que vous ayez un conflit avec la marine militaire au sujet de la flotte désarmée que vous avez en rade de Brest.

M. le S.d'Etat — Les faits ne sont pas tels que les présentent le Journal de la Marine marchande.

Il est exact que j'avais l'intention de remonter dans le canal de la Martinière la flotte en bois que j'ai en Méditerranée car elle est ravagée par le taret. Mais le remorquage de Méditerranée jusqu'au canal de la Martinière m'eût coûté trop cher.

J'avais songé à envoyer dans le canal de la Martinière les navires qui, désarmés, sont dans la rade de Brest, mais j'ai su qu'ils y étaient en sûreté, étanches et bien surveillés. Dans ces conditions je n'ai aucun intérêt à les remonter dans le canal de la Martinière où leur accumulation risquerait d'amener leur destruction totale si jamais un incendie se déclarait à bord de l'un d'eux.

Je paie d'ailleurs 3 gardes de corps mort à la Marine pour ces bateaux.

En ce qui concerne les bateaux qui sont en Méditerranée je crois que la solution que j'adopterai, sera de les mettre dans l'étang de Thau.

M. le Pdt — Avez vous résolu la question de la flotte bréhaimne

M. le S.d'Etat — J'ai arrêté la navigation des navires. J'ai déjà sous la main dix bateaux qui peuvent partir

pour le Brésil, 8 sont en réparation. Je voudrais que le Brésil en
reprît possession en France car avec les capitaines qui les
commandent et les équipages qui les montent je ne sais pas ce
qui pourrait arriver. Officiers et matelots sont de véritables forbans
qui nous ont ruiné. Les Affaires étrangères me supplient de
ne rien dire pour ne pas créer d'histoire. J'insiste pour que
les bateaux soit restitués en France. J'ai reçu un télégramme
de M. Cruty notre ministre plenipotentiaire au Brésil qui me
dit que l'affaire est en bonne voie et qui m'indique les pièces
pour cinq bateaux que je voudrais conserver.

M. Louis Lucien — Vous avez parlé du taret tout à l'heure ! vous savez qu'il se détruit très bien avec la chloropicrine : vous avez tous les renseignements à l'Institut Pasteur

M. Bergeon — Les pêcheurs ayant des bateaux à moteur ont dû désarmer à cause du prix de l'essence. Je vous ai demandé de reprendre la livraison à ces pêcheurs de bons d'essence. Vous me l'avez promis puis vous m'avez dit que vous n'aviez pas de crédits

M. le S.S.d'Etat — Voici ce qui s'est passé j'avais inscrit le crédit dans le budget puis en séance il fut supprimé M. Dormer ayant déclaré qu'il y avait au chapitre visé un crédit suffisant pour assurer ces livraisons : je dis que je ne le croyais pas j'avais raison, M. Dormer me promit alors l'ouverture d'un crédit spécial mais j'ai beau le demander je ne l'obtiens pas. Cependant M. Dormer m'a promis de déposer la demande de crédit la semaine prochaine

M. le Président — Nous nous associons à M. Bergeon pour que vous preniez en considération la situation de ces pêcheurs.

Vous savez que nous sommes saisis du projet de convention avec les Messageries maritimes. A première lecture il soulève de graves objections. M. Brindeau vous verra à cet égard. Il pourrait vous adresser un questionnaire auquel vous répondriez

M. le S.S.d'Etat — Je désire ne pas répondre aujourd'hui sur le point je reviendrai devant vous si vous le voulez bien et vous donnerai toutes explications utiles sur cette convention

M. Rio se retire.

M. le Président — Je mets comme le désire notre Rapporteur qu'il est disposé de répondre à M. Rio ce qu'il nous demande et nous prions M. Brindeau de faire un avis supplémentaire favorable à la nouvelle demande de 50 millions qui vient de nous être formulée (Assentiment)

M. Brindeau. — Je ferai cet avis supplémentaire et comme le premier le transmettrai à la Commission des finances.

La séance est levée

Le Président

Séance du Mercredi 8 Juin

—

Présidence de M. Dommergue P.t

Présents MM. Brysbaert, Bergon, Brindeau, Le Hars, Fenoux, Guilloteaux, Morand, Brard, Chevillon, Benidard, Forbin, Dubruyat, Fayon, Vayssières, de Pomereu, de Kerguezec, Lémery, Durour

M. Le Président donne lecture d'une lettre de M. Clémentel Pt de la Ch.bre du Commerce et de l'Industrie qui demande que le projet de convention avec les Messageries soit soumis à la Ch.bre du Commerce et qui ajoute qu'il estime que tout ce qui concerne la Marine marchande concerne plus le Commerce que la Marine.

Je lui ai répondu que de l'avis unanime de la Ch.bre nous estimions que les affaires de Marine Marchande concernaient en premier lieu la Marine et que si la Ch.bre du Commerce croyait devoir donner son avis nous n'y faisions pas d'objection et qu'elle ait à se faire renvoyer par le Sénat les projets pour avis (R.V.P.)

M. le Président Nous devons entendre aujourd'hui M. le Sous Secrétaire d'Etat à la Marine marchande sur le projet de convention avec les Messageries maritimes. Un questionnaire lui a été adressé par M. Brindeau.

Nous avons, nous, à examiner le projet surtout au point de vue maritime, la Commission des finances l'examinera au point de vue de ses répercussions financières.

Audition de M. Rio Sous Secrétaire d'Etat à la Marine marchande.

—

Voir la sténographie jointe au procès verbal

M. Rio se retire

M. le Président — Même après les explications de M. Rio, je ne me sens pas grand enthousiasme pour la convention, mais pour des considérations d'intérêt général, à savoir qu'il est indispensable d'assurer nos relations avec l'Extrême Orient, je ne me sens pas le courage de refuser les propositions qui nous sont apportées

M. Brindeau — M. Rio nous a dit que ce type de contrat pouvait être un modèle pour l'avenir. Je ne partage nullement cette opinion et j'estime au contraire que de pareils contrats seraient une ruine pour nos finances s'ils devaient se multiplier

M. le Président — La question des chantiers de la Ciotat, si bien présentée par M. Bergon m'inquiète particulièrement. Il faut absolument tirer au clair la question de savoir si en cas de dissolution de la Société l'Etat continuerait à assumer les charges du contrat avec la Société de la Ciotat

M. Brindeau — Alors que j'étais député j'avais combattu les conventions de 1909 : je disais que c'était un boulet qui allait ruiner notre budget. Je ne m'étais pas trompé La convention de 1911 n'est pas meilleure elle a été faite surtout pour sauver les chantiers de la Ciotat.

La Commission adopte le projet de loi

M. le Président — Il faudra bien dire que nous subissons la convention plutôt que nous ne l'approuvons.

M. Brindeau est désigné comme Rapporteur

La séance est levée

Le Président

Séance du Jeudi 16 Juin

—

Présidence de M. Gaston Doumergue Pt

Présents MM Guillobeau, Le Hars, Brard, Morand, Flaissières, de Lamarzelle, de Pomereu, Leyssen, Rolland de Lavignais, Fortin, Dudouyt, Farjon, Brindeau, Derveix, Lisier, Paris, Lervain, Delhove. Lemarié. Lemery

—

~~Gaston~~ M. Henry Bérenger assiste à la séance comme représentant la Commission des Finances.

—

Audition de M. le Ministre de la Marine sur le programme naval.

M. Guisth'au ministre de la Marine est introduit. Il est accompagné de M. l'amiral Ganet chef d'état-major

—

Voir la sténographie jointe au procès-verbal de la séance.

—

Après le départ de M. le Ministre de la Marine, la séance est levée.

Séance du Jeudi 23 Juin.

—

Présidence de M. Gaston Doumergue Pt.

Présents MM. Brindeau, Mulac, Ternaux, Guilloteau, Brard, de Lavergnais, Bergeon, Frysthaus, Hayez, Vaysse, Rolleau, Delrue, Fortin, Le Hars, Dumas, Vien.

—

Rapport de M. Brindeau sur la Convention avec les Messageries maritimes

Projet de loi concernant l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général sur l'Extrême Orient, l'Australie, et la Nouvelle Calédonie, la Côte Orientale d'Afrique et la Méditerranée orientale.

M. Brindeau donne lecture de son rapport

M. Bergeon. Les arguments de M. Rio ne m'ont pas pleinement convaincu.

Il faut obtenir de la Compagnie des Messageries maritimes que la Société nouvelle ne soit pas éternellement liée aux chantiers de la Ciotat et que si au bout de sept ans une résiliation intervient entre la nouvelle Société et les Messageries, le contrat avec les Chantiers de la Ciotat soit également résilié

En tous cas il serait bon d'affirmer dans le rapport que nous interprétons le contrat de cette façon : la Nouvelle Société n'est liée avec les chantiers de la Ciotat que pendant le temps où elle est liée avec la Société des Messageries.

M. le Président Je crois que c'est là en effet notre sentiment à tous

M. Brindeau Nous pourrions demander également que la rétroactivité de l'accord de fret qui est valable pour la première année le soit également pour toute réunion de tarifs

Ce que nous devons, à mon avis, surtout faire ressortir c'est que nous avons cherché à obtenir

en cette circonstance non pas ce qu'il y avait de mieux car ce n'était pas possible, mais ce qu'il y avait de moins mauvais.

En ce qui concerne les dames finançais je crois que la Commission des finances avertie par notre rapport des dangers que présente la circulation, prendra de son côté les précautions nécessaires : je m'entendrai d'ailleurs sur ce point avec M. Pelisse rapporteur de la Commission des finances.

—

Le rapport de M. Brindeau est adopté.

—

M. le Président — M. Lemery m'a fait savoir qu'il serait en mesure de vous lire Jeudi prochain à cinq heures son rapport sur le programme naval.

La séance est levée

Le Président

Séance du Jeudi 30 Juin

—

Présidence de M. Gaston Doumergue Pt

—

La séance est ouverte à 5 heures

Présents MM. Lémery, Mulac, de Pomereu, de Lavrignais, Dehove, Ingrham, Brindeau, Hennessy, Lisser, Vieu, Dudouyt Servain, Le Hars, Bergeon, Fayon.

Discussion du Rapport de M. Lémery sur le programme naval.

—

M. Lémery — donne lecture de son rapport sur le programme naval.

—

M. Hennessy — Je trouve le rapport de M. Lemery très intéressant les critiques que je vais faire s'adressent donc non au rapport, mais au programme lui-même.

Je regrette tout d'abord que pour les croiseurs on se soit arrêté au type de 8000 tonnes. Le véritable croiseur eût dû être d'après les déclarations mêmes du Ministre de la Marine de 11000 tonnes. Mais comme on avait tout d'abord proposé 6000 tonnes on a pris une cote mal taillée : 8000. Ce chiffre ne saurait se justifier autrement. Ceci est ma première observation.

Le rapport de M. Lemery se termine par de très justes observations sur les arsenaux : il en demande très nettement la réforme. Mais j'ai bien peur, quant à moi, que si nous votons le programme naval on n'opère jamais cette réforme. La Marine arguera des travaux nouveaux qu'elle devra faire, pour ne rien changer au régime existant.

Et cependant nous sommes dans une telle situation financière que nous n'avons pas le droit de tolérer les gaspillages dont les arsenaux sont l'occasion. Le Ministre je le sais, ne demanderait pas mieux que de se débarrasser d'un certain nombre d'arsenaux

mais il se heurte à des intérêts particuliers ; il faudrait qu'il fût un homme à l'âme d'acier.

Je voterai contre le programme naval car si nous le votons, jamais la réforme des arsenaux ne sera réalisée cette réforme une fois faite je voterais le programme mais pas avant.

M. Dissier

M. Lémery a mêlé deux questions celle des constructions et celle des arsenaux. Quant à moi je ne voterai pas le projet présentement car il faut un certain temps pour dresser les plans des navires à construire, et acheter les tôles. Or on nous demande des crédits avant de savoir exactement quels navires on construira. On n'a pas étudié sérieusement les navires : il a fallu que ce soit M. Bérenger qui apprenne à l'Etat-major ce qu'on faisait en Amérique. On nous propose successivement des croiseurs de 6000 tonnes, puis de 11000, puis de 8000 - Est ce vraiment sérieux ! Le programme qu'on nous présente ne répond à rien : on le présente pour donner du travail aux arsenaux : or il ne donnera pas du travail à 5 arsenaux car il faut aussi alimenter l'industrie privée dont les chantiers sont déserts. Arsenaux et industrie privée n'auront qu'une poussière de constructions Le programme ne répond à aucun plan.

On nous demande des sous-marins. Quels sous-marins ? des unités incapables de tenir longtemps une plongée longtemps, qui plongent trop lentement, qui ont des vitesses insuffisantes. Dans ces conditions je me refuse à accorder même un centime.

On nous demande des contre torpilleurs et des torpilleurs Des torpilleurs soit, pour la défense des côtes mais des contre-torpilleurs à quoi les utilisera-t-on ? A charger la flotte ennemie ? avec la densité du feu moderne il ne réussiront pas à l'approcher.

On ne nous parle pas de l'aviation dans ce programme et cependant de l'avis des amiraux Percy Scott et Sims c'est là pour l'avenir l'arme la plus dangereuse.

L'Etat-major n'a rien étudié, rien prévu

Pour la France la véritable guerre sera toujours une guerre terrestre contre l'Allemagne et la France. Entre ces deux pays ce n'est pas sur mer qu'on obtiendra la décision. Mais nous pouvons nous trouver en difficultés avec d'autres nations des nations maritimes : je veux que nous puissions nous défendre : nous ne pourrons le faire avec des flottes de haut bord nous pourrons y réussir avec des sous-marins et des avions. Nous en avons eu pendant la dernière guerre un exemple singulièrement probant. La flotte autrichienne était beaucoup moins forte que les flottes française, italienne et les escadres anglaises qui opéraient en Méditerranée : on n'a jamais pu y toucher protégée qu'elle était par les mines, les sous-marins et les avions

Notre défense des côtes n'est pas organisée. On l'a confiée aux Préfets maritimes. Leur activité est absorbée par les arsenaux et non par la défense des côtes, ils n'ont même pas un bateau pour inspecter les escadrilles et les postes côtiers. Depuis 1870 la France a dépensé pour sa marine un tiers de plus que l'Allemagne et vous voyez où nous en étions en 1914.

Trois ans après l'armistice on nous apporte un programme mal étudié, qui ne répond à rien on ne nous propose aucune réorganisation des services, aucune économie.

Pour les arsenaux vous pourriez les spécialiser au lieu de répartir entre eux les constructions au petit bonheur.

Rien ne presse je veux qu'on nous apporte un programme d'ensemble, bien étudié, sérieux. La Commission du Sénat ferait son devoir en ajournant l'examen du projet jusqu'à ce qu'on nous ait indiqué quel serait à l'avenir la politique navale du Gouvernement.

M. de Lavrignais — Le programme qu'on nous présente mérite de sérieuses critiques et c'est ce qui fait que, sur certains point je m'associe aux observations présentées par MM. Hennessy et Eissier.

Pour moi le programme est tout à fait insuffisant mais nous nous trouvons en face de nécessités budgétaires dont je m'incline et je le voterai car il faut que nous fassions quelque chose. Il faut que nous montrions aux Italiens que nous avons sur leur attitude future, une certaine défiance quant à l'Allemagne je crois que d'ici longtemps elle ne sera pas dangereuse car si l'Allemagne voulait reconstituer une flotte sérieuse, l'Angleterre serait la première à le lui interdire.

Je suis comme M. Hennessy partisan de la réduction de nos arsenaux, ils nous coûtent trop cher et emploient trop d'ouvriers. Ils en occupent 31000 alors qu'avant la guerre ils n'en avaient que 24000

Contrairement à M. Eissier je pense que des sous-marins ne constituent pas une flotte suffisante pour un pays comme la France: j'ai toujours été partisan des cuirassés je l'ai dit à la tribune: j'aimerais mieux un cuirassé que dix sous-marins, mais comme M. Eissier j'estime que le programme qu'on nous soumet est mal étudié; que signifient ces croiseurs de 8000 tonnes? à quel besoin tactique répondent-ils insuffisamment armés ils devront prendre la fuite devant les grosses unités et leur tonnage réduit ne leur permettra pas par grosse mer de conserver une vitesse suffisante

Mais il est temps de remonter le moral du personnel navigant, il faut lui montrer que nous n'abandonnons pas toute idée d'avoir une marine. Aussi malgrises défectuosités je voterai le programme naval le considérant seulement comme une première tranche d'un programme plus étendu et mieux étudié.

M. Hennessy — Ne croyez pas, mon cher collègue, que le vote d'un pareil programme sera un encouragement pour le personnel navigant. Celui-ci, je parle des jeunes, de ceux qui

ont le désir de faire quelque chose d'utile, réclame la réforme de l'administration de la Marine. Or la première réforme à opérer, c'est la réduction des arsenaux. Vous ne l'obtiendrez jamais si vous accordez auparavant, au Ministre de la Marine le programme que nous discutons. Si nous lui disons: vous aurez votre programme naval seulement quand vous aurez supprimé des arsenaux il sera bien obligé de faire ce que nous lui demanderons.

M. Lémery Rapp. — Les observations qui viennent d'être présentées ne sont pas en contradiction avec les conclusions de mon rapport.

J'ai traité la question des arsenaux dans un sens qui, je le vois, rallie la grande majorité de la Commission. Mais j'ai bien spécifié également que le vote du programme ne saurait être un prétexte pour ne pas réformer les arsenaux.

J'ai dit également que le programme ne nous donnait pas complète satisfaction mais qu'étant donné la situation financière du pays, nous étions bien obligés de nous en contenter. Mais c'est justement cette situation financière qui nous oblige à ne pas dépenser un sou inutilement or les arsenaux creusent un véritable gouffre dans le budget.

M. Hennessy nous dit attendons la réforme des arsenaux pour voter le programme. Nous risquerions d'attendre fort longtemps et il pourrait se produire dans la politique extérieure tel événement qui nous surprendrait désarmés

J'ai tenu à rappeler dans mon rapport la question des arsenaux par ce qu'il y a dans le Parlement une doctrine sur ce point. Les Commissions à nombre de reprises ont demandé leur réduction. Mais si je ne suis pas partisan de l'ajournement du vote du programme, rien n'empêche en réalité de demander au ministre des engagements fermes.

J'entends bien que par une déclaration, par un ordre du jour, par un projet de résolution, le Ministre ne sera pas lié mais j'estime qu'il y a un moyen de poser la question sans ajourner le programme naval.

Je répondrai maintenant quelques mots à M. Lisier. Il est en effet déplorable que notre Marine n'ait pas profité des leçons de la guerre : au bout de trois ans elle eût pu se faire une doctrine. Ce qu'elle nous apporte aujourd'hui c'est un programme d'attente : je crois cependant qu'il peut se justifier. Il est certain que nous avons intérêt à ne point apparaître sur mer comme moins bien armés que l'Allemagne mais je pense aussi et surtout à notre situation en Méditerranée vous n'ignorez pas que les musulmans respectent surtout la force et la seule idée que l'Italie possède seule le contrôle de la Méditerranée pourrait nous amener des ennuis sérieux en Algérie et en Tunisie.

Il est certain que pendant la guerre les bateaux de surface se sont cachés dans des ports à l'abri, dans des rades fermées mais lors d'une prochaine guerre ils seront peut être obligés d'abandonner cette attitude. Les avions pourraient bien les contraindre à abandonner leurs repaires.

M. Lisier signalait avec raison qu'il regrettait de ne voir figurer dans le programme rien qui concernât l'aviation. J'ai donc fait des réserves sur ce point dans mon rapport et nous pourrons insister en séance. J'ai posé la question au chef d'Etat-major général. Il m'a dit que le plan de la Marine était 1° le programme naval 2° un programme de défense des côtes avec programme d'aviation 3° une loi des cadres.

La question des croiseurs m'a également préoccupé. Je suis de ceux qui pensaient que des croiseurs qu'on nous a successivement présentés comme devant être de 4000 puis de 5000, puis de 8000 tonnes n'étaient peut-être pas indispensables pour la guerre

On m'a répondu, tout d'abord, que pendant la guerre, de petits croiseurs comme l'Emden avaient coulé plus de 170000 tonnes de bateaux de commerce.

M. le Président — Si nous avions eu des croiseurs aussi rapides que le Goeben et le Breslau, nous n'aurions pas eu la Turquie contre nous.

M. Leinery — Il est certain que la vitesse joue un grand rôle dans les opérations navales, la bataille du Jutland l'a prouvé.

J'ai demandé pourquoi on s'était arrêté au tonnage de 8000 tonnes. On m'a répondu que c'était là le tonnage auquel s'étaient arrêtés toutes les nations qui construisent des navires de ce type. L'Amérique a construit 10 croiseurs de 7000 tonnes l'Angleterre 4 de 8000 et l'Italie des croiseurs de 6000 tonnes. On paraît avoir suivi l'exemple des nations étrangères.

Je vous propose donc d'adopter le type de 8000 tonnes. Pour les contre-torpilleurs les mêmes raisons m'ont été données : l'Angleterre construit 6 destroyers de 1300 tonnes l'Amérique 29 de 1215 tonnes c'est un plan général.

Pour les sous-marins les Etats Unis en construisent 40 de 874 tonnes et 10 de 1200 tonnes. Les nôtres auront 970 tonnes.

Je n'ai pas posé la question des submersibles je pourrai demander des renseignements sur ce point comme sur le temps de durée de plongée des sous-marins, temps qu'il faut rendre le plus court possible.

On a dit qu'il n'y avait pas de plans : cela me paraîtrait étrange et j'avoue que je ne vois pas bien un programme naval sans plans antérieurs.

En tous cas il faut que nous votions ce programme il n'y a pas intérêt au point de vue politique

à faire croire que nous sommes à toute puissance navale alors que nos alliés et nos ennemis croient

Le programme qui nous est présenté est un programme d'attente : il est modeste, mais justement parce qu'il est modeste il faut que chaque unité corresponde à une utilité j'ai dit que c'est le cas de celles qui nous sont demandées.

M. Brindeau — Je voterai le programme naval tout en le considérant comme un programme d'attente.

Je tiens à ce sujet à vous mettre au courant de l'état des travaux de la commission chargée d'étudier les réformes dont le ministère de la Marine serait susceptible.

Cette Commission a déjà tenu un certain nombre de séances mais nous nous sommes heurtés très rapidement à des difficultés. Nous ne pouvions envisager de réforme sans connaître l'avis du Gouvernement aussi avons nous décidé de demander au Ministre s'il avait un plan directeur

En ce qui concerne la question des arsenaux nous avons désigné un rapporteur spécial et la Commission est d'avis qu'il y a lieu d'en diminuer le nombre mais nous n'avons aucune chance d'aboutir si nous n'avons pas l'appui du Parlement aussi j'estime que nous devrions, dans le présent projet de loi, affirmer notre volonté de voir réduire les dépenses des arsenaux : ce serait une formule à étudier

M. Lissier — M. le Président a parlé dans le débat des noms du Goeben et du Breslau. On aurait arrêté le Goeben et le Breslau si on avait voulu.

M. le Pt — Je n'ai pas apporté ici une opinion personnelle je ne me permettrais pas de discuter surtout aussi brièvement une question technique.

M. Lissier — En tous cas je ne voterai pas un programme où rien n'est étudié. Faites une enquête au ministère de

la Marine, vous verrez qu'rien n'est prêt. Donner dans ces conditions une autorisation de construire, c'est décourager les marins plutôt que les encourager

M. le Président — Il y a un point sur lequel tout le monde est d'accord c'est sur la nécessité de faire quelque chose et par conséquent de construire

Mais une question se pose faut-il approuver le programme dès maintenant ou faut-il ajourner le vote. MM. Hennessy et Lussier proposent l'ajournement en vue d'amener le Ministre de la Marine à opérer une réforme des arsenaux et de l'administration

C'est cet ajournement que je vais mettre aux voix.

L'ajournement est repoussé par 8 voix contre 6.

M. le Président — Je vais donc mettre les articles aux voix

L'article 1er est adopté.

L'article 2 est adopté

M. le Président — Reste maintenant la question des arsenaux. La commission dans sa grande majorité me paraît désireuse de voir réduire le nombre des arsenaux. Nous avons un moyen de faire entrer ce désir dans la réalité des choses et de marquer notre ferme volonté de voir enfin on supprimer un ou deux.

M. Hennessy — On pourrait tout au moins spécialiser les arsenaux actuels il est inutile d'avoir dans chacun une direction des constructions navales, une direction de l'artillerie etc. Un port pourrait se consacrer aux constructions, un autre aux réparations, un troisième à l'artillerie, un autre aux munitions.

M. le Président — Vous avez tout à fait raison mais ceci est affaire au Gouvernement: nous ne pouvons lui

indiquer une spécialisation pour chaque port, nous sortirons de notre rôle.

Aussi voici le texte que je vous propose d'insérer dans le projet de loi, nous en ferons l'article 3 du projet.

"Les constructions ci dessus autorisées ne pourront être réparties qu'entre trois arsenaux au plus."

Cet article 3 mis aux voix est adopté à l'unanimité

L'ensemble du projet de loi est adopté

La Commission décide de demander à M. le Ministre de la Marine de nommer M. Lemery membre de la Commission chargée d'examiner les réformes dont serait susceptible le département de la Marine.

La séance est levée

Le Président

Séance du 5 Juillet 1921

Présidence de M. Gaston Doumergue

Présents MM. Brindeau, Morand, Bergeon, Dinier, Perreau, Guillotaux, Paysonnes.

M. Morand — Donne lecture du projet de loi relatif à l'enlèvement de l'épave du Libéré.

Le rapport est adopté.

La séance est levée.

Séance du 8 Juillet 1921

Présidence de M. Gaston Doumergue

Présents MM. Brindeau, Doumergue, Guilloteaux, Hennessy, Dubruyt, Vayssières, Bergeon.

M. Pelisse rapporteur de la Commission assiste à la séance

M. Pelisse expose que la Commission des finances a examiné le projet de convention avec les Compagnies de Messageries maritimes : elle a demandé et obtenu une certain nombre de modifications. Mais elle estime que toutes les modifications demandées tant par la Commission des finances que par la Commission de la Marine devraient figurer dans la convention : soit qu'on refasse celle-ci, soit qu'on procède par avenants mais dans le deux cas elle estime que l'approbation de ces compagnies doit être signée par la Compagnie dans la convention et qu'un échange de lettres ne suffit pas.

M. le Président La Commission de la Marine partage complètement cet avis et puisque le projet doit revenir devant la Chambre il vaut mieux établir un nouveau texte des conventions.

Il en est ainsi décidé. M. Pelisse se mettra en rapport avec M. Rio Sous Sec. d'Etat et avec la Cie des Messageries maritimes pour obtenir cette nouvelle convention.

M. Brindeau donne lecture de son avis sur le projet de loi relatif à la liquidation de la flotte d'Etat.

Cet avis est adopté

La séance est levée

Le Président

Séance du Vendredi 25 octobre

Présidence de M. Guillebeau.

Présents MM. Brindeau, Mulac, Dudouyt, Bergeon
Lessier Krystram

—

M. le Président — Nous avons été saisis au mois de Juillet d'un projet de loi relatif à l'organisation du corps des ingénieurs de l'artillerie navale. Le Ministre de la Marine m'a demandé de bien vouloir en hâter l'examen. Nous pourrions désigner un rapporteur provisoire qui étudierait le projet (Assentiment)

M. Dudouyt est désigné comme rapporteur provisoire

—

Audition des délégués du port de Rochefort

M. Perreau — présente une délégation de la Ville et du Port de Rochefort ainsi composée de

M. Roux, Maire de la ville, M. Cadéac Président du syndicat du commerce et de l'industrie Mornier secrétaire du syndicat ouvrier, de Mazac représentant le personnel officier des agents administratifs et agents techniques. M. Clavaud agent technique

M. Bachelard membre de la Chambre de commerce

M. Pouzet ancien député

M. Corrard sénateur accompagne également la délégation

M. Mornier — Depuis quelque temps, nous avons constaté que
Sec. du Syndicat ouvrier — le travail ouvrier à l'arsenal de Rochefort allait en diminuant : il y a 1600 ouvriers qui ne sont plus effectivement employés. La raison qui fait qu'on n'alimente pas le port c'est qu'on parle continuellement de sa suppression ou de la cession de l'arsenal.

Or l'outillage du port de Rochefort constitue une richesse nationale qu'on n'a pas le droit de laisser

aussi inutilisée : il y a de beaux appareils de levage, une sous-station électrique : tout le travail se fait électriquement.

Actuellement on parle de licencier 800 ouvriers non titulaires ne serait-ce pas là une mesure brutale qui obligerait bien des familles à changer de domicile et à émigrer. Le personnel est entraîné pendant la guerre, il a fait preuve d'un zèle très grand nous avons autrefois des canonnières des sous-marins cela mérite quelques égards. Les ouvriers des arsenaux ne demandent qu'à travailler.

M. Pointeau agent technique — appuie les observations de M. Mornier. On a reproché à l'arsenal de Rochefort de n'être pas outillé pour la construction des grosses unités c'est exact mais il l'est parfaitement pour les unités petites et moyennes comme celles que prévoit le programme naval.

M. Lauvrier agent administratif — Actuellement l'arsenal de Rochefort est occupé à réparer des wagons et des locomotives : la création de l'atelier a coûté 160.000 fr il serait regrettable de le laisser sans utilisation les chemins de fer de l'Etat menacent de nous retirer les commandes qu'ils nous ont passées sous prétexte que cela leur coûte trop cher. Il est vrai que les frais généraux sont élevés mais ils le seraient beaucoup moins si nous avions plus de travail

M. de Mazade Personnel des affaires administratifs — Si on supprime le port de Rochefort ou plutôt son arsenal, il faudra licencier le personnel auxiliaire et caser autre part le personnel commissionné. Pour licencier le premier on sera obligé de lui allouer des indemnités pour le second il faudra lui payer des frais de déplacement et l'employer dans des arsenaux où il figurera en double avec le personnel déjà existant. Avec l'économie réalisée si l'on supprimait l'arsenal de Rochefort serait insignifiante.

M. Rouck Maire de Rochefort — Les intérêts que je défends sont non seulement ceux de la ville de Rochefort, mais de tous les ouvriers

Je tiens tout d'abord à faire remarquer que le port de Rochefort a rendu d'éminents services pendant la guerre

La situation stratégique est remarquable à 10 et quelques kilomètres de la mer, il ne craint aucune attaque : j'ai entendu d'éminents officiers de Marine dire que si Rochefort n'existait pas, il faudrait le créer en défendant Rochefort je prends donc la partie de l'intérêt national

Ce serait donc une diminution de puissance pour la défense nationale que de supprimer l'arsenal de Rochefort.

Ce n'est pas tout vous allez porter une grave atteinte à la situation économique d'une région importante de la France et jusqu'ici prospère.

Je crois que le Sénat ne peut rester insensible à de pareilles considérations.

M. Cadeau P. du Syndicat du Commerce et de l'Industrie

Actuellement la vie économique est suspendue à Rochefort. Sous la menace de suppression de l'arsenal on ne peut plus vendre aucun fonds de commerce : on n'en rien entreprendre. Nous sommes une population républicaine et paisible : les impôts très lourds sont très exactement payés. Si on supprimait l'arsenal nous n'aurions plus les moyens de le faire.

Ce serait mal récompenser cette population que d'arrêter brusquement sa vie. J'ai confiance en vous, j'espère que je pourrai rentrer à Rochefort en disant à mes concitoyens qu'il ne sera plus touché à l'arsenal.

M. Bachelard Membre de la Chambre de Commerce

Donne lecture d'une délibération de la Chambre de Commerce de Rochefort qui s'élève avec énergie contre toute modification apportée au régime du port de Rochefort.

M. Ponzet ancien député.

La suppression du port militaire de Rochefort a été demandée par la Commission du budget de la Chambre, par le Cte Mun de la Marine de la Chambre et proposée par le Conseil supérieur de la Marine

On a envisagé la cession de l'arsenal

à une autopsie privée

Ce n'est pas la première fois que la question se pose : En 1909 déjà on avait envisagé la suppression de Rochefort : une commission parlementaire alla visiter le port procéda à une enquête minutieuse et sa conclusion fut non qu'il fallait supprimer Rochefort, mais au contraire travailler à son développement. Pendant la guerre Rochefort a rendu de remarquables services, non seulement au département de la Marine, mais à la Guerre et aux travaux publics pour lesquels elle a construit beaucoup de matériel.

On me répondra sans doute que Rochefort en tant que point d'appui militaire n'est pas menacé que seul l'arsenal est visé et que la situation financière du pays ne permet pas le maintien d'organismes aussi coûteux.

La suppression de l'arsenal n'amènerait si elle en amène, que des économies insignifiantes on vous a exposé tout à l'heure quelles indemnités vous devriez payer, quels frais cela occasionnerait. Pour une économie de quelques centaines de mille francs à peine vous allez ruiner toute une population. Dans ces conditions, j'insiste pour qu'il ne soit pas touché à l'arsenal de Rochefort.

M. Perreau — Je tiens à ~~rapporter~~ m'associer en quelques mots aux arguments qui vous ont été apportés ici par les délégués du port de Rochefort.

Au point de vue de la défense nationale, le port de Rochefort est indispensable. L'amiral de Gueydon disait que s'il n'existait pas, il faudrait le créer. Le matériel de l'arsenal vaut plus de 30 millions au lendemain de la guerre on a dépensé plus de 6 millions pour l'améliorer et lui permettre de donner tout son rendement : allez vous vous priver d'un pareil outillage ? Etes-vous sûr que demain vous n'en aurez pas besoin ? Supprimer Rochefort serait une grosse faute.

Vous avez là des ouvriers que vous ne pouvez renvoyer où allez-vous les transporter : à Brest, à Lorient ? vous avez déjà trop d'ouvriers dans ces deux ports. Le nouveau programme naval vous donne le moyen de les utiliser sur place ! donnez aux arsenaux les 12 unités que vous comptiez donner à l'industrie privée.

Aucune enquête n'a été faite sur les moyens qu'on pourrait envisager pour l'utilisation du personnel

Vous allez réduire Rochefort à la ruine : c'est une ville de 30000 habitants qui n'a jamais démérité du pays.

Je vous supplie d'écouter mes arguments.

M. le Président — La Commission de la Marine les a entendus avec intérêt nous connaissons les mérites de Rochefort, comme vous les avez a réalisés pendant la guerre.

Nous ne nous déciderons pas sans avoir entendu le Ministre de la Marine

De conversations que j'ai eues avec lui il résulte qu'on envisage plutôt une transformation de port de Rochefort que sa suppression. S'il perd de l'importance au point de vue maritime, il en prendra une singulière pour la défense des côtes

En tous cas, lorsque viendra en discussion le projet qui vous concerne nous tiendrons compte de vos arguments

M. Girard — Sénateur Pt du Conseil Gal. Je n'ai pas besoin de dire que je m'associe aux paroles prononcées par mon collègue Perreau. Je me contente d'ajouter que le Conseil général de la Charente Inférieure a émis le vœu que le port et l'arsenal de Rochefort soient maintenus

La délégation se retire.

—

M. le Président — Le Ministre de la Marine avait insisté pour que le programme naval vint prochainement en discussion. Mais la Commission des finances désire qu'avant la discussion publique de ce projet

le Gouvernement dépose un projet financier spécial portant ouverture des crédits, année par année, nécessaires à l'exécution de ce programme.

M. Brindeau — Elle a demandé la même chose pour le projet relatif à l'extension de la flotte de commerce.

M. Lemery — Il y aurait cependant intérêt à ce que le programme naval fût voté avant la conférence qui doit s'ouvrir à Washington nous ne pouvons avoir là-bas posture de puissance navale négligeable.

La séance est levée

Le Président