

1922

COMMISSION de la Marine.

(ANNÉE 1922)

Président :

M. DOUMERGUE (Gaston). *de Kerguezec*

Vice-Présidents :

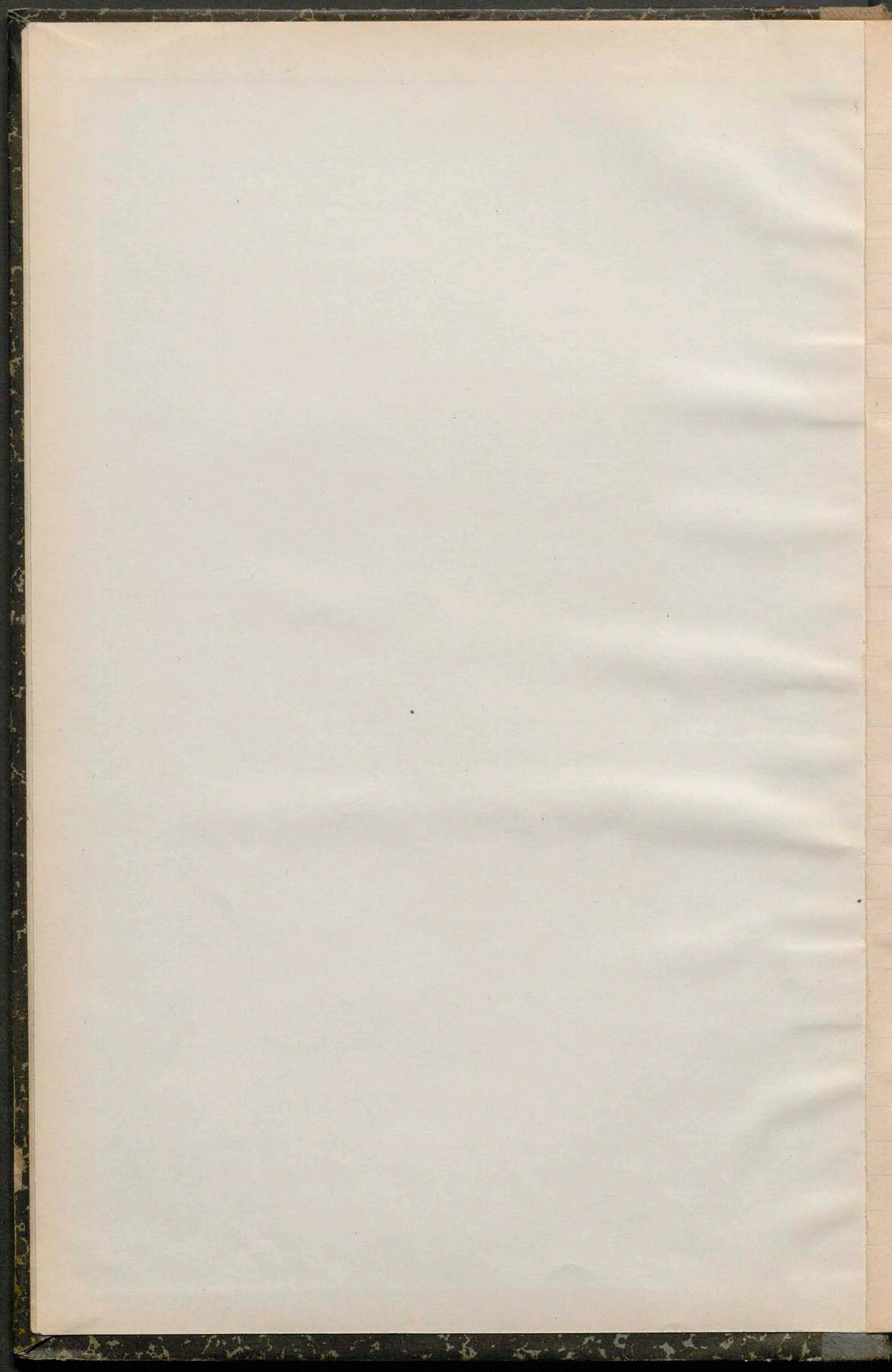
MM. RIOTTEAU, GUILLOTEAUX.

Secrétaires :

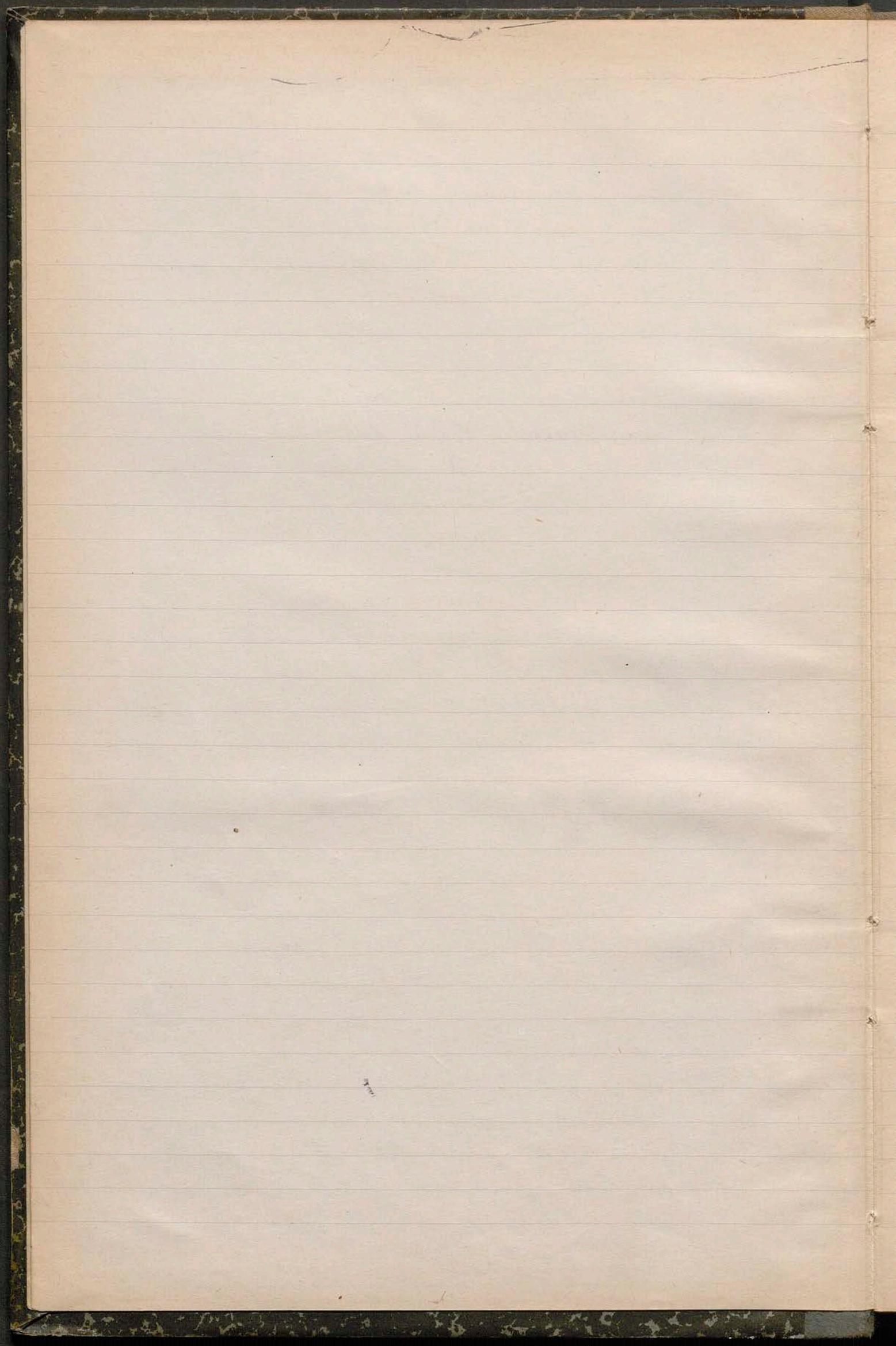
MM. FENOUX, BERGEON.

Membres :

MM.	MM.
ALFRED BRARD.	LEMARIÉ.
BABIN-CHEVAYE.	LÉMERY.
BÉRENGER (Henri).	LE TROADEC.
BRINDEAU.	MORAND.
CUTTOLI.	MULAC.
DEHOVE.	PAMS (Jules).
<i>Doumergue</i> DUDOUYT.	PERREAU.
DUROUX.	DE POMEREU.
D'ESTOURNELLES DE CONSTANT.	ROULAND.
FARJON.	ROUSTAN.
FLAISSIÈRES.	SERVAIN.
FORTIN.	THUILLIER-BURIDARD.
HENNESSY (James).	TISSIER.
DE KERGUÉZEC.	TRYSTRAM.
DE LAVRIGNAIS.	VAYSSIÈRE.
LE HARS.	



Annie 1922



Séance du 26 Janvier 1922



Présidence de M. Riottreau P. d'âge

Présents M. M. Perreau, Bindeau, Vayssières, Trystham
Debove, Dubougt, Bergeon, Fortin, Morand, Le Pommereu
Durouze, d'Estournelles de Crustant, Doumergue, Roustan
Riottreau, Lemery, Le Hars, Targen, Hennessy, Brand

L'ordre du jour appelle l'élection du bureau.

Sont élus par acclamations.

M. M. Gaston Doumergue Président

Riottreau } Vice-Présidents
Guillobeau }

Fenwick } Secrétares.
Bergeon }

M. Gaston Doumergue. Je suis très touché de la sympathie que
veulent bien me témoigner mes collègues.

Je dois vous avertir que je viens d'être nommé
Président de la Commission des Affaires étrangères.
Provisoirement et pendant un délai très court je
pourrai remplir les deux fonctions mais je tiens
à vous dire dès maintenant que vous devez envisager
mon prochain remplacement comme Président de la
Commission de la Marine. Je resterai parmi vous
comme membre de la Commission et je suivrai
ses travaux avec le plus grand soin car les
questions de politique extérieure et les questions
maritimes sont connexes; dans les unes comme dans
les autres nous ne devons pas nous laisser guider par
des questions de personne ou de politique intérieure
mais n'avoir qu'un seul souci: celui du développement
du prestige et de la force de la France.

Lors de la discussion du budget de la Marine, le Ministre de la Marine avait pris l'engagement de venir devant la Commission pour lui exposer les résultats de la conférence de Washington.

M. Guisthiau a été remplacé une Royale par M. Raiberti. Celui-ci a demandé un délai il m'a informé qu'il serait à la disposition de la Commission à partir du 2 Février.

J'ai reçu de M. Brard une lettre par laquelle il me prie d'informer la Commission qu'il dépose un amendement au projet de loi sur le programme naval. Par cet amendement M. Brard demande la suppression de l'art. 1^{er}.

La C^{omm} aura sans doute entendu M. Brard dans une de ses prochaines séances (assentiment)

M. Henry Bünzger La C^{omm} de la Marine est appelée à donner son avis sur le projet de loi finances concernant le programme naval: il y a un échelonnement de crédits sur lequel la C^{omm} de la Marine doit se prononcer. Le rapport de la C^{omm} des finances est déposé.

La séance est levée.

Le Président

3

Séance du 9 Février 1922.

Présidence de M. Gaston Doumergue.

Présents: MM Doumergue, Duroussé, Féraud, Berges, Debove, Le Hars, Lémery, Le Troader, Perreau, Tervain, Brard, de Kerquerel, Thullier Brindard, Henry-Berenger, Vayssières, Guillemaux, Brindeau, Fayon, Fortin, Lemaire, Morand, de Pomereu, Roulland, Crystbaum, d'Estournelles de Constant, Rivotteau, Mulac, Vayssières, Pans, de Lavignans, Babur Chevaie.

Election d'un Président

M. le Président. Ainsi que je vous l'avais annoncé lors de la dernière séance je ne puis rester président de la Commission de la Marine. Je déclare aujourd'hui que je suis démissionnaire et vous prie de désigner un nouveau Président. Avant de quitter le poste que vous m'avez confié depuis plusieurs années je tiens à vous remercier comme du concours que vous m'avez unanimement prêté.

Il va être procédé au scrutin pour la nomination du président

(il est procédé à cette opération)

M. le Président. Voici le résultat du scrutin

Votants 31

Majorité absolue 16

Bulletins blancs 2

ont obtenu M. de Kerquerel 16 voix

M. Brindeau 13 -

M. de Kerquerel est élu président

M. Brindeau est désigné comme rapporteur général

M. de Kerquevec.

Je remercie de tout coeur la Commission de la Marine
du grand honneur qu'elle a bien voulu me
faire et je puis vous assurer que je ferai tous mes
efforts pour justifier la confiance qu'elle me
témoigne.

M. le Président

J'ai reçu de M. le Ministre de la Marine une
lettre dans laquelle il me dit se tenir à la disposition
de la Commission.

Je remets cette lettre à votre nouveau Président en
lui laissant le soin de prendre jour avec le Ministre
de la Marine.

La séance est levée.

Le Président

5

Séance du Mercredi 22 Février 1922

Présidence de M. de Kerqueze.

Présents M.M. de Kerqueze, Brard, Perrau, de Pomme
Mula, Durieux, Bergers, Vayssier, Brindeau, Le Hecq
Servan, Babu-Chevaye, Thuillier, Brindard, Ténoux,
Hennessy, Fortin, Lurier, Rivet, Le Goadec, Tarpin
de Lavignans, Lemeray, Pains, d'Estournelles de Constant

M. le Président Messieurs, En prenant possession des fonctions que
vous m'avez fait le grand honneur de me confier, je
dois tout d'abord vous exprimer ma très vive et très
profonde reconnaissance.

J'ai le sentiment que vos suffrages pouvaient se
porter sur un nom plus digne de les rassembler, mais,
permettez-moi de vous affirmer, de vous certifier, qu'ils
ne pouvaient aller à un homme plus pénétré de la
gravité des heures que nous vivons et de l'importance
de la mission qui lui est confiée.

Cet homme a connu pendant plus de quinze
années les commissions maritimes et financières de la
Chambre; il a été pendant cinq années le rapporteur
du budget de la Marine de guerre et, dans ces fonctions,
il a vécu des batailles ardentes qui n'avaient, croyez-le,
l'autre mobile que de servir les intérêts sacrés de notre
patrie. Aujourd'hui, placé, par votre volonté, en
un poste délicat et difficile, il s'appliquera à conduire
vos débats avec impartialité et sans autre mobile que
la grandeur du pays.

Votre président, en effet, a le sentiment très net
que les heures que nous vivons, sont les plus graves
que nous ayons jamais traversées, les plus menaçantes

pour l'avenir de notre marine.

Les difficultés qui nous pressent à la gorge sont d'ordre extérieur et d'ordre intérieur.

À l'extérieur, nous nous voyons défendre brutalement non seulement le développement auquel nous croyons avoir droit, mais encore notre existence même.

Non seulement on semble vouloir nous interdire d'avoir un jour la Marine de nos aspirations et de notre politique mondiale, mais encore celle de notre indépendance. Cependant, nation libre, ayant payé sa liberté par des torrents de sang, la France a le droit, le droit absolu, d'avoir les forces navales qui lui permettent, à toute heure de sa vie nationale, de choisir sa politique mondiale, et la formule qui on nous propose, est celle qui la liant à d'autres nations, l'obligerait, placée dans la vassalité la plus humiliante, à suivre aveuglément toutes les erreurs, toutes les ambitions, tous les impérialismes des nations qui émettent la prétention de la "protéger" malgré elle.

Il faut donc, que, voyant clair dans l'avenir, nous dégagions notre devoir envers la France qui va venir et que de nos efforts communs sortent les formules qui permettraient d'établir solidement les bases de la politique navale de la République.

À l'intérieur, la situation est aussi grave, car faute d'avoir su comprendre à temps et agir à l'heure, où il fallait, notre marine souffre d'une grave maladie.

La commission sénatoriale de la Marine, à cause de la qualification de ses membres et de sa permanence est la plus qualifiée pour le travail considérable, mais non impossible à réaliser, qui consiste à réorganiser sur des bases nouvelles, dans un esprit nouveau et à dresser vers un idéal qui est dans tous les coeurs.

7

des fomes jusque les épaves, mécomptes, inutilisées, et qui n'attendent que l'organisation nécessaire. De nombreux témoignages nous viennent qui attestent qu'on attend beaucoup de vos travaux.

Il m'apparaît d'après ces témoignages que ce que l'on attend de vous n'est pas seulement que vous soyez une commission de contrôle mais encore et surtout que vous soyez et par excellence une commission d'étude qui, entourée de tous les renseignements, ayant à sa disposition toutes les bonnes volontés, dirigera le grand problème de la nouvelle organisation nécessaire à la nouvelle marine française.

C'est à cette œuvre, Messieurs, que votre Président voudrait que la Commission consacre ses efforts et si elle veut, elle peut rendre à la France le plus signalé des services, car, dégagée de toute idée préconçue, libre de toute influence d'école et n'ayant d'autre ambition que l'intérêt supérieur de la nation, elle peut, par ses conseils, par ses suggestions, par ses votes, rendre à ceux qui commencent à désespérer, la foi en l'avenir.

Vous comprendrez que je ne termine pas ce bref court exposé, sans saluer la haute personnalité de mon prédécesseur M. Gaston Dannerque. En quittant le fauteuil présidentiel, il a laissé parmi nous le souvenir d'un esprit éminent qui dirigeait nos débats avec une clarté de vue, avec une élévation de pensée qui nous a souvent frappé. Il a connu nos angoisses, nos difficultés et il a vécu parmi nous les heures cruelles du congrès de Washington. Nous avons la certitude que, son Président de la Commission des Affaires extérieures, il n'oubliera pas que la politique navale doit retenir l'attention des secrétaires qui l'entourent, et il défendra avec l'autorité qui lui en

acquiescer sa parole, les questions auxquelles sont si intimement liés les destins de notre patrie. Il reste membre de notre Commission et hier, encore, il m'affirmait sa volonté de rester en contact avec nous. Cette collaboration doit être profitable et nous nous efforcerons d'en développer les bons effets.

Je m'excuse de m'être étendu si longuement mais vous n'avez certainement pas compris qu'ayant été si profondément honoré par vous, j'oublie de vous en manquer toute ma reconnaissance et de vous affirmer ma volonté de travailler de toutes mes forces à mériter une marque de confiance qui sera l'honneur de ma vie (L. Belaffre)

M. le Président

J'ai reçu de M. Henri Bérenger une lettre par laquelle, tout d'abord il s'excuse de ne pouvoir assister à la séance d'aujourd'hui et où il me demande de proposer à la Commission d'entendre M. le P. du Conseil, M. le Ministre de la Marine et M. le Ministre des Colonies au sujet de la Conférence de Washington. Je soumetts cette proposition à la Commission.

Cette proposition est adoptée.

M. le Président

Je crois savoir que la Commission des Affaires étrangères a également le désir d'entendre M. le P. du Conseil sur le même sujet. L'audition des ministres pourrait avoir lieu devant les deux Commissions réunies (Assentiment). Je m'entendrais avec M. Doumergue sur la date de cette réunion.

M. Limeray

J'ai une légère observation à présenter: il est bien entendu que la question du programme naval n'est pas liée à celle de la conférence de Washington (Assentiment.)

J'insisterai même pour que le programme naval soit discuté aussi tôt que possible.

9
M. le Président Nous sommes tous d'accord là dessus et je vais m'entendre avec M. le Ministre de la Marine pour que la discussion du programme naval vienne à l'ordre du jour d'une très prochaine séance.

M. Perreau J'ai reçu de la Fédération des ouvriers de la Marine une lettre par laquelle elle demande à être entendue par les commissaires de la Marine du Sénat au sujet du projet de loi de réforme des arsenaux qui est en ce moment soumis à la Chambre.

M. Lénier Nous ne sommes pas saisis de ce projet cette audition viendrait un peu tôt.

M. Perreau Ils seraient entendus à titre de renseignement

M. Lénier Sans réserve que nous ne discutons pas dès maintenant le projet, je ne fais aucune objection à cette audition.

M. le Président Nous prendrons date pour entendre les délégués de la Fédération des ouvriers de la Marine.

M. Perreau est désigné comme rapporteur de la proposition de loi de M. de Marguerie ayant pour objet de modifier les articles 2 et 3 de la loi du 17 Mars 1916 déterminant le mode d'attribution des prises maritimes.

M. le Président Audition de M. le Ministre de la Marine
Nous devons aujourd'hui entendre M. Raiberti ministre de la Marine sur le programme naval.

M. Raiberti Ministre de la Marine est introduit.

Il est accompagné de M. l'Amiral Grasset chef d'état-major de la Marine.

Pour l'audition du Ministre de la Marine voir la
sténographie jointe au procès-verbal de la
séance.

La séance est levée après l'audition de M. le Ministre
de la Marine.

Le Président

11
Séance du Mercredi 8 Mars.

Commission de la Marine et des Affaires étrangères
réunies.

Présidence de M. Gaston Doumergue

Présents M. M. Gaston Doumergue, de Kerquerrec
Henri Berenger, Victor Berard, Cruppi, Meline, Savary
Bompard, de Saint Quentin, Bienvenu-Martin,
Joseph Raynaud, Louis Hubert, Debiene, Dudoigt
Rottiers, de Pomereu, Lénery, Hermessy, Ribot,
Eyscham, Rivet, Guilloteaume, Brindeau, Vayssier,
Bergeur, Debove, Pams, Perreau, Le Hars, Brand,
de Lavrognas, Tarfon, Lescain, de Lamarzelle,
Luisier, Babin-Lhevaye, François-Albert, Millerand,
Deschanel, Lucien Cornet, Ardonnaie, Chenebient,
Fertin, Lemaire, Duroux, Dausset, Alexandre Berard
Le Groudec, René Besnard.

M. M. Poincaré P^r du Conseil, Larrault Ministre
des Colonies, Raiberti Ministre de la Marine sont
introduits.

Ils sont accompagnés de M. l'amiral Grasset
chef d'état-major de la Marine.

La sténographie de ~~cette~~ ^{des minutes} audience ^{est} absente
au procès-verbal de cette séance.

La séance est levée après le départ des Ministres

Le Président

Séance du Vendredi 10 Mars.

Présidence de M. de Bergueze.

Présents M. M. Dubouy, Pureau, Brard, Lervani, Payssieres, Brindeau, Guilloleaux, Bergson, Lunié, Le Hars, Kemmerly, Le Marie, de Pomeroy, Le Hars.

Adoption d'un rapport

M. Pureau donne lecture de son rapport sur la proposition de loi de M. de Bergueze relative à la répartition des fuses de guerre.

Le rapport est adopté.

Audition de la délégation des travailleurs de la Marine.

M. de

La délégation présentée par M. Pureau est introduite.

M. Muliez

Secrétaire de la Fédération des travailleurs de l'Etat. Je tiens à dire avant que nos camarades de la Marine ne prennent la parole, que la Fédération nationale des travailleurs de l'Etat appuie de toutes ses forces les observations qui vont nous être présentées.

Nous désirons voir maintenir les effectifs actuels des arsenaux et nous souhaitons qu'ils leur donne enfin un statut définitif. Nous espérons que le vote du programme naval donnera aux arsenaux le travail suffisant pour permettre de conserver au moins pendant 1922 le effectifs actuels des arsenaux.

M. Robert

Secrétaire de la Fédération des travailleurs de la Marine.

Les ouvriers des arsenaux ont été unis

par le dépôt d'un projet de loi supprimant les arsenaux de Rochefort et de Cherbourg ainsi que l'établissement de Guernsey.

Vous vous demanderez si c'est bien le moment alors qu'un nouveau programme naval vient d'être voté par la Chambre et est sur le point d'être adopté par le Sénat, de supprimer trois établissements.

Pendant la guerre les arsenaux de la Marine ont avec des moyens matériels réduits apporté une contribution extrêmement efficace à la défense nationale.

Si la guerre paraît terminée je ne vous apprendrai pas, Messieurs, que la situation internationale n'en est pas moins restée extrêmement délicate certaines alliances qui ont montré leur efficacité pendant la guerre, paraissent aujourd'hui singulièrement fragiles et il semble qu'il ne faille diminuer la puissance militaire de la France qu'avec une extrême prudence.

Vous avons vu ces jours-ci M. Raiberti le nouveau Ministre de la Marine il a bien voulu se remettre avec nous qu'il n'était pas très logique de diminuer le personnel des arsenaux au moment où va être mis en chantier un programme naval qui demande à être rapidement exécuté. Si vous supprimez des arsenaux, vous allez être obligés de vous adresser à l'industrie privée dont les prix sont actuellement singulièrement élevés: dernièrement on a fait venir à l'arsenal de Brest des électroiciens provenant de l'industrie privée: on les payait 45 francs par jour.

Les ouvriers des arsenaux demandent du travail: les établissements de la Marine ont été créés pour construire et réparer la flotte de guerre, c'est à eux

que doit être ardue la construction des unités du nouveau programme.

Le projet de réforme des arsenaux, déposé par M. Guisthau est contraire à l'intérêt national. Il faut conserver tout le personnel des arsenaux et lui donner du travail (actuellement on ne travaille que six heures et demie par jour).

Il serait bien également d'industrialiser les arsenaux et d'utiliser le matériel qu'on leur a donné pendant la guerre.

J'espère qu'en sortant d'ici, nous pourrions dire à nos camarades que la Commission de la Marine du Sénat est disposée à défendre nos intérêts qui se confondent avec l'intérêt national.

M. X

au nom du personnel technique, s'associe aux observations de M. Robert.

La diminution des crédits pour 1922, dit-il, et le projet de M. Guisthau ont créé une grande émotion parmi nous.

Quoi qu'en ait dit M. Henri-Bénégas la réduction du nombre des arsenaux doit amener une réduction correspondante dans les effectifs du personnel.

Sur 17 ou 1800 unités que comprend le personnel technique c'est 400 personnes qu'il faudrait renvoyer.

J'insiste sur le danger qu'il y a à se séparer ainsi d'un personnel éprouvé, spécialisé et qu'on récupérerait difficilement si les circonstances l'exigeaient.

D'ailleurs la réduction du personnel ne constituerait pas une économie, car les pensions et les indemnités de congédiement peseraient lourdement sur le budget.

Nous protestons donc énergiquement contre la suppression de Rochefort et de Guerigny, et la transformation de Cherbourg. Pourquoi ne pas réserver aux arsenaux la totalité du nouveau programme naval?

Les établissements de la Marine ont un avantage qu'on ne fait pas assez ressortir il modèrent les prix de l'industrie privée qui sans les prix-tenueurs établis par les arsenaux augmenterait immédiatement ses prétentions

La création de Guerigny a fait diminuer de 180/0 les prix de l'industrie privée. Les plaques de blindage du cuirassé Paris ont été exécutées à Guerigny au prix de 1^{fr} 10 le kilog. alors qu'à la même date l'industrie privée exécutait les plaques du Mirabeau à 2^{fr} 62 le kilog et celles du Danton à 2^{fr} 1/2.

Si vous supprimez les réglementations de prix que constituent les arsenaux vous serez livrés sans défense à la coalition des chantiers privés.

Si une réduction du personnel est jugée indispensable nous demandons qu'on y procède selon un programme mûri par avance que les départs soient échelonnés et qu'on ne corrigée pas brutalement les ouvriers.

Des réductions de personnel ont déjà été réalisées alors qu'en 1914 le nombre des agents civils de la Marine était de 3782, il n'est plus que de 3697 en 1922. alors que les ouvriers des établissements étaient en 1914 au nombre de 27139 ils ne sont plus que de 33339 en 1922

On n'a qu'à continuer ainsi et à procéder par étapes.

Nous croyons pour notre part qu'étant donné

qu'on va mettre en chantier de nouvelles unités il serait tout à fait imprudent de supprimer Rochefort, Cherbourg et Guerigny.

M. Robert Le projet de M. Guisth'au ne prévoit aucun licenciement de personnel il dit que celui-ci sera transféré d'un arsenal dans les autres. La question du personnel reste donc entière et ne pourra être résolue qu'après le vote du projet Guisth'au.

M. Pureau J'appuie les observations présentées par ces Messieurs. Je me suis déjà expliqué devant la Commission. Loin de supprimer les arsenaux, il faut les industrialiser de manière à augmenter leur rendement. Réfléchissez Colbert valait bien M. Guisth'au il savait ce qu'il faisait en créant les arsenaux de la Marine.

M. le Président La Commission vous a entendu, Messieurs, avec grand intérêt et fera état des documents que vous lui avez remis. Pour le moment le Sénat n'est pas saisi du projet de loi déposé par M. Guisth'au et qui devra auparavant être examiné par la Chambre, mais nous pourrions l'étudier officiellement et nous ne manquons pas de le faire.

Vous avez parlé de la question du personnel. Nous reconnaissons tous les services qu'il a rendus pendant la guerre, nous savons sa valeur technique et morale et nous ne souhaitons qu'une chose c'est qu'on lui permette de donner tout le rendement dont il est capable.

Le programme naval sera probablement voté jeudi. à la vérité ce n'est pas un programme naval, c'est un programme d'entretien et de remplacement.

La Commission de la Marine du Levant a une doctrine navale; elle veut que la France ait sa liberté diplomatique. A la suite de conversations que nous avons eues avec M. le Ministre de la Marine je puis vous dire que ce petit programme de remplacement sera suivi d'un programme complet qui répondra à nos doctrines et assurera l'indépendance de notre pays.

Vous nous avez dit, Monsieur Robert, qu'en répondant la thèse que vous soulevez vous songiez surtout à l'intérêt général: c'est la plus belle conclusion que vous pourriez donner à vos observations. La France est saignante et partout il faut panser ses plaies et pour cela il faut que chacun ait toujours en vue l'intérêt général. La Commission saura discerner ce qui est le droit et la justice: elle retiendra donc vos arguments et vous pouvez être assurés de la sympathie de la Commission entière.

La délégation se retire.

M. Piotteux

J'ai été également saisi d'une demande d'audition par les ouvriers du port de Cherbourg. Je vous demanderais de bien vouloir les entendre.

Demandes d'audition.

M. Bergeon

La Fédération nationale des capitaines de la Marine marchande et au cabotage demande à être entendue au sujet du projet de loi tendant à réglementer l'embarquement des officiers à bord des navires armés au cabotage.

M. le P.^t

J'ai également reçu une demande d'audition des officiers de l'ancienne flotte d'Etat.

Ils désirent savoir qu'on leur facilite l'entrée

de la nouvelle compagnie actuellement formée avec
le concours des Messageries maritimes pour l'explo-
itation des lignes d'Extrême-Orient.

Nous pourrions les entendre Mercredi prochain
(Assurance).

Flotte de commerce

M. Brindeau

Vous vous souvenez qu'il y a deux mois à peu près nous
avons entendu M. Rio sur le fameux projet de lui relater
à l'extension de la flotte de commerce. Il nous avait dit
alors qu'il se bornerait à demander des paquebots
et à l'achèvement d'un seul Marie Louise. J'ai demandé
des précisions à M. Rio. Il m'a répondu ne pouvant
me donner une réponse définitive mais des indications.
Il a encore modifié ses dernières propositions probable-
ment sous l'influence des observations que lui fit au
mois de Décembre notre président d'alors M. Doumergue.

M. Doumergue en effet avait émis cette idée qu'il
serait plus simple et plus économique à la fois de
renvoyer à la construction par l'Etat de bateaux pour
le compte des Compagnies de navigation et de trouver
une combinaison financière qui permettrait à celles-ci
de construire les paquebots dont elles ont besoin.

M. Rio s'est rangé à cette idée et il abandonne
la construction des quatre paquebots pour l'Inde Chine(1)
Madagascar(1) et l'Algérie(2) il maintient seulement
sa demande de crédit pour l'achèvement des deux
paquebots en construction à Brest pour l'achèvement
d'un Marie Louise et il remplace les quatre grands
paquebots dont je viens de parler par trois navires
plus petits destinés à assurer le service de la Corse.

Peut-être pourrait-on pour ces derniers envisager
une combinaison semblable à celle qui est en projet
pour les paquebots à destination d'Inde Chine ou de Madagascar.

Comme vous le voyez M. Rio semble s'orienter dans la
voie que M. Doumergue lui a indiquée et qui répond
aux desirs de la C^{omm}

Groupes d'études

M. Brindeau

Je voulais également vous entretenir d'une autre
question. M. de Kerquière en prenant le fauteuil de
la présidence nous a dit qu'il souhaitait donner une nouvelle
activité à la Commission de la Marine. Nous avons eu effet
un certain nombre de questions à étudier en dehors des
projets de lois dont nous sommes saisis. Le moyen le
plus pratique à mon sens serait de nous diviser en
sous-commissions comme nous l'avions fait pendant la
guerre. Je vous demande de réfléchir à cette suggestion.

M. le Président

Je n'ai pas besoin de dire que je suis entièrement
favorable à la proposition de M. Brindeau. Je crois
qu'en dehors des projets de loi qui vous sont renvoyés
vous devez étudier certaines questions générales de
façon à instituer une sorte de doctrine navale de la
Commission de la Marine. Si des sous-commissions
étudiaient à fond les sous-marins, l'artillerie, la
défense ~~navale~~ des côtes, l'aéronautique nous parviendrions
je crois à nous faire rapidement une doctrine sur tous
ces points.

Les officiers de Marine sont désespérés ils ne voient
pas de phare qui leur indique la bonne route. Le Sénat
a un avantage sur les Chambres des députés et sur les
Ministres. Par son renouvellement triennal il a la
ferme volonté les œuvres de longue haleine lui sont donc
permises. J'ai la conviction que la C^{omm} de la Marine
une fois qu'après études elle se sera fait une doctrine
pourra poursuivre et imposer l'exécution d'un programme
rationnel. Les officiers que j'ai vus ont grand espoir
dans notre Commission et dans ses travaux. J'espère

M. Lissier

pour ma part que nous devons entrer dans la voie indiquée par M. Brindeau.

Je ne suis nullement hostile à la méthode de travail proposée par M. Brindeau et je serais très heureux de voir la C^m de la Marine arriver à se faire une doctrine sur tous les points indiqués par M. le Président. Mais je crains bien que tout notre travail soit vain tant que nous n'aurons pas vu le vote des crédits. Nous aurons beau étudier les questions, adopter des programmes, nous n'aboutirons à rien tant que la Commission des finances prendra le droit de répartir et de rogner les crédits sans même consulter la C^m de la Marine. Je désire complètement à la C^m des finances le droit de répartir les crédits à l'intérieur des chapitres au gré de son rapporteur.

Actuellement deux questions sont très importantes celle des sous-mariniers et celle du personnel : nous aurons beau dresser tous les programmes ~~de sous-mariniers~~ les plus logiques, il suffira de la fantaisie d'un rapporteur de la C^m des finances qui refusera les crédits pour jeter par terre tout le fruit de notre travail.

Il serait souhaitable que lorsque la C^m du budget discute le budget d'un département aussi important que la Marine elle s'adjoint deux membres de la C^m de la Marine qui la guideraient au point de vue technique et lui indiqueraient les postes où des économies seraient possibles et ceux au contraire où un effort financier est nécessaire. Ou mieux encore la C^m des finances devrait nous ne pouvons pas donner plus de tant pour la Marine et la C^m de la Marine, d'autre part le Ministre indiquerait la répartition de cette somme dans les divers chapitres. La C^m des finances n'a aucune

compétence pour cette œuvre.

Tant que nous n'aurons pas obtenu cela nous travaillons en vain et n'obtiendrons jamais le résultat pratique.

M. le Président

Vous avez raison mais quand nous serons solidement organisés la C^{mme} des finances sera bien obligée de compter avec nous. A la Chambre des députés le règlement dit que lorsqu'on discute un budget devant la C^{mme} du budget des délégués de chaque la C^{mme} spéciale qu'intéresse ce budget pourront assister à la délibération.

M. Brard

Il faudra obtenir cela : en effet si ~~on ne donne pas~~ ^{on ne donne} pas les crédits qu'il faut pour l'exécution des programmes auxquels nous nous sommes attachés notre travail sera tout à fait inutile.

M. Fayon.

Il faut d'abord nous organiser, adopter une méthode de travail et quand nous aurons des directeurs à imposer nous saurons les faire prévaloir même devant la C^{mme} des finances mais devant l'Assemblée.

M. le Président

Voici ce que je vous propose. Le Bureau de la C^{mme} pourrait se réunir : nous venons en combien de lieux C^{mme} la Commission pourrait se réunir nous vous apporterons le résultat de notre délibération et vous le validerez. (Assentiment)

La séance est levée

Le Président

Séance du Mercredi 1^{er} Mars.

Présidence de M. de Kerquerzec.

Présents M. M. Dudaux, Rytham, Fortin, Bergeon, Lemerle,
Le Hars, Lemerle, Fayon, Feneux, Perreau, Guilloteaux
Hennessy, Babu Chevaie, Lissier.

M. le Président

Nous devons accueillir aujourd'hui la délégation des
capitaines de l'ancienne flotte d'Etat.

Audition des capitaines de l'ancienne flotte d'Etat

La délégation est introduite, elle se compose de M. M.

Fievet, Coste et Guérin.

M. Coste

donne lecture d'une note jointe au procès-verbal
et qui expose les revendications de l'ancienne flotte
d'Etat.

Après cette lecture M. Coste ajoute : nous reconnaissons
que parmi les capitaines débarqués il y a un petit nombre
quelques hommes tares que l'on fait bien d'écarter
mais qu'on replace les autres qui ont toujours
fait leurs efforts pour accomplir tout leur devoir.

M. Gaston Doumergue. - Combien êtes vous d'officiers à terre

M. Coste

- 780.

M. Gaston Doumergue. La loi qui a prescrit la vente des navires de la flotte
d'Etat dit dans son article 2 je crois que le
personnel devra être repris en même temps que le
navire.

M. Coste

C'est exact, mais beaucoup de navires ont été
désarmés. En outre il est dit dans le décret
que les Compagnies déjà constituées n'auront l'obliga-
tion de reprendre les Etats-majors de la flotte d'Etat
que dans la mesure où cela ne serait pas de nature
à porter préjudice aux droits des officiers déjà

inscrits. En réalité l'art 2 de la loi ne s'applique que
guère qu'aux compagnies nouvelles.

J'ai présenté une des questions que vous avez
traitées ds votre note et sur laquelle vous insistez.
Vous savez tous que vous l'avez approuvée
qu'une convention a été passée avec la C^{ie} des
Messageries maritimes pour l'exploitation des lignes
de paquebots. Cette exploitation doit être assurée par
une C^{ie} contractuelle constituée mi-partie par l'Etat
mi-partie par les Messageries. Or la C^{ie} des Message-
ries considère que cette compagnie contractuelle n'est
pas une compagnie nouvelle, qu'elle est une filiale
des Messageries maritimes et que par conséquent c'est
son personnel qui doit avoir le pas sur l'ancien
personnel de la flotte d'Etat.

Puis que la C^{ie} contractuelle est composée pour une
partie importante des navires de l'Etat nous demandons
que les postes soient distribués proportionnellement
à la provenance des navires

Nous désirerions que la même règle fût établie
pour le consortium qui va assurer l'exploitation des
lignes de la Méditerranée

M. Darniergue
M. Coste

Ce consortium n'est pas encore constitué
En effet mais l'Etat fait construire des navires
qu'il cédera à ce consortium il serait fâcheux que
dès maintenant se fussent des officiers de l'ancienne
flotte d'Etat qui eussent les travaux d'achèvement
ou ce soit des officiers de la Compagnie Transatlan-
tique qui suivent ces travaux.

M. Lénier

La question posée aujourd'hui devant la
Commission est le dernier acte de la liquidation
de la flotte d'Etat. La liquidation du matériel
a été faite dans les conditions que vous connaissez

La plupart des navires ont été vendus à la Société
des armateurs qui les a distribués entre différentes
compagnies déjà existantes. Ici en droit on ne
peut rien mais M. le Sous Secrétaire d'Etat peut
intervenir officiellement auprès des C^{ies}

Vis à vis des Messageries la situation est différente
le S^t S^t Etat a un pouvoir d'action puisqu'il fait
partie de la C^{ie}: là il peut être plus pressant
et imposer sa volonté: je vois que la C^{ie} peut prendre
en main l'affaire et dire son désir au S^t S^t Etat.

M. Coste

Les Messageries disent que si elles appliquaient
l'article 2 son personnel ancien serait lésé d'ac-
cord d'avance. Elle ajoute que les navires donnés
par l'Etat à la nouvelle Société le voit en rempla-
cement des navires de la C^{ie} des Messageries livrés
ou disparus pendant la guerre: que le nombre de
ses navires n'a par conséquent pas varié et que son
personnel a droit aux places sur les nouveaux cédés
par l'Etat.

Mais, nous estimons au contraire que la C^{ie} contrac-
tuelle est une société nouvelle et que nous avons
droit aux postes des navires cédés par l'Etat. Si les
officiers des Messageries se trouvent lésés ils n'ont
qu'à se retourner contre la C^{ie} des Messageries

M. Gaston-Dunneville Lorsque nous avons discuté ici la convention
avec les Messageries il a bien été compris par tout
le monde que la Compagnie contractuelle était une
société nouvelle et distincte

M. Bergeon

Avez-vous fait des démarches auprès de la
Société contractuelle

M. Coste

Non, nous nous en sommes remis à M.
Riot: nous sommes allés le trouver, il nous
a répondu qu'il ne pouvait en droit rien

faire pour nous et qu'il pourrait seulement intervenir officieusement.

La délégation se retire

M. Lemeray

Il est certain qu'il faut que M. Rio agisse vigoureusement. En réalité c'est là le fond de l'affaire les 1^{ers} veulent faire supporter une pénalité aux officiers de la marine marchande qui ont abandonné les 1^{ers} pour prendre des postes sur la flotte d'Etat.

M. Lissier

Nul Président pourrait en parler à M. Rio en insistant notamment sur ce fait que la 1^{re} contractuelle est bien une société distincte de la 1^{re} des Messageries maritimes.

M. Guilloteaume

L'Etat est assailli, mais hélas! il est surtout assailli aux pertes. On ne saurait imposer aux Compagnies de débarquer les vers capitaines. J'ajoute que la situation s'est aggravée du fait de la crise mondiale que nous subissons dans les transports maritimes. Actuellement ne l'oublions pas il y a plus de 600 navires désarmés.

M. Gaston Doumergue

Il faut nous abriter derrière la stricte observation de l'article 2 de la loi qui a prescrit la liquidation de la flotte d'Etat il y a là un texte impératif. Quand les bateaux de la flotte d'Etat sont acquis par des sociétés nouvelles, celles-ci devraient prendre les officiers qui sont en fonction à bord de ces navires.

M. Rivoteau

Et s'il y a eu des capitaines faulx!

M. Doumergue

Ceux-là ont été punis, d'ailleurs M. Leste vous l'a dit. On ne demande pas leur réintégration.

En ce qui concerne la situation des Messageries maritimes j'estime pour ma part qu'il y a entre celles-ci et la Société contractuelle une distinction complète: cette distinction est si complète que d'après la convention c'est la Société contractuelle qui assure

le service de toutes les lignes onéreuses, et la C^{ie}
des Messageries qui a conservé toutes celles qui
pourraient procurer des bénéfices.

Or on vient aujourd'hui prétendre que la
Société contractuelle n'est qu'une filiale des Messageries,
c'est contraire à tout ce qui a été dit ici lors de
la discussion de la convention. Paraître accepter, même
sur un point secondaire l'interprétation des Messageries
maritimes me paraîtrait grave: il ne faut pas
laisser porter atteinte à la séparation des deux Sociétés.
Les deux Sociétés sont en effet bien distinctes puisque
la Société contractuelle a son conseil d'administration
mais la flotte contractuelle peut-elle être considérée
comme une flotte d'Etat?

M. Guilleaume

M. Leinert

M. Lissier

La question a été très nettement posée par M. Darnay.
Si la Société contractuelle est une société nouvelle
et sur ce point je pense comme M. Darnay, le bateau
fourni par l'Etat doit y entrer avec son personnel.

Le différend dépasse la question soulevée par les
capitaines. Il s'agit de savoir si la Société contractuelle
est une filiale des Messageries ou une société distincte.
Pour moi il n'y a aucun doute et je pense qu'il
ne saurait y en avoir dans la Commission, c'est une
société distincte. Si une autre interprétation se
manifestait, je n'hésiterais pas à interpellier

M. de Kerguelen. Nous pourrions poser très nettement la question
à M. Rio

M. Darnay

En effet il faut que ce point soit éclairci pour
l'avenir il ne doit subsister aucune obscurité. La
question est trop grave.

M. Brindeau

Pour moi la question a été tranchée lors de la
discussion de la convention. Les Messageries
se sont engagées à constituer une société distincte

et la meilleure preuve qu'il en est ainsi c'est que la Société armatoriale possède son conseil d'administration.

M. le Président Nous obtiendrons de M. Rio sur ce point les déclarations nécessaires.

Question

M. Bergeon

Je dois faire connaître à la C^{te} un bruit dont on s'est fait l'écho auprès de moi.

Il paraîtrait que d'après la convention passée avec la Société des armateurs, les navires de la flotte d'Etat qui leur ont été vendus devraient être en état de navigabilité.

Or voici ce qui se passe. La Société des armateurs a répartie les navires qu'elle avait achetés entre divers armateurs. Ceux-ci vont demander aux inspecteurs un permis de naviguer pour leurs nouveaux navires ce permis leur est généralement refusé: on exige des réparations: or ces réparations seraient faites - il a la charge de l'Etat.

Je crois qu'il serait intéressant pour la C^{te} de connaître les contrats passés lors de la liquidation de la flotte d'Etat. Je crois que ce qui m'a été dit est exact et que l'on a donné aux inspecteurs de la navigation la consigne de se montrer très sévères pour les anciens navires de la flotte d'Etat.

Il me semble que le prix payé par la Société des armateurs représentait la valeur des navires tels qu'ils étaient livrés: s'il y a des réparations elles doivent incombent aux acquéreurs qui avaient du se rendre compte de l'état des bateaux qu'ils achetaient.

M. le Président

Nous avons plusieurs questions à poser à M. Rio, nous lui demandons de venir devant la

Commission et je le prie de vous communiquer
les traités de liquidation de la flotte d'Etat.

Audition de la Fédération des capitaines de
la Marine marchande et au cabotage.

La délégation est introduite : elle est présentée par
M. Fabiani.

M. Bergeon.

Vous vous souvenez sans doute, Messieurs qu'à la fin
de l'année dernière je vous avais présentée et vous avez
adopté un rapport sur le projet de loi adopté par la
Chambre des députés tendant à réglementer l'em-
barquement des officiers à bord des navires armés
au cabotage.

Mon rapport concluait à l'adoption pure et
simple du texte de la Chambre et j'allais demander
dès la rentrée de Janvier la mise à l'ordre du jour de
ce rapport lorsque le 27 Janvier M. le S^r S^r d'Etat
à la Marine marchande m'écrivit en me demandant
d'apporter deux modifications au texte voté par la
Chambre ch que nous avions adopté : la première
consistait à remplacer le terme breveté par le
terme diplômé et la seconde à supprimer la
commission unique qui devait décerner le
diplôme et à la remplacer par plusieurs commissions
régionales.

Dès que la Fédération des capitaines de la Marine
marchande et au cabotage eut vent de la modification
demandée par M. le S^r S^r d'Etat elle protesta et
c'est cette protestation qu'elle vient aujourd'hui
apporter devant vous.

M. Fabiani

M. Bergeon vient de vous expliquer les raisons
qui vous ont amenés devant vous. J'ai
écrit à M. de Kerguez votre Président une
lettre dont je vous demande la permission

de vous donner lecture.

M. Fabiani donne lecture de cette lettre qui est
ajoutée au procès verbal.

M. Bergeur

Je vous ai laissé ~~lire~~ votre lettre qui met bien la
c^{on}s^um au courant de la question mais je dois vous dire
que sur le premier point vous avez déjà satisfait.

Dans une lettre que m'a adressée il y a quelques jours
M. le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande il déclare
accepter le terme breveté au lieu de diplômé.

Sur le second point la c^{on}s^um unique il maintient
son point de vue, il demande la disparition de cette
c^{on}s^um unique celle-ci ne pouvant pour des raisons
matérielles (trop grand nombre de candidats, déplacements
trop fréquents et trop éloignés) ne pouvant fonctionner
effectivement.

Mais il propose un texte qui vous donnera je crois
satisfaction il propose de dire commission réglementaire
indiquant par là que les deux ou trois commissions
qui fonctionneront seront constituées sur un type
unique et qu'elles comprendront chacune des sous-officiers
ou officiers de même rang.

M. Fabiani

Dans ces conditions nous avons en effet satisfac-
tion et je vois que la visite que vous avez rendue
à M. le Sous-Secrétaire d'Etat a porté ses fruits.

Il me reste à remercier la Commission d'avoir bien
voulu vous entendre et vous témoigner aussi sa
sympathie puisqu'elle savait par avance que vous
aviez satisfait.

Je me permettrai d'insister auprès de M. le Rapporteur
pour que le projet soit voté le plus rapidement
possible.

La délégation se retire.

Groupes d'études

M le Président

Ainsi qu'il avait été convenu à la dernière séance notre bureau s'est réuni. Il lui a semblé que le mot Groupe d'études conviendrait mieux aux sortes de sous-Com^m que nous allons créer, car il s'agira surtout d'études que nous ferons en vue non d'un projet de loi déterminé, mais sur le fonctionnement de l'administration de la Marine, sur son matériel sur sa doctrine.

Ces études préalables auront cet avantage c'est que d'ici quelque temps nous serons prêts sur la majeure partie des problèmes qui seront soulevés devant nous, la Com^m abordera ses problèmes avec une doctrine déjà fixée elle pourra ainsi leur apporter une solution plus rapide et plus claire.

Voici les divisions que nous vous proposons :

~~M. le Président~~

Manière de guerre

I^{er} Groupe : administration centrale - Personnel -

Ports militaires - Etablissements - Etat major, comités techniques, commissions, écoles, - Doctrine navale liaison des armes.

II^e Groupe. - Vaisseaux et navires de surface - Constructions navales - Artillerie navale

III^e Groupe : - Sous marins, coques moteurs. torpilles - mines - détection - barrages

IV^e Groupe - Défense des côtes - aviation - aérostation

V^e Groupe - Service de santé - intendance, contrôle travaux hydrauliques - Service hydrographique et cartes - justice Maritime.

Marine marchande

- VI^e Groupe: Navigation commerciale proprement dite navires de charge - Ports de commerce - Taxes de navigation - Rapports avec les marines étrangères.
- VII^e Groupe: Marine de pêche - ports de pêche - installations frigorifiques.
- VIII^e Groupe: Paquebots à passagers et conventions maritimes postales
- IX^e Groupe: Chantiers et ateliers de constructions navales
- X^e Groupe: Personnel de la Marine marchande et inscrits

- Après un échange d'observations il est convenu
- 1^o que les membres du bureau feront de droit partie de tous les groupes d'études.
 - 2^o que chaque membre de la C^{omm} (en dehors du bureau) pourra faire partie de deux Groupes
 - 3^o que tout membre de la C^{omm} pourra assister en ~~spéc~~ auditeur aux séances de chaque groupe. Or la date de réunion des groupes sera affichée dans la salle des Conférences
 - 4^o Avant de devenir définitif tout rapport de groupe devra être porté devant la Commission de la Marine et approuvé par elle.

M le Président

Je prierais les membres de la C^{omm} de bien vouloir me faire connaître par lettre, de quel groupe ils désirent faire partie

La séance est levée

Le Président

Séance du Mercredi 22 Mars.

Présidence de M. de Kerquizec.

Présents M. M. Ténoux, Thuillier Beurdard, Dudoit
Babin-Chevaie, de Pomereu, Lémery, Fortin, Lissier
Mulac, Le Hars, Crystaux, Vayssières, Tarpion,
Brindeau, Guilloteaux.

M. le Président.

J'ai reçu les demandes d'inscription aux divers
groupes.

Voici comment ceux-ci pourraient être constitués

Marine de guerre

Groupe I. Administration centrale etc.

M. M. Lémery
Lissier
Servais
de Hars
de Lavignais
Perreau.

Groupe II. Vaisseaux et navires de surface

M. M. Tarpion
Hennessy
de Lavignais
Lémery
Mulac

Groupe III. Sous-marins coques, moteurs etc.

M. M. Estournelles de Constant
Hennessy
Roulland
Lissier

Groupe IV - Défense des côtes - aviation - aérostation

M. M. d'Estournelles de Constant

Fayon

Pams

de Broadec.

Groupe V - Service de santé - intendance contrôle etc

M. M. Dudouyt

Flaissières

Perreau

de Broadec

Marine marchande

Groupe VI - Navigation commerciale - Ports de commerce

M. M. Babin Chevaux

Duroux

Dudouyt

Roustan

de Pomerai

Lissier

Kystrum

Vayssières

Groupe VII - Marine de pêche - Ports de pêche

M. M. Babin Chevaux

Meunier Berenger

Cattoli

Fayon

Fortin

Flaissières

Morand

Le Hars

Pams

de Pomerai

Perreau

Roulland

Servais

Guillet Buridan

Groupe VIII Paquebots à passagers - Correspondants postaux

M. M. Custoli

Durose

Pams

Roustan

Vayssières

Groupe IX Chantiers et ateliers de construction navale

M. M. Babin Chevaie

Fortin

de Pomereu

Eystraux

Vayssières

Groupe X Personnel de la Marine marchande - Inscrits

M. M. Durose

Haisières

Fortin

Morand

Roustan

Thuillier Buntand

Il est rappelé que les membres du bureau font en
autre partie de droit de tous les groupes

Les groupes sont ainsi constitués.

M. le Président

Maintenant que les groupes sont constitués il s'agit de se mettre au travail : je vous demanderai messieurs de vous réunir et de constituer le bureau de chaque groupe.

Pour que nous ayons une liaison constante avec le Ministère de la Marine je demanderai à M. le Ministre de la Marine de mettre un officier à notre disposition : il n'assistera point à nos réunions mais quand nous aurons besoin d'un document

il ira le demander de votre part au ministre.

M. Lissier

Je ne vois pas bien ~~pour~~ l'utilité de ce fonctionnaire. Quand nous aurons besoin d'un document nous pourrions fort bien aller le demander nous-mêmes en revanche je crains que cet officier qui malgré tout dépend de la Reine Régale ne cherche à nous diriger dans nos recherches et que nous n'ayons peut-être plus toute la liberté morale nécessaire.

M. le Président

Je vous le répète, il n'assistera pas à nos délibérations il sera seulement notre intermédiaire avec le Ministère de la Marine pour demander et obtenir les documents dont nous aurons besoin.

M. Lissier

Quant à moi je déclare que je tiens à conserver toute ma liberté : quand j'aurai besoin d'un document j'irai le chercher moi-même.

M. Bureau

Je crois bonne l'idée de M. de Kerguelen. Un agent de liaison peut-être fort utile mais pourqu'on prenne un officier : un agent civil ne rendrait-il pas les mêmes services.

M. le Président

Je ne le crois pas : cet officier pourra nous donner des explications techniques qu'un agent civil ne pourrait peut-être pas nous fournir. Je le ferai mettre à la disposition de la Commission : ceux qui voudront l'utiliser pourront le faire : si d'autres préfèrent travailler seuls ils seront naturellement libres de le faire. La présence de cet officier sera pour nous une commodité.

M. Brindeau

M. Rio que j'ai vu récemment a arrêté les propositions qu'il compte faire à la Commission pour le programme de l'extension de la flotte de commerce. Je vois que nous pourrions l'entendre prochainement (assez bientôt).

L'audition de M. Rio se poursuivra d'Etat à la

marine marchande est fixée au Mardi 4 avril.

M. Brindeau indique à la Commission de la Marine les arguments qu'il compte développer dans la discussion de son interpellation sur la situation de notre Marine marchande.

Il annonce que d'autres orateurs, notamment M. M. Fayon, Laroche, et Roustan comptent prendre la parole.

Il fait connaître également qu'il a l'intention de soulever la question de l'application de la loi de 8 heures à la Marine marchande, loi qui n'est appliquée qu'en France au plus grand détriment de notre armement.

Il demandera comme sanction des débats la nomination d'une commission extra-parlementaire.

M. le Président remercie M. Brindeau de sa communication.

La séance est levée.

Le Président

35

Séance du Vendredi 31 Mars 1922

Présidence de M. de Kerguelen

Présents M. M. Ténoux, Fayon, Brard, Brindeau,
Boulteaux, Dreystram, Perreau, d'Estournelles de Constant

M. le Président Les divers groupes d'études se sont réunis et ont
constitué leurs bureaux. Voici donc comment les
groupes se trouvent définitivement composés.

Marine de guerre

Groupe I. Administration centrale :

Président M. Lémery - Secrétaire M. Le Haro

Membres : M. M. Henry Berenger, de Lavigerai, Perreau
Leroux, Lissier

Groupe II. Vaisseaux et navires de surface

Président : M. de Lavigerai - Secrétaire M. Fayon

Membres : M. M. Hennessy, Lémery, Mulac

Groupe III. Sous-marins, coques, moteurs

Président M. d'Estournelles de Constant - Secrétaire

M. Fayon

Membres M. M. Dudoigt, de Brodeur, Pams

Groupe IV. Défense des côtes

Président M. d'Estournelles de Constant - Secrétaire

M. Dudoigt

Membres M. M. de Brodeur et Pams

Groupe V. Service de santé, infirmerie, cuisine etc

Président M. Perreau - Secrétaire : M. Dudoigt

Membres M. M. Flaminio de Brodeur

Marine marchande

Groupe VI. Navigation commerciale proprement dite

Président M. Vaysière - Secrétaire M. Dudoigt

Membres M. M. Babin Chevalier, Durand, de Pomeroy
Roustan, Lissier, Dreystram

Groupe VII. Marine de pêche.

Président M. Perreau. Secrétaire M. Le Hars.

Membres: M. M. Babin-Chevaye, Henry Beranger, Aittoli
Taylor, Flaisnières, Fortin, Morand, Pams, de Pomereu.
Roulland, Lervain, Thuillier Benard.

Groupe VIII. Paquebots à passager.

Président M. Pams. Secrétaire M. Duroc.

Membres: MM Aittoli, Roustan, Vayssières.

Groupe IX. Charpentiers et ateliers de construction.

Président M. Babin Chevaye. Secrétaire M. Fortin.

Membres M. M. de Pomereu, Trysham, Vayssières.

Groupe X. Personnel de la Marine marchande et inscrits.

Président M. Roustan. Secrétaire M. Thuillier Benard.

Membres M. M. Duroc, Flaisnières, Fortin, Morand.

M. J. Estournelles de
Constant

Les deux groupes: Sous-marins et Défense des côtes
m'ont désigné comme président exprimant par
la la volonté de se réunir ensemble et de collaborer
étroitement.

Dès ma nomination je me suis empressé
d'aller voir M. le Ministre de la Marine. J'ai eu
avec lui une longue conversation: il m'a demandé
de lui confirmer par lettre les termes de cette conversa-
tion.

Voici la lettre, que je lui adresse.

Monsieur le Ministre—

Je viens confirmer par cette lettre, selon votre désir
la demande que j'ai eu l'honneur de vous présenter
hier de vous voir, comme Président des deux Sous-
Commissions de la Marine du Levant— Sous-marins,
Défense des côtes et aéronautique. Ces deux sous-
commissions me font qui une à nos yeux
en ce sens que toutes deux ont pour objet de ve-

33

pas laisser perdre à la France le bénéfice de l'organisation défensive qu'il nous a fallu, comme vos chefs de service se le rappellent improviser en pleine guerre, sous la menace des blocus des sous-marins allemands.

Je ne sais que trop, pour ma part, au prix de quels efforts et de quels sacrifices, votre Département, en plein accord avec votre Commission, étant arrivé, par une coordination longtemps réclamée en vain, à constituer un ensemble de forces bien coordonnées dont l'action méthodique a rendu rapidement impossible à la marine allemande la continuation des terribles dommages qu'elle avait commencés par nous infliger impunément.

Nous savons que, à défaut d'un nombre suffisant de sous-marins français, si obstinément négligés pendant trop longtemps, nous avons pu utiliser, par un accord d'ensemble bien observé dans le détail, à la fois nos unités navales les plus rapides et les plus légères, nos bâtiments de commerce et de pêche d'une part, et d'autre part, ce dont nous pouvions disposer d'hydravions de la marine, trop peu nombreux et d'avions de l'armée, et de dirigeables et de ballons captifs et de hangars et d'aéroplanes et de postes de T.S.F. etc etc. Cette coordination de tous nos moyens défensifs jusqu'alors éparés, étrangers, sinon hostiles les uns aux autres (sans oublier le même effort obtenu de nos alliés anglais, américains et russes qui une vigilance continue et mutuelle a maintenus en constants accord avec nous) a eu pour résultat la liberté finale de nos communications maritimes et transocéaniques et par conséquent, dans une grande mesure, la victoire.

Aujourd'hui, nous croyons savoir, pour ne pas dire nous sommes certains, que de tout cet effort

d'autant plus grand et d'autant plus méritoire, qu'il ne s'est jamais fait valoir et que votre département n'a jamais cherché à en tirer le moindre avantage, il ne reste rien; à peine un souvenir:

rien dans le domaine de l'organisation de la défense des côtes.

Rien dans le domaine de l'aviation.

La Commission de la Marine et son président ne peuvent accepter la responsabilité d'un tel abandon et je suis chargé de vous demander de bien vouloir répondre à ma lettre, non certes par des assurances que nous ne mettrons pas en doute un seul instant et qui ne servent pas nouvelles pour nous, mais par une série d'indications précises que nous soumettrons à l'examen de notre Commission plénière. Ces indications sous forme de notes et de tableaux distincts serviront à l'étude que nous entendons poursuivre d'accord avec votre département sur les deux points suivants:

1^o Quel était l'état de nos diverses forces navales, aériennes et militaires, associées pour la défense de ^{nos} côtes au moment de l'armistice.

2^o Que reste-t-il de ces forces à l'heure actuelle?

Veuillez agréer etc.

Signé: D'Estournelles de Constant.

M. Perreau.

J'approuve complètement les termes de votre lettre mais aux indications que vous demandez j'en aurais joint une troisième: j'aurais demandé au ministre: quel est votre programme pour mettre au point ce qui manque à l'heure actuelle.

M. Estournelles de Constant

Ma lettre en réalité aboutit à cela. Je demande au ministre ce dont il dispose actuellement. Quand il me l'aura dit, je lui demanderai.

quels sont vos projets pour l'avenir quel est votre programme.

M le Président Il n'est pas mauvais de connaître d'abord ce qui reste de toute l'organisation de guerre et notamment de savoir ce qu'on a fait de tout l'argent mis à la disposition de la Marine. Le Parlement a donné deux milliards pour l'aviation maritime et je me souviens que la ^{Commission} du budget de la Chambre dont j'étais pendant la guerre rapporteur pour la Marine avait invité le Ministère à envisager deux sortes de constructions celles qui devaient disparaître après la guerre et celles qui devaient être conservées. Pour ces dernières, avions vous dit, voyez large faites des établissements durables, pour les autres au contraire faites des installations précaires et peu coûteuses puisqu'elles doivent disparaître.

Or on a fait tout le contraire; on a dépensé l'argent au petit bonheur; on a construit des hangars qui ne peuvent pas contenir les ballons, quoiqu'ils sont destinés à abriter il a fallu les refaire on a dépensé des millions pour faire un peu partout des warps de mise à l'eau pour les hydravins: ces warps sont aujourd'hui inutilisables.

Pendant 4 ans nous avons inscrit au budget des crédits pour la construction de ballons rigides ils n'ont pas été utilisés. En 1917 le Ministère de la Marine a donné l'ordre de construire un rigide il était à moitié construit lorsqu'on a donné l'ordre de le démolir. Nous avions demandé qu'on choisît des avions métalliques qui ne fussent pas périssables on ne l'a jamais fait. Les avions en toile que nous avons eu stock tombant en poussière si on veut les sortir des hangars on les voit vigieusement

rangés

M. H. Roumelle de Crutnant a eu raison de commencer par demander un inventaire des existants.

Après cela il étudiera un programme. C'est l'ordre logique.

Nos groupes d'études ont la pour stimuler l'administration et l'obliger à chercher la solution des problèmes posés: l'un des premiers qui va se poser et auquel je viens de faire allusion c'est celui de l'aviation: il faudra qu'on en arrive à l'aviation métallique.

Et puis il y a la question du personnel: il faudra créer le corps de l'aviation maritime. Actuellement on embourbe sur les navires des officiers comme Delaborde et Desbarrat qui ont fait des prouesses pendant la guerre comme pilotes d'avions et on confie l'aviation à un marin excellent d'ailleurs comme le Commandant Lagenave mais qui n'est pas un pratiquant de l'aviation. Il faut que les officiers puissent faire leur carrière dans l'aviation maritime: ils ne pourront le faire que si on crée un corps spécial.

Légion d'honneur

M. le Président La Chambre a voté un projet de loi tendant à augmenter le nombre des décorations sans traitement de la Légion d'honneur et de la Médaille militaire destinées aux militaires de la réserve de l'armée active et de l'armée territoriale et aux personnels des réserves de l'armée de mer et de la Marine marchande.

M. le Ministre de la Marine m'a adressé une lettre dans laquelle il me fait remarquer qu'il n'y a pas de réserve de la Marine marchande et que par conséquent il y aurait lieu de

modifier le texte voté par la Chambre sans cela la loi ne serait pas applicable

Nous pourrions désigner un rapporteur qui s'entendrait avec le Ministère de la Marine.

M. Brindeau est désigné comme rapporteur.

M. le P.

Ce projet a d'ailleurs été renvoyé au fond à la C^m de l'année et pour avis à la C^m de la Marine. M. Brindeau pourrait s'entendre également avec la C^m de l'Année.

La séance est levée

Le Président

Séance du Mardi 4 avril

Présidence de M. de Kerguézen.

Présents M. M. Brindeau, Eyschans, Brard, Hennessy
Vayssières, Le Haro, Ténouse, Guillobeau, Duroux,
Lervain, Pains, Antoli, Rivotteau. de Pomereu.

Audition de M. Rio S^r S^{re} Etat. à la Marine-marchande.

M. Rio est introduit.

M. Brindeau. Nous vous avons pu de voir Monsieur le Ministre
pour connaître vos dernières décisions en ce qui concerne
le fameux programme d'extension de notre flotte
de commerce qui après avoir été de 1.500 millions
dans le projet présenté par le Gouvernement au Parlement
a été réduit à 1080 millions par la Chambre et
depuis qu'il est examiné par le Sénat est tombé
ou va tomber après vos explications à 66 millions.

Il ne comprendrait plus si je ne me trompe que
deux paquebots pour la Corse un paquebot pour
l'Algérie et l'achèvement d'un Marie Louise.

Vous renvoyez donc à la construction de deux paque-
bots qui devaient être cédés à la C^{ie} de Menageries
maritimes ou plutôt à la nouvelle Société anarctique.
Si ces bateaux cependant sont nécessaires aux lignes
d'Extrême Orient avez vous trouvé une contribution
financière qui permette à cette C^{ie} de les construire?
Voilà une première question.

Vous m'avez parlé de construire deux paquebots
pour le service de la Corse; pour ceux là comme
pour les paquebots d'Extrême Orient n'y a-t-il
pas moyen de les faire construire par le constructeur
qui doit assurer les services de la Méditerranée. Enfin
et si vous les construisez comment envisagez vous
le remboursement de leur prix.

Je vous poserais la même question pour le navire type
 que d'Annale dont vous nous demandez l'achèvement.
 Enfin vous ~~ne pouvez~~ aller acheter le seul Marie-
 Louise qui reste dans les arsenaux : Tous les crédits
 20 millions je crois qui représenteront cet achèvement
 quelle est la part de liquidation des q Marie Louise
 dont vous ne pourriez pas la construction : enfin
 comment comptez-vous vendre ce dernier Marie Louise.

M. Rivet S^r S^r d'Etat à la Marine Marchande. Ainsi que
 vous voulez bien le rappeler, il s'agit du fameux
 programme de 1080 millions déposé au Sénat en
 1919, et qui a subi les réductions que vous connaissez
 et que je ne rappellerai pas. Les réductions ont toutes
 été imposées par des considérations financières.
 Après des abandons successifs exigés par la C^{omm} des
 finances du Sénat la situation au mois de Décembre
 dernier était celle-ci. Je demandais l'autorisation
 de construire 1 paquebot pour la Chine, 1 paquebot
 pour Madagascar, 3 paquebots pour l'Afrique du
 nord, ~~deux~~ paquebots pour la Corse et à achever
 un Marie Louise : c'était un engagement de dépenses
 de 204 millions. J'espérais bien que ce programme
 allait être accepté par la C^{omm} des finances, et
 j'allais demander, il y a six semaines l'appui de
 M. de Lasteyrie Ministre des finances. Il me fallait
 en effet sur la demande de la C^{omm} des finances présen-
 ter un projet d'ouverture de crédits indiquant l'éché-
 lonnement des dépenses.

M. de Lasteyrie m'a dit qu'il ne mettrait jamais
 sa signature au bas d'un pareil projet, il m'a
 ajouté que le budget de 1923 se présentait avec un
 déficit de 3 ou 4 milliards et que pour rien au monde
 il ne consentirait à accroître ce déficit.

Il a ajouté ce qu'avait dit d'ailleurs ici même M. Drumont, qu'il lui paraissait illogique de faire construire des navires par l'Etat, alors que la flotte d'Etat était liquidée et qu'il était bien plus simple de faire construire les navires par les Sociétés ou consortiums auxquels l'Etat s'adressait. Je lui objectais que l'émission d'obligations par ces Sociétés ou consortiums serait probablement bridée en quoi j'avais tort. Les navires pour l'Extrême Orient seraient déjà sur chantiers ~~seraient~~ si les banquiers français ne étaient pas un peu si exigeants, ils demandaient 8.75%. M. de Lasteyrie a refusé. Les Américains nous offrent de nous prêter 100 millions à moins de 7%.

Quoi qu'il en soit j'ai dû renoncer même au programme réduit de 204 millions et celui que je vous propose aujourd'hui n'atteint plus que 66 millions.

30 millions pour l'achèvement d'un Marie Louise et la liquidation des 9 commandes mais qu'on ne construit pas.

20 millions pour l'achèvement d'un Duc d'Anville
16 millions pour la construction de deux

paquebots pour le service de la Corse.

Je m'explique sur chacun de ces postes.

Vous vous rappelez que primitivement 10 Marie Louise devaient être construits par les arsenaux — ces 10 Marie Louise avaient été commandées et approvisionnées de matériaux aussitôt après le vote par la Chambre du programme de 1080 millions. Le projet n'a pas été ratifié par le Sénat et on m'a affirmé que la Commission des finances du Sénat ne m'accorderait jamais les crédits nécessaires pour les achever. Je serai donc obligé de résilier les contrats. Mais, comme je vous l'ai dit ces gerges sont déjà

approvisionnés en tôle, les achats déjà faits s'élevaient à 23 ou 24 millions. Si on m'accorde 24 millions de plus avec les 70 millions nous aurons 10 cargos, si on me refuse ces 24 millions je serai obligé de vendre presque pour rien les matériaux déjà achetés et nous n'aurons aucune unité nouvelle ce sera 23 millions de pertes.

M. Lervain Il faut espérer que la ^{com} des finances ne persistera pas dans sa décision.

M. Guilloteaume Ce sont des économies ruineuses

M. Parindreau Il ne faudrait pas seulement faire revenir sur son opinion la Commission des finances, mais aussi le Ministre des finances. Les commandes de ces deux Marie Louise ont été engagées tout à fait irrégulièrement. Il n'y avait aucun crédit et non seulement il n'y avait aucun crédit mais l'engagement de dépenses n'avait été autorisé que par une seule Assemblée.

M. le S^r d'Etat Vous avez raison je suis tenu de reconnaître que ces dépenses ont été engagées tout à fait irrégulièrement.

M. Durieux Je trouve regrettable qu'on nous ait accablé à cette situation, mais la ^{com} des finances a absolument raison.

M. Lervain Pourquoi a-t-on payé les travaux ainsi effectués irrégulièrement?

M. le S^r d'Etat Le Ministère de la Marine a fait les travaux, il ne nous a pas encore envoyé ses comptes nous n'avons encore rien eu à payer.

M. Rioteau Mais le Ministère de la Marine a bien payé ses ouvriers et les matériaux. Sur quels crédits?

M. le S^r d'Etat Sur les crédits des constructions navales. Si le Ministère de la Marine m'avait présenté ses comptes, j'aurais pu le payer: j'ai de l'argent qui me reste sur le compte B qui est alimenté par les 850 millions votés par le Parlement. Quand je dis qu'il me reste

de l'argent je veux dire que j'en ai eu en trésorerie
près de 400 millions, mais les commandes du compte B
de par l'effet du change s'élèvent à plus d'un milliard
seulement les paiements ne sont pas encore venus à
l'échance.

J'en reviens aux Maré Lignes je vous ai dit qu'on
avait acheté pour 25 millions de tôles, si on ne les achète
pas je serai obligé de revendre ces tôles à quel prix? je
l'ignore mais il sera certainement peu élevé.

Si vous m'accordez les 66 millions que je demande
sur ces 66 millions 50 me serviront à payer ces tôles
commandées et que je revendrai à perte et à acheter
un paquebot type du d'Annale: 16 millions seront
utilisés à construire deux paquebots pour le service de
la Corse. A qui attribuerai-je ces deux navires? Vais-je
renouveler la convention avec la C^{ie} Trayssinet? peut-être
mais certainement sur d'autres bases que la convention
qui joue actuellement.

M. Le Haut

La C^{ie} Trayssinet exploite mal.

M. le S^r Etat

Non: les bateaux sont vieux mais la C^{ie} Trayssinet
n'exploite pas mal: la preuve c'est qu'elle a réduit son déficit
de 5 à 2 millions. Je ne serai d'ailleurs pas fâché d'avoir
ces deux bateaux pour pouvoir négocier dans de meilleures
conditions avec la C^{ie} Trayssinet.

En ce qui concerne le paquebot type du d'Annale
j'ai rendu- vous avec M. Dal Piaz aujourd'hui pour
parler de la convention pour l'exploitation des lignes
de la Méditerranée. Demain j'ai rendu- vous avec les
armateurs. L'utilisation du "du d'Annale" sera
envisagée dans ces conversations.

M. Le Haut

Où en est cette fameuse convention?

M. le S^r Etat

Le projet est prêt: j'en ai montré les armateurs en
demande de l'accepter ou de le refuser.

La convention avait envisagé tout d'abord la création d'une Compagnie unique qui aurait géré toutes les lignes de la Méditerranée. Mais chaque compagnie a voulu gérer ses propres bateaux. L'Algérie et la Tunisie doivent former certaines subventions.

M. Devoux. L'Algérie ne donnera pas un centime tant que ne sera pas réglée la question du monopole de pavillon. Nous voulons empêcher que les C^{ies} ne pratiquent des tarifs abusifs.

M. Cutillet. Le projet de convention sera soumis aux délégations algériennes.

M. S^r R^{te} Hal. Oui

M. Devoux. Les délégations algériennes se sont déjà préoccupées de la question, elles demandent qu'on procède par voie d'adjudication pour les services postaux et qu'on laisse la liberté de pavillon pour les marchandises. Avec le monopole de pavillon les C^{ies} ont trouvé moyen de se repailler, elles se sont partagé tous les ports et ont imposé des prix exorbitants. On semble dire à l'armement français, voulez une colonie où vous ferez ce que vous voudrez. Si vous voulez, et je l'admets, favoriser l'armement français faites un plafond pour les prix des frets, mettez des surtaxes pour les pavillons étrangers mais laissez nous nous servir des compagnies étrangères si cela nous convient.

M. Cutillet. Je ne partage pas l'opinion de M. Devoux sur ce point j'estime même qu'elle est dangereuse mais je pense que ce n'est pas le moment de discuter cette question.

M. Devoux. Je la signalais en passant à M. Rio: elle a son importance.

M. R^{te} Hal. Je vous promets d'étudier la question au vu des intérêts de la métropole et de l'Algérie. J'espère que les compagnies seront assez sages pour accepter un régime favorable à tout le monde.

M. le P^t.

Au cours d'un entretien que nous avons eu avec les capitaines de l'ancienne flotte d'Etat, ceux-ci se sont plaints que la C^{ie} contractuelle qui a remplacé la C^{ie} des Messageries Maritimes pour l'exploitation des lignes d'Extrême Orient ne tenant pas les engagements pris par le projet de loi qui a réglé la liquidation de la flotte d'Etat.

A cette occasion s'est posée également la question de savoir si la C^{ie} contractuelle était bien une compagnie autonome, distincte de la C^{ie} des Messageries maritimes. Voulez-vous nous donner des renseignements sur ces deux points?

M. le S^t d'Etat

En ce qui concerne l'autonomie de la C^{ie} contractuelle il y a une distinction à faire. Cette C^{ie} est absolument distincte au point de vue commercial et financier. Au point de vue du personnel elle conserve encore des liens avec la C^{ie} des Messageries. Celle-ci a comme nous fait entrer dans la nouvelle C^{ie} un certain nombre de bateaux: les avancements et les commandements doivent être donnés d'après les titres de l'ensemble du personnel et non sur chaque bateau. On ne pourrait admettre en effet qu'un commandement sur un navire fourni par l'Etat fût refusé à un ancien officier des Messageries qui aurait 15 ou 20 ans de service et donné à un officier de la flotte d'Etat qui n'aurait que deux ou trois ans de service.

En réalité tous les officiers de l'ancienne flotte d'Etat ont été repris ou seront repris, mais ils ne retrouveront pas toujours les mêmes commandements: la question ne s'est pas posée d'ailleurs pour la seule C^{ie} contractuelle. Lorsqu'un navire de l'Etat a été racheté par une compagnie privée le personnel de ce navire prend place dans les cadres de la C^{ie} qui l'a racheté: nous ne pourrions

déterminant eniger plus.

M. Donnergue Ils nous avaient semblé que ce que demandaient les officiers de l'ancienne flotte d'Etat c'était non des grades mais des postes.

M. le S^r S^r d'Etat Des postes ils les auront; des grades je ne puis le leur garantir.

M. Donnergue En tous cas au point de vue financier les deux l^{es} sont bien séparées.

M. le S^r S^r d'Etat Parfaitement et dès que toutes les nominations de personnel auront été faites et que les cadres seront justement et normalement constitués elles le deviendront aussi au point de vue du personnel.

M. Brindeau Puisque vous êtes parmi nous, pourriez-vous nous dire quelles sont vos intentions au sujet de la loi de 8 heures dans la marine marchande?

M. le S^r S^r d'Etat J'ai constitué une Commission mixte où sont représentés les armateurs et les inscrits. Ils pourront ainsi causer. Je souhaiterais les voir tomber d'accord et n'avoir à sanctionner que cet accord.

M. le Sous-Secrétaire d'Etat se retire.

M. Brindeau Un mot encore au ^{propos} ~~ce qui concerne~~ des Marie-Louise. En ce qui concerne le projet d'extension de la marine de commerce c'est la C^{omm} des finances qui est saisie au fond, la C^{omm} de la Marine n'a qu'un avis à donner.

M. le Président C'est bien ce qui est regrettable j'estime que pour toutes les questions maritimes, c'est la C^{omm} de la Marine qui doit être saisie au fond: elle dit: voilà quels sont les besoins de la Marine française; la C^{omm} des finances dit ensuite: voilà les crédits que nous pourrions accorder, mais ce n'est pas à elle à faire l'aménagement de ces crédits.

Légion d'honneur

M. Brindeau

La C^m de la Marine m'a chargé du rapport sur le projet de loi relatif au contingent supplémentaire de croix de la Légion d'honneur et de médailles militaires pour les réserves de l'armée de terre et de l'armée de mer. Les dispositions relatives à l'une et à l'autre figurent dans le même projet de loi, or deux C^m ne peuvent être au fond saisies du même projet.

Pour régulariser la chose j'ai l'intention de demander au Sénat avec votre approbation la disposition des dispositions relatives à la Marine sur lesquelles se présentent d'ailleurs un certain nombre de difficultés et leur renvoi à la C^m de la Marine. (Assentiment)

M. Le Hars

Il m'est revenu que la liquidation des stocks avait jeté sur le marché 30 000 caisses de boîtes de sardines et l'huile qui sont vendues 0^{fr} 60. Ce ne serait qu'un commencement et la liquidation des stocks en posséderait aussi en réserve 15 000 caisses. Or nos fabricants français ne peuvent produire ces boîtes de sardines à moins de 1^{fr} 20 au 1^{fr} 40. Si la liquidation des stocks jette ainsi ^{sur le marché} ces 15 000 caisses que va devenir notre industrie sardinière.

M. le Président

Je ne vois pas bien comment la C^m de la Marine pourrait intervenir.

M. Le Hars

Je pourrais signaler le fait en son nom à M. le S^r des Travaux à la Marine marchande il en entendrait ses collègues du Commerce et de la liquidation des stocks (Assentiment)

La séance est levée

Le Président -

Séance du Mercredi 31 Mai.

Commissionnaires de l'Armée et de la Marine réunies

Présents

M. M. Servain de Kerqueze, Perreau, Bergens, Fortin
Mulae, Brard, Thuillier-Buillard, Henry Berenger,
Guilloteaux, Dudoigt, Riottreau, d'Estournelles de Constant
Debove, Lissier, Hystam, Vayssieres, Tenuce, Le Mars,
Lemarie.

M. M. Boudenoat, Donner, de Lubersac, Arute d'Alsace,
Cazelles, Hervey, G^{al} Bourgeois, G^{al} Hirschauer, Gaston
Menier, de Landenwirt, Colonel Stuhl, d'Elva, Hagez
François Merlin, Pélebidon, G^{al} Laufflieb, Gasser, de
La Balut, Codel, Le Baillieu
Eauze M. Lebrun

Auditeurs de M. M. Maginot, Ministre de la Guerre,
Pauvert, Ministre de la Marine, Laurent Eynac S^r S^r
d'Etat à l'aviation sans

La situation de l'aviation française

La sténographie de cette séance est jointe au procès verbal

Séance du Mercredi 7 Juin 1922.

Commissions de l'Armée et de la Marine réunies

Présidence de M. M. Boudenoot et de Kerguezec.

Présents: M. M. Mauger, Brard, Chabert, Doumer, Stuhl,
Richard, de Kerguezec, Boudenoot, Vayssières, Trystan
Fortin, Hervey, Gail Nischauer, Pelisse, Guilleloteaux, Comte
d'Alsace, Lebrun, Duvaluyt, Cayolle, Fénouillet, Sersavin,
Chauvillier Boudard, Camou, Gaudin de Villaine, Nemmeny
d'Elva, de La Batut, Le Hars, Lemery, Lebert, Gentil, Pene
Berger, Codet, Henri Berenger, Gasser, de Lubersac, Gail
Bougeons, d'Estournelles de Constant, Brindeau.

Suite de l'audition de M. Maginot Ministre de la Guerre,
Raiberti Ministre de la Marine, et Laurent Eynac S^r S^r
d'Etat à l'aviation.

La stenographie de cette séance est jointe au
procès verbal.

Le Président

Séance du Vendredi 9 Juin

Présidence de M. Guillochon Vice-Président

Présents M. M. Brard, Bergeun, Vayssières, Morand, Tenoux

Excusé M. de Kerquezec

M. Bergeun donne lecture de son rapport supplémentaire sur la proposition de loi relative aux conditions d'embarquement des capitaines au cabotage.

Le rapport est adopté.

Le Président

Séance du Mercredi 14 Juin 1922

Commissaires de l'Armée et de la Marine réunies

Présidence de M. M. Boudenoot et de Kerquize.
Présents M. M. Boudenoot, de Kerquize, de Hars, Cazelle,
de Baillier, Hirschauer, Hervey, Guilloteaux, Grosdidier
Berger, Sabatier, Mauger, Richard, Cadet, ^{Le} Bourgeois
Gaston Menier, Comte d'Alsace, Cauvrie, Fournier, Fayon
Thiellier Benard, Chalancet, Comte d'Elva, Bergeon,
Dudouyt, Trystan, d'Estournelles de Constant, Hennessy
Excusé M. de Lubersac.

Suite de l'audition de M. M. Maginot Ministre de la
Guerre, Raiberti Ministre de la Marine, et Louvet Lynac
Sous Secrétaire d'Etat à l'aviation.

La sténographie de la séance est jointe au procès-verbal.

Le Président

Séance du Mercredi 21 Juin 1922

Présidence de M. de Kerquizec

Présents M. M. Brindeau, Lervau, Le Haut, Braud
Dudouyt, Guilloteau, Vayssier, de Pomereu, de
Laviguais, Farjon, Lemery, Baustan.

Excusés M. M. Hennessy, Ténoux, d'Estournelles de
Constant.

Légion d'honneur

M. Brindeau

Vous avez bien voulu me confier le rapport sur
la proposition de loi accordant un contingent
supplémentaire de croix de la Légion d'honneur
et de médailles militaires aux réserves de
l'armée de mer. Le projet présente quelques
difficultés que je dois vous soumettre.

Les troupes et officiers de l'armée de terre étaient
seuls compris dans le projet primitif mais un
amendement fut déposé au cours de la discussion
par l'amiral Guépratte cet amendement
tendant à accorder des croix supplémentaires
"aux réserves de l'armée de mer et de la marine
marchande". Cet amendement ne pouvait
subsister ainsi rédigé dans la loi, car, il n'y
a pas de réserves de la marine marchande.
Le Ministre de la Marine écrivit à ce sujet à
notre Président lui indiquant, que, sur ce point,
une modification de texte était nécessaire.

Sur votre demande le Sénat disjoint les
articles relatifs à la Marine et les renvoie à
votre Commission.

L'esprit de l'amendement de M. l'amiral Guépratte

était certainement de faire sur les croix accordées une part aux capitaines de la Marine marchande. Je me suis mis en relation et avec le Ministère de la Marine et avec la Marine marchande. Les deux administrations ne sont nullement d'accord ni sur les tentes ni sur la répartition à faire sur le contingent. J'ai eu avec elles un échange de correspondance. M. le Sous Secrétaire d'Etat doit avoir à ce sujet une conversation avec M. le Ministre de la Marine. Quand ils se seront mis d'accord sur une tente ils nous en saisiront.

M. le Président

Nous serons libres de modifier le quantum des distinctions accordées : pour les médailles militaires notamment le contingent me semble insuffisant le projet n'en prévoit que 50 on pourrait le porter à 75 ou à 100.

Nous faisons confiance à notre rapporteur pour examiner avec les administrations intéressées ce qui peut être fait.

Revue du 14 Juillet

M. de Lamoignon

Toutes les écoles militaires défilent à la revue du 14 juillet sauf l'école navale. Il me semble qu'il serait bon qu'une délégation soit au moins de l'école navale ~~soit~~ fait part à cette revue à côté de l'école St Cyr et de l'école polytechnique.

M. le Président

Nous serons unanimes à approuver votre suggestion. J'écrirai au Ministre de la Marine pour la lui soumettre et l'appuyant vivement.
(20215)

M. Brindeau

Communication de M. M. Brindeau et Brard sur
le naufrage de trois navires du type Marie - Louise
Vous vous rappelez, Messieurs qu'au mois de novembre
1921 deux navires du type du Marie - Louise, le Député
Raoul Briquet et le Député Gaston Dumesnil ~~perdus~~
coulèrent au cours d'une tempête. Nous entendîmes
à ce sujet M. Rio - S^r Etat à la Marine marchande
celui-ci se fondant sur des calculs et des expériences de
stabilité nous avait assuré que les navires de ce type
étaient bons et qu'il y avait sans doute, ^{eu} tant au
moins pour le Raoul - Briquet, le seul pour lequel
ont été des renseignements, faute du capitaine.
Nous étions restés sur ces assurances, quand une
troisième catastrophe survenue au mois d'avril
dernier ravivait nos inquiétudes. Le député Albert -
Laillandier ayant le Havre pour port d'attache et se
rendant de Rotterdam à Brest avait à son tour
naufragé: le capitaine a péri, mais une partie de
l'équipage a été recueillie et a pu être interrogée.
Ce naufrage s'étant produit pendant que le
Parlement était en vacances j'écrivis à M. Rio pour
lui demander de prescrire une enquête qui nous
renseigne enfin, d'une façon certaine sur la valeur
de ces navires type Marie Louise dont une vingtaine
sont encore en service.

M. Rio me répondit qu'il avait constitué une
Commission d'enquête et qu'il avait donné l'ordre de
désarmer les Marie Louise faisant partie de la flotte
général par l'Etat.

Je pensais que ma correspondance avec M. Rio
s'arrêterait là, quand je lus dans les journaux que
la Commission d'enquête présidée par M. Lamberf
avait voulu que la stabilité des Marie Louise était bonne

des expériences faites à Lorient, ayant démontré que la réserve de stabilité était suffisante.

Cette note causa une certaine émotion dans le monde maritime.

J'écrivis alors à nouveau à M. Rio en lui disant que le problème n'était pas seulement un problème de stabilité et que l'enquête devait s'étendre aux formes de résistance et à toutes les fautes nautiques des capitaines.

M. Rio me répondit qu'il transmettait ma lettre à la Commission d'enquête qui n'avait d'ailleurs pas encore déposé son rapport officiel.

Des dépêches recueillies il semble bien en effet que l'Albert Caillaudier n'a pas chaviré, mais qu'il a été mangé par la mer, ce ne serait donc pas sa stabilité qui serait en jeu mais sa résistance.

Un officier mécanicien du navire, rescapé, indique comme cause du naufrage le défaut d'étanchéité des ballasts.

Depuis la Commission d'enquête a déposé son rapport, il est entre les mains de M. Rio. Mais ses conclusions sont déjà connues et une analyse en a été publiée par le Journal de la Marine Marchande du 8 juin. Il en résulte cette impression que les navires de la Marine de guerre sont des navires qui peuvent naviguer à condition d'être manœuvrés par des marins habiles. Cette conclusion est singulière. Je crois que la Commission d'enquête n'a pas voulu blâmer les ingénieurs qui ont dressé les plans de ces navires, mais qu'elle estime que ceux-ci pour pouvoir naviguer désormais avec sécurité doivent subir certaines modifications.

On ne peut vraiment prendre pour modèle ces bateaux des capitaines d'expérience : on ne peut non

plus constituer pour eux seuls des équipages d'élite. Vous savez comment sont recrutés maintenant les équipages, aussi les conclusions de la Commission d'enquête me me satisfaisant pas complètement j'ai cru devoir procéder à des investigations personnelles.

J'ai entre les mains deux notes l'une du capitaine Armand Lizon qui a eu en quarante plusieurs de ces navires. Voici ce qu'il dit :

« Défaut de la vapeur du type Marie-Louise. — Il est très regrettable que le choix des ingénieurs, chargés de trouver un type de navire pour construire en série, se soit porté sur un modèle Marie-Louise plutôt que sur l'un de ces nombreux et excellents charbonniers qui fréquentent nos ports, et que distinguent surtout, outre leur extrême simplicité, leur exploitation facile, par la régularité, la sûreté et l'économie de leur marche.

« L'erreur est commise, il faut chercher à y remédier le plus rapidement et le plus économiquement possible. Il faut trouver les défauts des Marie-Louise, cela permettra peut-être d'amener à faire de ces navires des outils de travail convenables et sur lesquels les marins ne seront pas constamment angoissés à l'approche du moindre mauvais temps.

« Les équipages qui ont navigué sur ce type de navire sont unanimes à signaler avec quelle facilité ils prennent de la gîte. Les commissions d'enquête ont reconnu ce fait.

« Des nombreux renseignements pris, il ressort qu'en examinant un de ces navires en train de charger, le moindre excès de chargement d'un côté ou de l'autre amène immédiatement une gîte de 10 à 15°.

« Rien de semblable ne se produit sur les cargos ordinaires. D'où peut provenir ce manque d'équilibre, puisque dans chacun des cas considérés, les ballasts supérieurs étaient vides :

« De la forme de carène ;

« Du poids dans les hauts ;

« D'un déplacement de poids dans les fonds ? »

La note met tout à fait hors de cause la forme de la carène, mais, en ce qui concerne le poids dans les hauts, elle s'exprime ainsi :

« Poids dans les hauts. — L'élévation des hiloires des panneaux, les réservoirs placés sur le chateau central, les mâts, et des hunes très lourdes sont une des causes de la mauvaise stabilité de ce type.

« Déplacement de poids dans les fonds.

— Le ballast-machine, de 70 tonnes environ, n'a pas de séparation longitudinale. Il est évident que lorsque le navire aura la moindre tendance à gîter, cette eau d'alimentation se portera du côté incliné, et augmentera la gîte dans de fortes proportions. »

« Aucun des ballasts inférieurs n'est du reste cloisonné. Comme il reste toujours un peu d'eau au fond de ces ballasts, cette eau se comporte de la même façon que celle d'alimentation, et augmente la gîte.

« On a constaté que les *Marie-Louise* naviguent bien sur lest, même avec leurs ballasts supérieurs pleins.

« Les naufrages ont toujours eu lieu lorsque les navires étaient chargés et toujours avec des chargements de charbon. Quelle en est la cause ?

« Il a été démontré qu'un peu trop de charge dans les hauts et le déplacement de l'eau dans les fonds étaient contraires à la bonne stabilité. D'autres inconvénients majeurs viennent s'ajouter à ces deux premiers, lorsque le navire est chargé d'une marchandise facilement déplaçable, comme le charbon.

« Dans un cargo ordinaire, le volume disponible des cales est presque toujours supérieur au volume du charbon qu'il faut charger pour que le navire soit à ses marques. Il reste donc du vide dans les cales après le chargement, qui se présente sous la forme d'un talus. Avant de prendre la mer, il faut égaliser ce talus, c'est ce qui se fait sur tous les cargos.

« Cette opération se trouve rendue difficile sur les *Marie-Louise* par la partie inclinée du ballast supérieur, sous laquelle se forme une poche de vide qui se comble à la mer avec le mouvement du navire. Il en résulte donc, comme il a déjà été dit, que les plans inclinés qui avaient été faits pour faciliter l'arrimage, modifiés en caisse à eau nécessaire à l'enfoncement pendant la charge, transformés ensuite en ballasts

supérieurs, deviennent complètement contraires à leur utilité.

« Le ballast dont le remplissage et l'épuisement devraient être faits, non par l'extérieur, mais au moyen de pompes, aggrave par suite de la mauvaise disposition de sa construction, la situation dangereuse dans laquelle se trouve déjà le navire.

« Quelles sont ces mauvaises dispositions ?

« Le remplissage du ballast se fait au moyen du collecteur du lavage du pont ;

« Sa vidange au moyen d'une vanne placée sur la coque, à l'extérieur et au-dessous de la ligne de flottaison en charge ;

« L'évacuation d'air par des cols de cygne qui sont sur le pont.

« Qu'arrive-t-il alors ?

« Le clapet de la vanne de vidange sur la coque peut n'être pas étanche et l'eau entre par ce clapet.

« Les tampons des prises d'eau de lavage peuvent manquer et les robinets peuvent être mal tournés par suite de l'imprudence du dernier matelot venu. L'eau entre dans le ballast par le collecteur de lavage. Les cols de cygne d'évacuation d'air sont à ce moment complètement sous l'eau ; si, comme probable, ils ne sont pas hermétiques, l'eau entre par les cols de cygne dans le ballast.

« Voilà les ballasts supérieurs pleins. La gîte augmente rapidement. L'eau passe sur les panneaux qu'elle décondamne et pénètre dans la cale.

« L'eau pénètre en même temps dans les logements ayant des ouvertures sur le pont toujours peu étanches.

« Le navire est alors dans une situation absolument critique. Il est perdu. Ses moyens d'épuisement ne suffisent plus et il coule... sans avoir chaviré. »

Voici maintenant une autre note émanant d'un ingénieur du génie maritime. Elle indique quelles modifications pourraient être apportées aux Marie Louise pour améliorer leur navigabilité.

« Ces modifications sont fort simples.

« La plus importante consiste à descendre le centre de gravité du navire. Le seul moyen pratique serait de mettre un lest de 70 à 80 tonnes, soit en gueuses, soit en pyrites ou toute autre matière très lourde, cimentée dans les petits fonds.

« Les navires porteront 70 à 80 tonnes de moins, c'est entendu, mais ils seront sûrs. L'Etat qui les a fait construire fera une réfaction de prix aux acheteurs et tout sera dit.

« Cette réfaction ne devra pas porter seulement sur les 70 à 80 tonnes de portée utile en moins, mais aussi sur la différence de jauge qui sera trop forte par rapport à la portée utile, les navires devant payer des droits de port trop élevés pour les chargements transportés.

« Cette conception d'augmenter le poids dans les fonds est si exacte qu'actuellement certains capitaines prudents, ayant étudié la question de près, à la suite des accidents et sinistres déjà arrivés, se réservent une flottabilité pour permettre en cas de mauvais temps de faire le plein d'un ballast inférieur. De la sorte les chargements qui, en principe, devraient être de 2,900 tonnes sont généralement réduits à 2,800.

« Quelle observation faire à ces capitaines qui corrigent d'eux-mêmes la principale défectuosité de leur navire ? Aucune.

« Une fois ce lest stable mis en place, on pourra conserver les ballasts supérieurs utiles à la navigation sur lest, mais il faudra supprimer toute communication avec l'extérieur et exiger que le remplissage et le vidage de ces ballasts soient faits de la machine, les ballasts supérieurs et inférieurs pouvant être en communication pour le vidage.

« Cloisonner hermétiquement au centre et longitudinalement le ballast machine et tous les ballasts, avec moyen d'épuisement indépendant pour chaque compartiment.

« Elever les cols de cygne d'évacuation d'air, au-dessus du pont, et les munir de tampons à vis ou de fermetures appropriées.

« Donner à l'eau un large passage sur le pont, en supprimant les magasins.

« Faire disparaître tous les poids inutiles sur les superstructures, caisses à eau, etc., ceux-ci pouvant être facilement mis ailleurs.

« Condamner toutes les ouvertures donnant sur le pont; des descentes peuvent être facilement faites sur le château.

« Exiger que des fers en U, solides et bien maintenus, soient employés pour condamner les panneaux.

« Augmenter, si nécessaire, les moyens d'épuisement.

J'ai soumis ces deux documents à M. le Louis Leclercq.
D'Etat: j'ignore quel compte il en tiendra.

J'ai eu, une conversation avec M. Prie, en lui
remettant ces deux documents et il m'a donné
connaissance d'un fait nouveau qui concorde
avec les suppositions émises dans le rapport du
capitaine Anand-Tyng. Il paraîtrait que le
Naval Brequet avait à bord, un chargement
supérieur à ce qu'il pouvait supporter. Dans
ces conditions M. Prie a prescrit d'ouvrir une
information: le tribunal maritime est consti-
tué.

Il n'a pas encore statué. Dans ces conditions
une question se pose: M. Brard qui avait
manifesté l'intention d'interpeller le S^{ts} S^{ts}
D'Etat au sujet des navires Marie Louise
dont il maintient sa demande d'interpella-
tion ou doit-il s'en tenir jusqu'à ce que
le tribunal maritime ait statué? J'ai
bien à faire connaître à la Commission les
documents que j'avais à ma disposition
quant à l'interpellation elle-même et
à M. Brard qu'il appartient d'en demander
la date de discussion.

M. Guilloteaux Je n'ai qu'une petite observation à ajouter.
J'ai voyagé récemment avec notre collègue
de la Chambre le capitaine de frégate Reven.
Il m'a dit que ces Marie-Louise avaient
été construites très rapidement, avec une
certaine négligence qu'il était possible que
par gros temps, les rivets aient joué et aient
cisailé les tôles.

Quant à la date de la discussion de l'interpella-

tion de M. Brard, il me semble que la justice étant saisie, il serait plus correct d'attendre qu'elle se soit prononcée.

M. Brindeau Il est bien rare que dans des naufrages comme ceux-là il n'y ait pas plusieurs causes. D'ailleurs sur les trois navires naufragés deux ont été construits par les chantiers navals de Caen, un par l'arsenal de Rochefort.

M. Farjon. N'y a-t-il pas à l'étranger des navires de ce type et ont-ils eu des accidents ?

M. Brindeau Il y en a à l'étranger mais je n'ai pas connaissance qu'ils aient donné lieu à des accidents. Je pourrai demander des renseignements plus précis.

M. Brard L'exposé si complet fait par M. Brindeau a beaucoup simplifié ma tâche. Vous savez que j'ai demandé à interpellés M. le S^t M^t et la Marine Marchande sur le naufrage des trois navires du type Marie-Dominie. Vous comprendrez mon émotion, quand vous saurez que sur 84 hommes qui composaient l'équipage de l'Albert Caillaudier 63 étaient bretons.

Je n'ai guère sur cette affaire d'autres documents que ceux dont vous a parlé M. Brindeau : il semble bien que ces navires soient difficiles à manoeuvrer par gros temps, qu'ils demandent de grandes précautions d'armement et qu'on ne peut les mettre entre toutes les mains.

Pourrions-nous assumer la responsabilité de laisser naviguer ces navires ?

En ce qui concerne la date de la discussion de mon interpellation je ne demande pas mieux d'attendre la décision du Tribunal maritime en ce qui concerne le capitaine du Raoul Briquet

Encore faudrait-il que cette décision ne se fît pas
trop attendre : nous sommes le 23 juin et il
serait-désirable que la question fût traitée avant
les vacances parlementaires.

M. le P^r

Si la décision du tribunal est prochaine, nous
pourrions attendre qu'elle soit intervenue ce serait
évidemment plus correct, mais si elle ne devait se
produire qu'au mois de septembre, nous demanderions
à M. Riv de venir à l'expliquer avant la séparation
des Chambres.

M. Brard

Je m'en entretiendrai avec M. Riv.

Médaille de Cilicie

M. le P^r

La Commission de la Marine est saisie pour avis
d'un projet de loi créant pour les militaires et marins
une médaille commémorative des opérations de Cilicie.

Je crois que la Commission de la Marine sera unanime
pour émettre un avis favorable (assentiment)

M. Brindeau est désigné pour déposer et rédiger
cet avis favorable. Il est autorisé à le déposer sur
la tribune du Sénat.

Audition de M. Long ^{général} de l'Indo-Chine

M. le Président

M. Long gouverneur général de l'Indo Chine est
en France. Je crois qu'il serait intéressant pour
la Commission de la Marine de l'entendre.

Les questions que je pourrais lui poser sont de
deux sortes : tout d'abord je lui demanderais com-
ment il estime que devraient être organisés les
services de Marine marchande (paquebots et
cargos entre l'Indo-Chine et la Métropole).

Ensuite je lui demanderais comment il lui
semblerait possible d'organiser la défense militaire

de l'Indo-Chine et dans quelle mesure on pourrait envisager
une contribution de la colonie à cette défense.

La Commission décide d'entendre M. Long dans une
de ses prochaines séances.

Le Président

L'interpellation de M. Brand dont il est question plus
haut a été discutée dans les séances des 23 et 27 Juin.

Séance du Mercredi 28 Juin 1922

Présidence de M. de Kerqueré

Présents: M. M. Dubouy, Tryham, Debove, Servani, Guilloteau, Brard, Brindeau, de Laviguais, Vayssières, Lissier, Wernessy

Proposition de loi portant organisation d'un corps d'ingénieurs d'artillerie chargé des services techniques et des fabrications d'artillerie de terre et d'artillerie de mer présentée par M. de Kerqueré

M. le Président

J'ai déposée sur le bureau du Sénat une proposition de loi portant organisation d'un corps d'ingénieurs d'artillerie. Cette proposition a été imprimée distribuée et renvoyée à la Commission de la Marine et pour avis à la Commission de l'armée et à la Commission des finances

Toutes les raisons que je crois devoir militer en faveur de cette création figurent dans l'exposé de la proposition de loi (Sénat année 1922 n° 313.)

Je puisai la Commission de bien vouloir désigner un rapporteur.

M. Brard est désigné comme rapporteur

M. le Président

La Commission de l'armée a désigné M. le Général Bourgeois pour étudier la question et formuler l'avis de la Commission de l'armée.

Audition de M. Long ^{1er} Sec. de l'Indo-Chine

M. Long Gouverneur Général de l'Indo Chine est entendu
La sténographie de son audition est annexée au procès-verbal
Le Président

67

Séance du Samedi 8 juillet.

Présidence de M. de Kerguelen Président
Présents M. M. Dudouyt, Kyrstian, Brard, Thuillier
Bridard, Bergeon, Fenouillet, Le Hars, Vayssières.

M. le Président

M. le Ministre de la Marine m'a demandé de réunir d'urgence la Commission pour qu'elle puisse examiner et si possible faire voter aujourd'hui le projet de loi relatif à la prorogation de la loi du 1^{er} Août 1920 sur l'avancement dans les cadres de la Marine.

Ce projet de loi ne soulève pas d'objections, ses effets ne sont que temporaires en attendant la loi définitive des cadres de la marine. Mais je tiens à protester contre cette pratique qui consiste à nous apporter au dernier moment des projets et à nous prier de les faire voter le jour même (T.B.T.B.) Je l'ai dit à M. le Ministre de la Marine.

Cette réserve faite, il reste à la Commission si elle le veut bien à désigner un rapporteur.

M. Fenouillet est désigné comme rapporteur il est autorisé à déposer un rapport favorable au projet et à en demander la discussion immédiate.

M. le Président

Il m'est revenu que contrairement à ce qui nous a été affirmé ici que rien n'est fait au Ministère de la Marine pour l'exécution du programme naval que nous avons voté. Aucun des plans n'est encore dressé. Il serait temps que cet état d'anarchie prit fin. (T.B.T.B.) Voulez-vous que vous désigniez aujourd'hui-même deux ou trois d'entre vous qui pendant les vacances feroient une enquête dans les ports sur l'état d'avancement du programme naval.

voté par le Parlement. (Assentiment)

M. M. Brard, Le Hars, Fénou, Bergan reçoivent mandat de la Commission pour se rendre dans les arsenaux et savoir exactement où en est le programme naval.

M le Président

Je prieurais M le Ministre de la Marine de la mission confiée à nos collègues de manière qu'il leur facilite leur tâche.

Budget de la Marine.

M le Président

Je voudrais entretenir la ^{Comm} d'une autre question. J'ai entre les mains le volume bleu qui contient le projet de budget de la Marine pour 1923.

Or qu'est ce qu'un budget de la Marine : c'est la somme des crédits nécessaires pour réaliser les vœux de la Commission technique de la Marine. Or par une singulière anomalie jamais la ^{Comm} de la Marine n'a à donner son avis sur le montant et la répartition des crédits. La ^{Comm} des finances coupe, rogne, supprime sans prendre conseil des techniciens, en l'espèce la ^{Comm} de la Marine. Les suppressions de crédits, l'absence l'aménagement des crédits accordés peuvent aller à l'encontre de la doctrine de la ^{Comm} technique.

Je crois que sans heurter les prérogatives de la Commission des finances nous pouvons faire entendre notre voix. Il y a certains abatements que nous ne pouvons laisser passer sans protester.

Je crois que cette année, il serait bon que nous ne nous désintéressions pas du vote du budget de la Marine et que nous suivions successivement la discussion du budget à la Chambre et l'étude

de ce même budget par notre Commission des finances
 Nous pourrions désigner un certain nombre de nos
 collègues qui étudieraient les budgets de la Marine
 de guerre et de la Marine marchande et nous tiendraient
 au courant des décisions de la Chambre et de notre
 Commission : nous pourrions alors intervenir soit
 auprès de la Commission des finances soit auprès
 du Sénat si nous n'avions pas obtenu satisfaction
 auprès de la Commission.

(La Commission a l'unanimité approuvé les
 observations de M. le Président)

Elle désigne M. M. Féroux, Hennery et Lévy
 pour étudier le budget de la Marine de guerre

Elle désigne M. M. Brindeau, Bergun et Paysières
 pour étudier le budget de la Marine marchande.

La séance est levée

Le Président

Séance du Vendredi 20 octobre 1922

Présidence de M. de Kerguizon Président

Présents M. M. Vayssière, Mulac, Laroque, Dudoigne,
Chaillet-Boudard, Brindeau, Fénoux, Riottet.

M. Brindeau La Commission se réunira que des difficultés s'étant
levées entre le Ministère de la Marine et le S^r S^{rat} de
la Marine marchande au sujet du projet de loi
accordant un contingent de croix de la Légion
d'honneur. Les deux administrations se sont enfin
mises d'accord et le projet de loi doit venir en discussion
très prochainement.

M. le Président Pendant les vacances parlementaires, un certain
nombre de faits se sont produits qui sont de nature
à retenir notre attention: tout d'abord la grève des
inscrits maritimes, ensuite la perte du cuirassé France
à propos de laquelle deux interpellations ont été déposées
l'une par M. Guillocheau, l'autre par M. Estournelle
de Constant.

Enfin pendant les vacances ont paru deux décrets
du Ministère de la Marine organisant la défense des côtes.
Le Ministère que j'ai vu ce matin m'a paru désireux
de venir s'expliquer devant nous. Nous pourrions
l'entendre après la discussion. (Assentiment.)

M. Fénoux Je voudrais soulever la C^{on} de la question suivante:
Les inscrits maritimes qui avaient 300 mois de navigation
touchaient 320 fr. d'indemnité de vie chère. Cette indemnité leur
a été supprimée. Je voudrais que M. le Président interviendrait
auprès de M. le ~~Min~~ secrétaire d'Etat pour examiner les
raisons de cette suppression et faire rétablir cette indemnité
si possible.

21

M. le Président J'arriverai à ce sujet à M. Rio.

M. Thuillier Buisson. Il paraît que des essais de canons à longue portée doivent être faits dans la baie de Somme par le ministère de la Guerre ainsi que des essais de bombes d'aviens. Le Conseil général de la Somme, les maires des communes du littoral ont protesté. Ne serait-il pas opportun que la Commission de la Marine appuyât la délibération du Conseil général. L'autorité militaire ne devrait pas choisir pour de pareils essais des parages aussi fréquentés que la baie de Somme.

M. Rioteau. Nous sommes dans la même situation dans la Manche avec les portées des pièces modernes on ne peut plus que faire de pareils essais que sur mer. En prenant des précautions on peut arriver à une solution qui garantisse à la fois les intérêts des populations et ceux de la défense nationale.

M. de Kerqueze. La question que vient de soulever M. Thuillier Buisson trouble toutes les populations du littoral, car les commissions militaires ont parcouru toutes les côtes pour trouver des champs de tir qui permettent d'expérimenter ces canons à longue portée. M. Thuillier Buisson pourra en parler au Ministre de la Marine, de mon côté je ferai une demande auprès du Ministre de la Guerre.

M. Lénery. J'étais à la Martinique lorsqu'ont éclaté les graves incidents maritimes occasionnés par l'application du décret Rio relatif aux modifications à apporter au travail à bord des navires de commerce. De mon retour, M. Steeg, G^{ral} de l'Algérie, m'a prié en ma qualité de Président de la ligue navale française de bien vouloir intervenir. J'ai alors écrit aux inscrits et ^{aux} armateurs en les priant de venir me parler les inscrits m'ont répondu qu'ils acceptaient; les armateurs

mieux fait savoir que le conflit n'était pas entre les
inscrits et eux, mais entre les inscrits et le Gouvernement.
J'ai alors écrit à M. Rio pour lui demander si
les armateurs pouvaient venir s'entendre avec moi
juridiquement, en effet, une question se pose. Avant
de prendre un décret le S^g S^{re} Etat a le devoir de consulter
les commissions paritaires.

M. Rivoteau

Il n'y est pas obligé

M. Lénery

M. Rio a néanmoins consulté la C^{omm} paritaire et il
m'a exposé qu'à cette réunion de la C^{omm} paritaire, les
inscrits s'étaient montrés intransigeants et n'avaient
accepté aucune modification à la loi de 8 heures. Devant
cette opposition intransigeante, M. Rio a passé outre et a
pris un décret. Jusqu'à tout est parfaitement légal.

Mais les corporations maritimes, s'appuyant sur la
loi de 1919, affirment qu'elles ont le droit de demander
au Gouvernement de revenir sur un décret portant
réglement du travail.

- C'est possible répond M. Rio, mais je n'enumererai
aucune demande avant que la grève ait cessé et que
le règlement n'ait été mis en application.

J'estime pour ma part que cette prétention est
inacceptable. J'ai alors demandé à M. Rio puisqu'il
se refusait à entrer officiellement en rapport avec les
inscrits s'il consentirait pas à avoir avec moi tout
au moins une conversation officieuse. J'attends la
réponse de M. Rio: les choses en sont là.

M. Rivoteau

Une question domine toute cette affaire: la situation
de l'armement français. Si la loi de 8 heures continue
à être appliquée sur les navires de commerce, l'arme-
ment français ne peut plus vivre, car plus il navigue,
plus il perd. La loi de 8 heures appliquée à les navires
de commerce exige un tiers de personnel en plus.

M. Lénery

Dans ces conditions, il nous est impossible de lutter avec l'étranger. Vous savez bien que sauf la France toutes les nations se sont opposées à la loi de 8 heures dans la Marine. Je ne défends pas la loi de 8 heures. Si j'avais été S^s S^{te} l'Etat j'aurais fait comme M. Rio je l'aurais supprimée. Ce n'est donc pas le fond qui est en question, mais la forme: je demande qu'on ouvre la procédure légale. Il me paraît impossible de dire aux inscrits ou renvoyés au droit de grève ou nous n'ouvrirons pas cette procédure.

M. Brindeau

Le droit de grève n'est pas en question en cette affaire il n'y a pas conflits entre ouvriers et patrons, c'a d'entre inscrits et armateurs, mais mise en bataille de inscrits contre le Gouvernement. J'espère que les inscrits doivent reprendre le travail ils l'ont fait à Rouen, au Havre, à Bordeaux à St Nazaire; seule une petite minorité continue l'agitation.

M. Lénery

Ne vous faites pas d'illusions tout ceux qui travaillent alimentent la grève de Marseille. On a deinde de maintenir celle-ci seulement ~~sur~~ un point particulièrement sensible. Mon intervention n'a d'ailleurs pas d'autre but aujourd'hui que de mettre la C^{ss} au courant des efforts que la Ligue navale païtaire, fait pour ramener la paix. La séance est levée.

Le Président

Séance du Jeudi 16 novembre 1923

Présidence de M. Guillobeau Vice P^r

Présents M. M. Brindeau, Dudoignon, Servant, Henry Beranger
Féroux, de Laignonais, Leroy.

M. Brindeau est désigné comme Rapporteur du projet de loi fixant les obligations militaires des élèves des écoles formant des officiers de l'armée de mer, des élèves officiers de la Marine marchande, et des élèves libres de l'École d'application du génie maritime.

M. Brindeau

M. le Ministre m'ayant fait connaître l'urgence qu'il y avait à adopter ce projet de loi j'ai préparé un rapport
je vais en donner lecture à la C^m

Le rapport est adopté

L'assemblée est levée

Le Président

75

Séance du Mercredi 20 décembre.

Présidence de M. de Kerqueze.

Présents M. M. Guilloteau, Lénier, Bergon, Dredoult, Fayon, Hennessy, Babuis-Chevaux, Fortin, de Kervignas, Le Hars, Gysstram.

M. le Président Depuis notre dernière réunion nous avons eu le regret de perdre, dans les circonstances tragiques que vous connaissez, notre collègue M. Vayssière. J'ai fait connaître à sa famille au nom de la Commission de la Marine quelle part nous prenons à sa douleur et je l'ai assurée de nos sentiments de condoléance les plus sincères (Adhésion unanime)

M. le P^r

Au cours de la dernière séance un certain nombre de nos collègues m'avaient prié de faire des démarches auprès des administrations, et voici les réponses que j'ai reçues.

M. Ténoux avait posé la question de l'indemnité de 720 francs que ne recevaient plus les inscrits maritimes ayant 300 mois de navigation.

Le Sous-Secrétaire de la Marine marchande a renvoyé l'affaire au Ministère des Finances.

Voici résumée la réponse de celui-ci.

Aux termes de l'article 1^{er} de la loi du 20 X^{bre} 1910 entrée en application à compter du 1^{er} Août 1910, les pensions des invalides de la Marine, et de la Caisse de prévoyance augmentées des allocations temporaires de 720 fr. par an instituées par les lois des 23 février et 21 oct. 1914 ont été remplacées par de nouvelles pensions majorées.

Exemple. - Le taux annuel des pensions était, dans le cas d'un inscrit maritime (300 mois de navigation et 50 ans d'âge) de la dernière catégorie de 500 fr. en moyenne, on y ajoutait les 720 fr. d'allocation temporaire

ce qui faisait $500 + 720 = 1220$ fr. Le taux actuel de la même pension est de 1900 fr : le taux ancien a donc été triplé.

En ce qui concerne les petits retraités de l'Etat cette pension a à peine été doublée.

En outre M. le Ministre des finances fait observer que l'indemnité de vie chère n'est prévue que pour les fonctionnaires de l'Etat, catégorie dans laquelle ne rentrent pas les inscrits maritimes pensionnés par une caisse spéciale.

M. Fargon

Ce que dit M. le Ministre des finances est parfaitement exact : j'ai été le rapporteur au Sénat de cette loi de 1910 et dans le calcul des nouvelles pensions on a fait entrer l'indemnité de vie chère qui se trouve même ainsi consolidée pour l'avenir.

Ce ne sera d'ailleurs pas une charge pour le budget car les caisses spéciales de retraites pour les inscrits maritimes sont alimentées par les versements des intéressés : ces versements ont été augmentés dans une proportion suffisante pour que les caisses puissent faire face aux nouvelles retraites.

M. APT

Une autre question avait été soulevée au sujet des tirs effectués sur nos côtes pour les pièces à longue portée.

Les Ministères de la Guerre et de la Marine m'ont fait connaître que des instructions avaient été données pour que ces tirs soient effectués de façon à gêner le moins possible les baigneurs et les pêcheurs.

M. Guillaudeau

En effet : les pêcheurs de Belle-Ile, la pêche de la sardine étant prolongée d'un mois, m'avaient demandé d'intervenir pour que les tirs qui devaient avoir lieu en septembre fussent retardés d'un mois. Ils ont obtenu satisfaction : nous avons trouvé sur cette occasion le meilleur accueil tant auprès du Ministre de la Guerre,

que du Ministère de la Marine.

M. Fayon

Dans des circonstances analogues j'ai eu à faire, en faveur des pêcheurs de Breillogne une démarche semblable et je n'ai rencontré que bonne volonté de la part du ministère de la Marine.

M. le Président

La Chambre a commencé à examiner le projet de loi relatif à la réforme des arsenaux : ce débat est interrompu par la discussion du budget. J'ai fait constituer un dossier pour qu'il serait bon de désigner un rapporteur qui suivrait les débats à la Chambre. (Assentiment)

M. Lénery est désigné comme rapporteur provisoire.

M. le Président

Le Ministère de la Marine a déposé également le projet de loi relatif aux cadres de la Marine.

Je crois qu'il serait bon pour ce projet également de désigner dès maintenant un rapporteur provisoire.

M. Hennessy est désigné comme rapporteur provisoire.

M. le Président

Avant de nous présenter la loi des cadres j'estime que le Ministère aurait dû nous faire connaître 1^{er} son programme naval complet, 2^e son programme de défense des côtes. Avant de dresser les cadres de la marine il aurait fallu établir d'abord les nécessités du pays : les effectifs du personnel sont fonction de ces nécessités : agir comme le fait le Ministère de la Marine c'est mettre la charrue avant les boeufs.

A ce sujet je tiens à renouveler la protestation que j'ai déjà élevée à une précédente séance contre les secrets du Ministère de la Marine créant l'organisation des fronts de mer.

A plusieurs reprises, le Ministère a été entendu par la Commission, il ne nous a jamais parlé de ses projets concernant l'organisation des fronts de mer. Cette organisation semble avoir été faite pour cacher tout un personnel.

inoccupé. J'estime que les commissions techniques auraient
du être tenues au courant (assentiment général)

M. Lemaire

Nous vous approuvons tous, d'autant plus que la
théorie du front de mer est très discutable.

M. Hennessy

La loi des cadres pourra sans doute permettre de corriger
l'effet de ces décrets.

M. le P^t

J'ajoute que dans le projet de loi des cadres on me paraît
avoir prévu trop d'officiers généraux - notamment pour
les services. Est-il par exemple besoin d'un pharmacien
général ?

M. le Président

Le Sénat a été saisi d'un ^{projet} ~~proposition~~ de loi relatif à
la répression du délit d'embarquement clandestin à
bord des navires de commerce.

Le projet de loi a été renvoyé au fond à la Commission
de législation civile et criminelle.

J'estime qu'il appartient également à la C^{mun} de
la Marine de l'examiner et je vous l'ai fait renvoyer
pour avis.

M. Morand est désigné pour rédiger l'avis
de la C^{mun} de la Marine et donner un avis favorable.

M. le Président

J'ai été saisi par le Ministère de la Marine d'une
question que je dois vous soumettre. Le Ministère
m'a fait connaître qu'il avait l'intention de
demander des crédits pour la construction

1^o de navires ravitailleurs pour nos escadres de
sous-marins

2^o de navires transports

3^o de navires porte hydravions

Le Ministère se plaint de manquer d'avoir pour ces deux
premières catégories des navires en nombre insuffisant
et pour la troisième de n'en avoir pas du tout.

Noté que pour la 3^e catégorie, il ne s'agit nullement de navires comme le Bearn modifié qui servaient au lancement des avions en pleine mer et pourraient les recueillir en pleine mer, mais de véritables mères-gigognes qui auraient à bord des ateliers et serviraient aux réparations des hydravions, soit dans les ports soit dans les bases abritées.

Je crois que pour ces trois catégories de navires il n'y avait pas lieu de procéder à des constructions neuves. Du fait de la crise du fret il y a eu ce moment dans nos ports assez de grands cargos désarmés qui pourraient avec quelques aménagements servir à ces besognes. Au lieu de procéder à des constructions coûteuses on pourrait trouver sur le marché des navires encore en très bon état et qui rendraient de longs services. Cela coûterait infiniment moins cher que de les faire construire.

Nous n'avons déjà pas trop de crédits pour les constructions de navires de guerre pour aller en dépenses inutilement pour des bateaux de service.

Enfin cela est fait pour donner du travail aux armements. Si la C^{omm} m'y autorise j'irai à M. le Ministre de la Marine dans le sens des observations que je viens de présenter. (Assentiment)

M. Linnery
M. le P^r

M. le Président La Chambre a terminé l'examen du budget de la Marine: j'ai fait suivre la discussion: je l'ai fait analyser. Dans ce travail vous trouverez un résumé des discussions et les points importants aux lesquels la Chambre a apporté des modifications aux propositions du Gouvernement. Le travail est à votre disposition.

Devant la Chambre, un débat assez vif, engagé entre la C^{omm} de la Marine et la C^{omm} des finances. La Commission de la Marine a revendiqué le droit de

Trancher les questions Techniques, la C^{omm} ayant pour
seul rôle de dire le chiffre des crédits qu'elle peut mettre à
la disposition de la Marine. C'est à la C^{omm} de la Marine
dire comment ces crédits peuvent être le plus utilement
répartis dans l'intérêt de la défense nationale.

C'est là un avis que nous avons déjà émis et c'est
pourquoi j'estime qu'il est utile que la C^{omm} de la Marine
du Sénat prenne connaissance des crédits votés par la
Chambre de manière qu'elle puisse intervenir utilement
lors de la discussion du budget devant le Sénat.

Si le Ministre de la Marine se sent appuyé par la
C^{omm} Technique il aura plus de force pour résister
à la C^{omm} des finances.

au début de novembre, M. le Ministre de la Marine
m'avait écrit qu'il avait l'intention de demander des
crédits pour commander à l'industrie des moteurs Diesel
de 5 à 6000 chevaux destinés aux sous-marins. Ces
commandes avaient le caractère d'essais. Si ceux-ci
avaient été satisfaisants et s'il avait été démontré que
notre industrie pouvait construire de pareils moteurs
le problème de la défense sous-marine eût fait un
grand pas.

La C^{omm} des finances a fait opposition à cette demande
et le Ministre a cédé. Il aurait cédé également sur
la question des dirigeables rigides.

En 1919 comme rapporteur du budget de la marine
j'avais fait inscrire un crédit de 3 millions pour
la construction d'un dirigeable rigide. J'eus qu'en
1920 on n'utilisa pas ce crédit. En 1920 on commença
la construction du dirigeable puis on le mit à l'abandon
qui avait été fait. Or il a été démontré que si nous
voulons avoir une liaison permanente avec notre
empire colonial il faut pouvoir traverser la

Méditerranée par la voie de l'air. Les avions peuvent-ils assurer ce service? La question est discutée. Il est certain au contraire qu'un dirigeable rigide peut le faire normalement.

Là encore le Ministre a cédé: nous sommes je crois tous d'accord pour revendiquer les droits de la Commission technique, je les soutiendrai devant le Sénat; mais il faudrait que le ministre ne nous lâche pas. C'est à la Commission de dire entre deux dépenses quelle est la plus urgente et quelle est celle qui peut attendre. Le ^{Min} des Finances n'a aucune compétence pour en décider.
(Assentiment général)

De la discussion du budget à la Chambre il ressort que celle-ci est entrée résolument dans la voie de l'augmentation du nombre de nos sous-marins. Au cours de la discussion le Ministre a avancé qu'il avait tout au plus 15 à 18 sous-marins utiles et quand les sous-marins ex-allemands seront hors de service, ce qui ne peut tarder puisqu'ils ont été construits avec des matériaux de mauvaise qualité il nous restera en tout et pour tout 8 à 9 sous-marins. Il est donc urgent qu'on nous apporte un programme de construction de sous-marins qui nous assure par leur nombre et leur qualité, la sécurité et le moyen de ravitailler le pays en cas de guerre.

M. Farjon

Le Gouvernement n'attend-il pas pour présenter ce programme que la convention de Washington soit ratifiée? Il a l'air d'entendre je crois qu'il demanderait au Parlement de ratifier ces accords.

M. le Président

Je ne sais quelle attitude prendra le Gouvernement, ce que je sais, c'est que le Gouvernement américain tient beaucoup à ce que ces accords soient ratifiés.

la liberté qui avait été reconnue à toutes les nations de construire des sous-marins sans limite de nombre.

Au point de vue forme d'ailleurs ces résolutions ne tiennent pas debout: alors que le traité de Washington est considéré pour dix ans, les résolutions Root sont faites sans limitation de durée. Nous pourrions donc parfaitement adopter le traité et renvoyer à une autre conférence l'examen des résolutions Root en invoquant notamment le défaut de forme que j'indiquais tout à l'heure.

Pour moi en effet ces résolutions sont inacceptables il serait illogique de laisser libre la construction des sous-marins si on rendait leur action stérile. A tout pris il faut écarter les résolutions Root et je crois que nous pourrions y arriver sans exciter les susceptibilités étrangères.

M. le Président Si vous pouvez trouver un moyen de torpiller le traité de Washington comme je me rangeais à vos côtés. Mais ce qui m'inquiète c'est que toutes les fois qu'on parle de construire des sous-marins le gouvernement est oui mais dans les limites du traité de Washington.

Plusieurs sénateurs Le traité ne prévoit pas de limites pour la construction des sous-marins.

M. le Président En effet officiellement, mais officieusement on a l'air d'entendre que la proportion 5 et 3 adoptée pour les cuirassés s'appliquerait également pour les sous-marins c'est ainsi qu'un chiffre de 90.000 tonnes avait été proposé pour la France. Or ce chiffre est inacceptable 90.000 tonnes de sous-marins, cela représente 30.000 tonnes en état de naviguer.

M. Lémery Il faudra écarter les résolutions Root, mais il faudra le faire avec précaution j'ai étudié les questions de loi puis et je crois avoir trouvé un moyen dont j'entreprendrai la C^m mais je le répète la question

M.

ne peut être abordée aujourd'hui pour ainsi dire incidemment.
Il y a d'autant plus de raisons de repousser ces résolutions
avant que depuis est intervenu entre l'Allemagne et la
Russie le traité de Rapallo et que la Russie peut
parfaitement continuer des sous-marins pour le compte
de l'Allemagne.

M. le Président

Voulez-vous préparer sur cette question un exposé
que nous mettrons à l'ordre du jour d'une des premières
séances après la rentrée ?

M. Lémery

Très volontiers.

M. Guilloteaux expose les principaux développements de son
interpellation sur la perte du cuirassé France. (1)

La séance est levée.

Le Président

(1) Cette interpellation a été discutée en séance publique
le jeudi 28 janvier 1923.

Séance du Jeudi 28 décembre

Présidence de M. de Kerquezee.

Présents M. M. Guilloteaux, Brindeau, Dubouët,
Ternoux, Brand et Le Hars.

M. Brindeau donne lecture de son rapport sur le
projet de loi relatif à l'avancement des officiers de
marine.

Le rapport est adopté.

Le Président