

N^o *C. Mar*
Marine
1919



Composition de la Commission

| | |
|------------------------|--|
| 1 ^{er} Bureau | Bovier Champagne Porsans Genet Secr. E. Guerin |
| 2 ^e - | Larère Honoré Luygue Saint Germain Lysbrun |
| 3 ^e - | Gaston Doumergue <u>P^t</u> Hayez Secr. Louis Martin Jean Codet |
| 4 ^e L | Cuvier Riotteau V. P ^t Deloncle x Ordinaire |
| 5 ^e - | Colin Delhon Perreac Peytral V. P ^t |
| 6 ^e - | x Laroche Fenou Jouvenet 2 Estournelles de Constant V. P ^t |
| 7 - | Le Blond Raymond Luygue Reveilland Gauthier |
| 8 - | Fortin Chastenet Guilloteaux Secr. x Henry Michel |
| 9 - | de la Jarle V. P ^t Gabrielli Reymonencq Secr. Morelland |

Séance du Jeudi 23 Janvier 1919

Présidence de M. Saint Germain P.^e d'âge

Il est procédé à l'élection du Président en remplacement de M. Chaubert décédé au cours de l'année 1918.

M. Gaston Doumergue est élu président à l'unanimité.

Il est procédé à l'élection d'un membre de la Commission de la Marine, chargé de représenter celle-ci à la Commission siégeant au ministère de la Marine, chargée d'examiner un projet portant réorganisation du service des Archives et Bibliothèque, et création d'une section historique de la Marine.

M. Larère est désigné

La séance est levée

Le Président

Séance du Jeudi 30 Janvier 1919.

Présidence de M. Gaston Doumergue Président

Présents : M. M. Doumergue, de la Jaille, Colin, Cochet, Jouveviller, Riottreau, Larue, Guénn, Réveillaud, Fénoux, Gabuella, Perreau, Leblond, Saint Germain, Guilloteaux.

M. Gaston Doumergue P^r. Je tiens à remercier la Commission de la Marine de l'honneur qu'elle m'a fait en m'appelant à présider ses travaux. La Commission de la Marine a pendant cette guerre fait beaucoup de travail et de travail utile et cela sans bruit ni réclame. Beaucoup de nos collègues auraient désiré et j'étais avec eux voir M. l'amiral de la Jaille accepter la Présidence. Malgré notre insistance l'amiral de la Jaille s'est refusé et je suis très touché que lui-même ait bien voulu me désigner à vos suffrages. Je sens tout le poids de ce choix et vous pouvez être assurés que je ferai tous mes efforts pour vous aider dans l'œuvre si utile que vous poursuivez. Les problèmes qui vont être posés devant vous, tant en ce qui concerne la marine de guerre, que la marine marchande intéressent au premier chef la grandeur et la prospérité de notre pays.

Nous ne pourrions nous désintéresser de la marine de guerre. Malgré certains espoirs de paix universelle, il y aura toujours des circonstances où un pays se trouvera dans l'obligation d'imposer le respect de sa signature et pour être respecté il n'y a autre qu'un moyen, c'est d'être fort. Nous ne pourrions donc à aucun prix consentir à voir diminuer nos forces navales (Vive approbation)

En ce qui concerne la Marine marchande nous pourrions dire que tout est à faire. La guerre a amené la perte de 90000 tonnes sur les 2.500.000 que nous avions avant l'ouverture des hostilités. Le déficit est d'autant plus grave que pendant que nous déclinaient ainsi d'autres nations croissaient et augmentaient leur puissance. M. Loucheur a reconnu ici même que, si nous n'avions eu ni côtes ni colonies c'est parce que les Anglais avaient mis beaucoup de nouveauté et de volonté à nous en livrer. Nous aurons un effort considérable à tenter pour rattraper notre retard et replacer notre flotte marchande seulement dans la situation où elle se trouvait avant la guerre.

Vous sachez, d'ailleurs cette œuvre en collaboration avec le Gouvernement, sans chercher à faire œuvre de parti, en n'ayant qu'un but : obtenir des résultats et en travaillant sans bruit mais effectivement comme l'a toujours fait la Commission de la Marine. (Applaudissements)

J'ai consacré aujourd'hui la Commission pour que M. Colin nous fit un exposé du rapport qu'il doit faire sur le projet de loi ratifiant la réquisition de la flotte marchande.

M. Colin -

Vous vous souvenez des débats passionnés auxquels ce projet a donné lieu devant la Chambre : des questions de personne étaient venues animer la discussion. On vous envoie aujourd'hui un projet de loi ratifiant purement et simplement le décret de réquisition. A la Chambre, M. Guernier avait demandé l'adjonction d'un article 3 disant que la liquidation des indemnités se ferait sans préjudice ni gain pour les armateurs. J'avais d'abord été rebuté par cette formule, mais à l'examen j'ai reconnu que cet article serait pour le moins inutile puisqu'il était la paraphrase de la loi de 1878 sur les réquisitions. En outre cet article eût été un véritable nid à procès : enfin la réquisition a été faite d'après une charte partie imposée par le Gouvernement aux armateurs. Quand je dis imposée, le terme n'est pas tout à fait exact. Evidemment les armateurs n'ont pas subi de gâchis de venir une mesure qui mettait fin aux bénéfices appréciables qu'ils avaient réalisés grâce à la guerre, mais cette charte partie a été discutée par eux, ils ont été appelés à présenter leurs objections, sur certains points ils ont obtenu satisfaction et l'œuvre a fini par s'établir. La grande majorité des armateurs a accepté les termes de la charte partie; Trois armateurs seulement représentant cinq bateaux sont restés sous l'empire de la loi de 1878. Le contrat est devenu définitif. Si nous aurions accepté la motion de M. Guernier il eût revu sur une convention parfaite. Des procès et quels procès ! auraient surgi dans chaque cas. Les réquisitions opérées avant le décret, sous l'empire de la loi de 1878 par conséquent ont donné lieu à des difficultés dont aucune n'est encore résolue. Avec la charte partie nous nous trouvons au contraire en face de tentes priées, les difficultés seront l'œuvre de la proposition telle qu'elle a été acceptée par la Chambre.

aujourd'hui la réquisition avène : il s'agit de liquider les sinistres qui sont survenus depuis cette réquisition : ils se montent à 78000 tonnes. M. Bouysson dit qu'il a de quoi les remplacer

M. Rivoteau De quelle façon et dans quel délai.

M. Colin D'après M. Bouysson, dans un délai assez court. La charte-partie prévoit un délai de trois ans mais comme les armateurs sentent que leur bateau ne leur est pas remplacé touchent les indemnités auxquelles leur donne droit la réquisition. Le commissaire aux transports maritimes a donc tout intérêt à aller vite. D'après ce que m'a dit M. Bouysson il a dans les mains, c'est son expression, de quoi remplacer en nature les navires perdus.

M. Rivoteau C'est l'essentiel car une indemnité en argent serait de nature une grave atteinte à notre armement national. Pendant que l'on ferait construire les navires les Anglais et les Américains qui n'ont pas attendu la fin de la guerre pour augmenter leur flotte commerciale, prendraient tout le fret. Je crains même que si les Anglais et les Américains continuent à construire comme ils le font il ne se produise bientôt une crise du fret par suite de l'excès des moyens de transport. On aura bientôt plus de navires que de matières pour les charger.

La réquisition anglaise a été mieux faite : on l'a opérée par l'intermédiaire des armateurs.

M. Colin En France elle a été faite contre les armateurs.

M. Dommergue Président Des explications qui viennent d'être échangées, il semble résulter que la Commission n'a eu nullement en adoptant le projet donner son approbation tant au mesures prises par le Commissariat à la Marine marchande, qu'à la gestion de la flotte commerciale pendant la réquisition. J'en suis personnellement et beaucoup fâché comme moi qu'il eût été préférable dans l'intérêt général d'employer d'autres méthodes : nous avons tous souffert des ~~difficultés~~ difficultés de transport pendant la réquisition. J'estime donc que le rapport devrait dire à peu près ceci : « Nous ne voulons pas réamener mais nous ne voulons pas approuver non plus ; nous sommes en face d'une situation qu'il faut liquider au mieux de l'intérêt général qui est notre seule préoccupation. Les armateurs sont liés par une charte-partie : l'intérêt général exige que des bateaux soient mis en service aussi tôt que possible : il y a donc lieu de remplacer en nature les 78000 tonnes perdues soit du fait de torpillages, soit du fait d'événements de mer

M. Bouysse a déclaré à M. Colin qu'il avait ces 750000 tonnes
Il serait bon que votre rapporteur obtînt du commissaire à la
Manne marchande confirmation écrite de cette déclaration
et que le rapport se lançât au vu de la Commission la mise
immédiate à la disposition des armateurs de ce tonnage disponible.
Mais en proposant au Sénat l'adoption du projet de loi il
faut bien spécifier que nous entendons porter aucun jugement
favorable ou défavorable sur la réquisition et ses effets. Nous
permettons seulement d'effectuer au vu de l'intérêt général
une liquidation aussi rapide que possible. Amusement général

Les armateurs m'avaient écrit pour être entendus sur le
projet. Etant donné que nous leur donnons satisfaction dans
notre rapport, il suffira sans doute que M. Colin les revise.

Il me semble également inutile d'entendre M. Bouysse sur le
projet, mais nous aurons à recueillir ses déclarations sur le
programme de nouvelles constructions destinées à remplacer le
tonnage perdu pendant la guerre, soit 900000 tonnes, et
l'effort qu'il compte demander aux chantiers pour porter
notre flotte commerciale à 4 millions de tonnes.

Question de M. Jernoux

M. Jernoux

J'ai été saisi par un lieutenant du commerce de la question
suivante :

Une prime de 2 francs par tonne de mer a été accordée aux
équipages des navires de commerce : c'est ce qu'on appelle
jeu de la prime à la rotation. Or il arrive que les longs courriers
sont retenus dans des ports lointains soit par des avaries
soit par ce que le chargement qu'ils vont venir prendre n'est
pas prêt. Il n'y a aucune faute de l'équipage mais pendant
ce séjour dans les ports ou sur rade, l'équipage ne touche
pas la prime de rotation. Il me paraît que l'administration
qui, sous l'empire de la réquisition règle les voyages des
navires est responsable de ces longues stations, soit par ce
qu'elle ne peut faire procéder aux réparations dans un délai
suffisamment court, soit par ce qu'elle n'a pas su assurer en
temps utile la concentration des produits destinés à être chargés.

Est-il juste que l'équipage souffre de cette situation qu'il
n'a pas créée ? Je vois qu'un dédommagement devrait être
accordé à l'équipage lorsque celui-ci n'est pas responsable
du retard survenu.

M. le Président

Je transmettrai votre question à M. le Commissaire à la Marine
marchande.

Note du Comité des armateurs de France

M. Reveilland

Nous avons tous reçu une double note du Comité des armateurs de
France relative à l'utilisation des crédits de 500 millions d'un
part et de 200 millions de l'autre demandés par le Commissaire à
la Marine marchande pour la flotte de commerce et la flotte de
pêche: il serait bon que ces notes fussent étudiées

M. Gabrielli examinera la note relative à la flotte de commerce

M. Fénoux examinera la note relative à la flotte de pêche

Note de la Chambre syndicale des constructeurs de guerre

M. le Président

J'ai reçu une note de la Chambre syndicale des constructeurs de ma-
tieriel de guerre qui demande que pour éviter le chômage on achève
la construction des cuirassés type Gascogne ~~abandon~~ en chantiers.

Il serait bon avant d'entendre les représentants de cette chambre
syndicale de demander au ministre de la Marine quel est son pro-
gramme en ce qui concerne notre flotte de guerre. (Assentiment)

La séance est levée

Le Président

9

Séance du Mardi 18 février.

Présidence de M. Gaston Doumergue P^t

Présents : M. M. Colin, Fenoux, Guérin, Leblond, Guilloteaux, Hagey, ~~Labia~~, Rivotteau, de la Jaille, Delhous, Jenuvrier, Trystram, Peneau, Reveilland

Rapport de M. Colin sur la réquisition de la flotte marchande.

M. Colin

Donne lecture de son rapport sur le projet de loi ratifiant le décret du 18 février 1918 relatif à la réquisition de la flotte marchande.

Le rapport est adopté.

Prophylaxie de la tuberculose et des maladies vénériennes

M. le Président

fait connaître qu'il a reçu de M. le Ministre de la Marine demandant à la Commission de désigner deux de ses membres pour faire partie de deux commissions créées au ministère de la Marine et chargées de rechercher les mesures propres à lutter contre la tuberculose et les maladies vénériennes.

M. Reveilland est désigné pour faire partie de la première

M. Fenoux est désigné pour faire partie de la seconde

Audition de M. Laubeuf ingénieur en chef de la marine

M. le Président

M. Laubeuf ingénieur en chef de la marine a demandé à être entendu par la Commission au sujet des sous-marins et de leur maintien dans nos flottes de guerre. Je l'ai convoqué pour la séance d'aujourd'hui.

M. Laubeuf est introduit.

M. Laubeuf

Voici pourquoi j'ai demandé à être entendu par la Commission : Une note parue dans le Daily Mail du 3 octobre disait qu'au cours d'une réunion tenue à l'Hotel Aillon, les délégués anglais et américains s'étaient mis d'accord pour la suppression du sous-marin comme arme de guerre. Les raisons données de cette décision étaient l'emploi déloyal du sous-marin fait par les Allemands. Le lendemain, l'agence Reuters disait que l'amirauté anglaise verrait d'un bon œil cette suppression : en effet c'est l'amirauté anglaise qui menait depuis longtemps campagne dans ce sens : les fonctionnaires de l'ambassade de France à Londres pourraient vous donner des précisions à ce sujet : lors de la reddition de la flotte allemande, elle voulait couler tous les sous-marins rendus, même ceux qui nous étaient destinés.

Cette tendance n'a pas lieu de vous surprendre. De tous

temps, les Anglais ont été opposés aux sous-marins. Lorsque Tielman eut l'idée du sous-marin il fut fort mal accueilli par Pitt. Le préjugé n'a pas cessé même plus récemment. C'est ainsi qu'en 1899 lord Goschen disait: «l'idée sous-marine n'est pas saine le sous-marin est l'arme des peuples faibles». Cette phrase est à retenir. Cette opposition constante de l'Angleterre ne doit pas modifier notre point de vue, au contraire.

Si la France n'a pas de sous-marin, il est inutile qu'elle cherche à lutter contre une grande puissance maritime. Si par hasard nous nous trouvions un jour en conflit avec l'Angleterre la supériorité de celle-ci en cuirassés est si grande, que nous n'aurions qu'à rentrer nos cuirassés dans les ports et à laisser la mer libre aux Anglais: c'est comme si nous n'aurions pas de flotte de guerre. Nous ne pourrions empêcher ni le blocus de nos ports, ni le bombardement de nos côtes.

On m'opposera peut-être que l'hypothèse que je viens de faire d'une guerre entre l'Angleterre et la France est invraisemblable et que, d'après les liens qui unissent les deux pays mais tout d'abord, l'histoire est là pour démontrer que les alliances les plus étroites se sont trouvées rompues, en outre il est bon que chacun des alliés puisse traiter l'égal à égal: on n'en a que plus de considération pour lui.

Les constructeurs de grands navires sont aussi opposés à la flotte sous-marine: ils craignent qu'on ne construise plus de cuirassés ils ont tort: l'un n'empêche pas l'autre.

Quoi qu'il en soit pour la France le sous-marin est indispensable. Nous sommes à cheval sur trois mers, nous ne pouvons entretenir dans chacune d'elles des forces capables de lutter avec la flotte ennemie qui nous serait opposée, nous ne pouvons non plus songer à fonder seulement nos escadres du Nord et de la Méditerranée. Le sous-marin, peut bien défendre toutes nos côtes.

Il a un autre avantage, c'est qu'avec le minimum de dépenses, il donne le maximum de garanties: les petites puissances l'ont bien compris le Danemark, l'Espagne, la Grèce ont songé à construire des flottilles de sous-marins: ce n'est pas au moment où les petites puissances ont trouvé l'arme qui assure leur liberté, que nous allons leur enlever cette arme des mains.

Si l'on supprimait le sous-marin pourquoi ne pas supprimer la cuirassée? Agir autrement serait laisser sans défense les faibles aux puissants.

Peut-on limiter le nombre des sous-marins que pourrait avoir

chaque nation. Ce n'est pas une raison parce que les Allemands en ont fait un mauvais usage, qu'il faut le condamner. Les Allemands ont fait également un mauvais usage de leurs canons et de leurs avions en les utilisant contre des villes inoffensives, songe-t-on à interdire l'usage des canons et des avions ?

Qu'en limite l'emploi du sous-marin en interdisant notamment de torpiller les paquebots portant des civils soit, mais aller plus loin serait contraire au droit qui veut les petites nations se défendre contre l'attaque des forts.

A ce sujet qu'il me soit permis de répondre à un reproche qui a souvent été fait dans la presse à la marine française. Pourquoi a-t-on dit les sous-marins français n'étaient-ils pas armés de canons, alors que les sous-marins allemands étaient pourvus d'artillerie. Mais cela provient justement de ce fait que nous n'avions jamais envisagé l'attaque par le sous-marin de navires de commerce ou à passagers ni de barges de pêche, il fallait avoir, comme les allemands, le mépris des lois de la guerre et de l'humanité pour couler ainsi des bateaux sans défense. Nous n'avions prévu pour les sous-marins qu'un usage militaire, l'attaque des navires de guerre, attaque qui ne pouvait se produire utilement qu'en plongée et par la torpille. Ce qu'on a appelé trop facilement notre infériorité n'était qu'une manifestation de notre loyauté et de notre respect des conventions.

Enfin il est un point qui mérite de retenir votre attention, je veux dire les considérations financières. Après une guerre comme celle que nous venons de soutenir il va falloir songer à des économies.

Or un cuirasse avant la guerre coûtait 78 millions : je ne crois pas m'aventurer en disant que désormais il en coûtera 115 au plus.

Un sous-marin ^{de 500 tonnes} coûtait 2 millions et demi ; mettez qu'après la guerre il en coûte le double vous voyez le nombre de sous-marins que l'on peut avoir pour le prix d'un cuirasse.

On objecte que proportionnellement l'entretien d'un sous-marin coûte beaucoup plus cher que l'entretien d'un cuirasse car on a le nombre des machines auxiliaires étant plus élevé à bord d'un sous-marin. L'entretien d'un cuirasse ^{par an} coûtait 2.024.000 fr., celui d'un sous-marin 132.450 fr. Pour le prix d'entretien d'un cuirasse on peut avoir en service 14 sous-marins.

Vous trouverez d'ailleurs des renseignements complémentaires sur toute cette question dans deux ouvrages : Politique navale de l'amiral Fournier et dans un livre que j'ai publié : sous-marins et

submersibles

Ma conclusion se tire d'elle-même. J'espère que ce serait une grosse erreur au point de vue français si nous entrions dans les vues de l'Angleterre et si nous acceptions la suppression des sous-marins ou même la limitation de leur nombre.

M. Cochet Pourriez-vous nous donner des détails sur les moyens de repérer les sous-marins
M. Lamberf Tous les appareils de repérage des sous-marins sont basés sur l'emploi des microphones. Au moment de l'armistice on avait trouvé des appareils qui donnaient satisfaction.

M. Cochet On disait également qu'on avait trouvé le moyen de diriger les torpilles.

M. Lamberf C'est possible mais je ne connais pas le procédé auquel vous semblez faire allusion.

M. D'Istournelles de Luridan Comment va-t-on organiser la défense sous-marine. Depuis que le sous-marinat de la guerre sous-marine a disparu il n'y a plus de liaison entre les divers organes de la défense c'est ainsi que l'aviation n'a plus de coordination avec la marine de guerre.

M. Lamberf Je ne puis vous renseigner: je n'appartiens plus à l'administration de la Marine.

Je crains qu'on ne veuille faire de trop grands sous-marins. Pour moi il devrait y avoir deux types de sous-marins, l'un de 800 tonnes pour les opérations au large, l'autre de 400 tonnes pour la défense rapprochée c'est très suffisant. Les Allemands se sont tenus à des types approchant; les Anglais qui avaient construit pendant la guerre de grands sous-marins, sont revenus au type de 850 tonnes.

M. Dommergue P.^r Votre avis très net et qui est partagé, je vais par la Commission tout entière c'est qu'il faut qu'on laisse à la France le droit de construire des sous-marins sans limitation ni de nombre ni de tonnage. Vous indiquez que selon vous les sous-marins ne devraient pas dépasser 850 tonnes: c'est une question qu'on ne peut soumettre à la conférence de la paix pas plus qu'une limitation de construction à des sous-marins seulement défensifs.

Mais ne pouvons prévoir quelle sera l'utilisation des sous-marins ils pourraient peut-être plus tard à des usages commerciaux comme le transport de certaines denrées rares ou de produits précieux.

Je crois que nous serions sur un terrain solide en faisant décider que l'utilisation des sous-marins est autorisée sans spécifier si ce sera pour des besoins militaires ou commerciaux quelle qu'elle soit. Il faudrait des règles sévères pour leur action militaire, règles qui seraient appuyées par des sanctions sévères.

M. l'Amiral de la Jaille. Les sous-marins nous sont nécessaires pour assurer nos relations entre l'Afrique et la métropole.

M. Laubeuf. J'ajoute que l'interdiction que pourrait provoquer la conférence de la paix serait illusoire. Je me fais fort de préparer toutes les pièces d'un sous-marin sans qu'on le sache. Le jour de la déclaration de guerre, il n'y aurait qu'à les assembler.

M. le Président adresse à M. Laubeuf les remerciements de la Commission pour son intéressante communication.

M. Laubeuf se retire.

Acte de navigation de 1793.

M. le Président. J'ai reçu de M. le Commissaire aux transports une lettre relative au projet de loi concernant des modifications à apporter à l'acte de navigation de 1793. Il y aurait lieu de désigner un rapporteur qui étudierait les observations de M. le Commissaire aux transports.

M. Féroux est désigné comme rapporteur.

La séance est levée.

Le Président

Séance du Mercredi 5 Mars

Présidence de M. Dommergue P.^t

Présents M. M. Dommergue, Gabrielli, Respmorencq, Delhon, Sauvan
Guérin, amiral de la Jaille, Rioteau, Juvonnet, Larère, Peneau, Codet
Henry-Michel, Leblond, Colni, Duvelland, Duvaland.

Audition de M. Georges Leygues Ministre de la Marine.

M. le Président

J'ai adressé à M. le Ministre de la Marine la lettre suivante :

Mon cher ministre.

La Commission de la Marine du Sénat serait très désireuse de vous entendre. Elle est très préoccupée de la situation de notre marine de guerre. Elle aimerait connaître le nombre de nos diverses unités réellement utilisables, leur valeur militaire, l'importance des réparations à effectuer, les moyens dont nous disposons pour cela, le chiffre et la gravité de nos pertes au cours de la guerre, vos projets pour combler le vide que ces pertes ont causé dans l'ensemble de notre flotte de combat.

Nous vous serions obligés également de vouloir bien nous renseigner sur l'état actuel des diverses marines de guerre, sur les projets qui sont formés de part et d'autre, soit pour en accroître la force, soit pour en diminuer l'importance. Il ne nous paraît pas que nulle part se manifestent des tendances à une réduction. Il semble plutôt, qu'un peu partout on se prépare à construire des navires de guerre : il serait intéressant pour nous de savoir, quel est, dans ce cas, le type de navire adopté par les navires qui construisent.

La documentation que vous devez posséder sur ces divers points vous permettra certainement de nous fixer.

Nous voudrions vous demander aussi de nous parler des projets du Gouvernement en ce qui concerne notre marine de guerre et savoir si un plan de construction a déjà été arrêté.

La Commission a été d'autre part fort émue des bruits répandus en ce qui concerne la construction et l'emploi des sous-marins et submersibles et le sort à faire aux navires de guerre allemands actuellement détenus par l'Angleterre.

On prête aux alliés au à quelques uns d'entre eux, l'intention de faire poursuivre l'interdiction de construire des

sous-marins. Quant aux navires de guerre allemands on songerait à les couler. Nous nous sommes refusés à croire que ces deux mesures aient pu être envisagées sérieusement par ~~l'Allemagne~~ les Alliés. La première mettrait la France dans un état d'infirmité, pour la défense tout à fait inadmissible. La seconde ne se justifierait par aucune raison plausible. Il nous semble que la flotte allemande, que l'armistice a mise à la disposition des Alliés, devrait être répartie entre ces derniers suivant une proportion fixée après examen de leurs besoins respectifs. Enfin, mon cher Ministre, la Commission voudrait apprendre de vous, comment notre Armante envisage et compte réaliser la coopération de l'Aviation à l'œuvre de la Marine de guerre.

Nous serions heureux que vous vouliez bien venir nous parler de toutes ces questions Mercredi prochain 5 Mars à quinze heures.

Je vous prie etc.

Le Ministre de la Marine a accepté ce rendez-vous, Et avant de l'entendre j'ai voulu vous donner connaissance des points sur lesquels il allait être appelé à s'exprimer.

M. le Ministre de la Marine est introduit.

M. le Président

La Commission vous remercie, M. le Ministre d'avoir répondu à son appel avec tant d'empressement. La lettre que j'ai eu l'honneur de vous adresser vous indiquait les questions qui nous préoccupent. Je vous demandais de bien vouloir nous donner toutes les explications que vous jugerez utiles.

M. G. Leygues

Ministre de la Marine. Je vous remercie Messieurs de m'avoir fait l'honneur de m'appeler devant vous. J'estime en effet indispensable que le Gouvernement soit en contact avec la Commission de la Marine au moment où se préparent les préliminaires de paix et puisse lui donner un aperçu de notre situation navale. Je vais examiner l'ensemble du problème naval tel qu'il se pose devant vous.

Où en sommes nous ? Où en sont nos alliés ? Quel a été le résultat des opérations navales pendant ces quatre ans de guerre ?

Ce qui nous intéresse tout d'abord, c'est la situation de la France. La France a perdu environ 110 ou 120 000 tonnes par accidents de mer, sous-marins, mines ou torpilles, soit environ 14 % de sa valeur totale militaire. Si nous ajoutons aux pertes imprévues par suite des faits de guerre, les pertes résultant du manque à construire, nous arrivons à 200.000 tonnes.

On ne saurait trop insister sur ce fait que la Marine, dès le début de la guerre, s'est sacrifiée. Elle le devait, car le plus formidable effort de l'ennemi a porté sur notre point de vue. On a donc demandé à la Marine de guerre de mettre immédiatement à la disposition de l'Armée française tout ce qu'elle pouvait ~~demande~~ donner de main d'œuvre, outillage ou matières premières (les aciers choisis). Elle l'a donné, mais au prix de quels sacrifices. Elle a renoncé à l'exécution des programmes de revenus, abandonné la construction des bâtiments du type Normandie en chantier, et tout sous-marin ou destroyer. Pendant quatre ans, on s'est contenté de réparer les grosses unités, de constituer l'armée navale nouvelle qui montait la garde dans la Méditerranée, aux termes des conventions avec l'Angleterre et qui en boucheant le canal d'Otrante, empêchait la flotte austro-hongroise de sortir tout en assurant la police de la mer contre les sous-marins. L'armée navale a rempli sa tâche, mais pendant ce temps les arsenaux de la Marine construisaient aussi pour le Ministère de la Guerre plus de 7000 canons de 75 et de 95, 24000 voitures, des mitrailleuses; elle livrait plus de 60 millions d'obus, plus de 80 millions de fusils, six kilomètres de ponts métalliques qui ont été jetés sur les cours d'eau soit pour permettre à nos armées de les franchir, soit pour remplacer ceux que l'ennemi avait fait sauter.

Cette œuvre, elle l'a accomplie non seulement pour l'armée française, mais pour toutes les armées alliées. Car, depuis le début de la guerre, la France, malgré sa pénurie de matières premières, n'a jamais cessé de produire du matériel de guerre pour tous les alliés: Roumanie, Russie, Angleterre, Amérique. Voilà ce qu'a fait la marine.

Il n'y a donc rien de surprenant à ce que la Marine française se trouve maintenant dans un état d'infériorité notable par rapport aux autres marines alliées. Pendant que nos chantiers arsenaux et établissements faisaient face à cette œuvre colossale, les établissements similaires des marines alliées, poursuivaient l'exécution de leurs programmes. L'Angleterre, par exemple, n'a jamais interrompu l'exécution du sien, qu'elle a même augmenté au cours de la guerre. Les Etats-Unis, arrivés tard dans la guerre, n'ont pas non plus interrompu le leur et l'Italie

a elle-même poursuivi dans une large mesure le sien. Elle a construit en effet deux dreadnoughts plus que nous avons envoyé à la construction de cinq, elle a construit ~~des~~ croiseurs de guerre et les a mis en service. Enfin

dans une certaine mesure, elle a augmenté ses forces ~~navales~~. La conclusion, c'est que toutes les pertes éprouvées par la Marine française sont des pertes sèches, parce qu'elle n'a pas pu, comme les autres marines, en récupérer tout ou partie en continuant son programme de construction.

Je passe maintenant à un autre ordre de considérations. Comment notre Marine pourrait-elle récupérer les pertes éprouvées par elle? Il n'y a que deux moyens (je l'ai dit à la Commission de la Marine de la Chambre): ou bien demander, à la fin des hostilités, à la signature de la paix, un effort financier formidable au pays ou bien récupérer tout ce qui est récupérable sur les navires ennemis, qui constituent des prises. Il faudra peut-être employer les deux, mais, en tous cas, il ne faudra avoir recours à la première hypothèse que lorsqu'on aura pris sur l'ennemi tout ce qu'il est possible de prendre. (Marques d'assentiment.) Cela me semble si évident que c'en est indiscutable. Cependant, on a vu que, de l'autre côté du Déroit, on parle, au contraire, d'envoyer par le fond la flotte allemande ou de la démolir, ^{et} d'en utiliser les plaques d'acier et les machines.

Dès que j'ai eu connaissance de cette thèse, qui s'était affirmée dans des conversations, il y a déjà plusieurs mois chez certains membres de l'Amirauté, j'ai déclaré que j'y étais irréductiblement hostile. Lorsqu'elle a reçu une forme officielle, j'ai dit que j'irais soutenir devant la Conférence de la Paix la cause du bon sens, de la raison, c'est à dire qu'après tant de destructions il est absurde d'envoyer par le fond quelques milliards de plus et qu'il serait inique de demander à la France de solliciter un nouvel effort financier du pays pour sa Marine, alors qu'on pouvait, non pas sans dépense, mais avec une dépense de 80% moindre, avoir l'équivalent à peu près de ce qu'on aurait obtenu par des constructions nouvelles.

C'est là où nous en sommes. La question se posera probablement dans le courant de la semaine devant la Conférence, et l'attitude que je prendrai alors sera celle que vous connaissez et que j'affirme en ce moment devant vous. (Très bien)

Le minimum de ce que nous pourrions avoir comme récupération se fait de 197.000 tonnes, si nous faisons seulement entrer en ligne de compte ce que nous avons perdu effectivement. Si, au contraire, nous faisons entrer en ligne de compte également (et c'est juste) le manque à construire, résultat de l'effort de la France non seulement pour elle-même mais pour tous ses alliés, nous aurions droit à 337.000 tonnes. Si vous voulez savoir ce que cela coûterait à cons-

truire, on arriverait à un chiffre formidable. Mais, à supposer qu'on conteste l'argument que j'ai fait valoir, nous récupérerions plus de 150.000 tonnes, ce qui, si je puis ainsi parler, nous remettrait à flot. Ceci pour la flotte de haut bord.

Puis il y a la question des sous-marins, vous la connaissez, Messieurs. Cette idée s'est fait jour également de l'autre côté de la Manche qu'il y avait lieu de disqualifier le sous-marin, à raison des actes de piraterie accomplis par ceux de l'ennemi. C'est, dit-on, une arme déloyale. Mais, Messieurs, une arme n'est déloyale que par l'usage qu'on en fait. Toutes sont déloyales si on en fait un usage déloyal. Est-ce que, par exemple, le gros canon qui tirait sur Paris et qui a tué 150 personnes à Saint-Gervais et des femmes à la Maternité n'était pas une arme déloyale? Et les Zeppelins qui ont tué 90 enfants dans une école de Londres? Et les Gothas sur Paris? Si vous voulez disqualifier les sous-marins pour l'usage déloyal qu'on en a fait, alors, il faut aussi disqualifier les canons, les croiseurs, les avions, les dirigeables.

C'est là la thèse que je défendrai devant la Conférence, et pourquoi celle-ci ne serait-elle pas convaincue? Il se produit souvent des revirements et peut-être même renoncera-t-on à poser la question.

Le sous-marin ne doit pas être disqualifié, car, en réalité, c'est l'arme des puissances de second ordre. Les nations qui ont des milliards à consacrer à la construction de nouveaux dreadnoughts, comme le Hood de 40.000 tonnes, qui peuvent mettre 40 millions sur une seule unité, peuvent se passer de sous-marins, car elles sont toujours sûres, avec des canons portant à 150 kilomètres, de pouvoir bombarder les côtes de l'ennemi et de détruire ses ports. Mais les nations qui ne sont pas de premier ordre, si elles n'ont pas le sous-marin comme instrument de défense contre les flottes de haut bord, sont réduites à merci. Au contraire, on conçoit très bien qu'une nation n'ayant pas la possibilité de consacrer des milliards à la construction d'une flotte de haut bord puisse rendre ses rivages inviolables avec 100, 200 ou 500 sous-marins. Le sous-marin devient donc une arme défensive à peu près irréductible, et il n'est pas indifférent pour la France, qui ne peut pas prétendre à être à la fois sur mer et sur terre une puissance militaire de premier ordre, d'avoir ou non à sa disposition des sous-marins. Je ne parle pas des petites nations, de celles que nous prétendons amener à leur pleine souveraineté, à leur complète indépendance (Pologne, Yougo-Slavie, etc.) qui trouveraient dans cette arme un moyen de se défendre contre l'agression d'une puissance disposant de gros capitaux.

Il nous faut donc défendre, et avec la plus grande énergie, la cause du sous-marin. C'est une invention française comme l'avion, et elle ne doit pas plus être disqualifiée ^{que l'} ~~qu'une~~ autre. Si, dans les clauses du traité de paix ou dans les clauses constitutives de la Société des Nations, on peut introduire une réglementation de l'usage du sous-marin, rien de mieux, mais il ne faut pas empêcher les petites nations de trouver en lui une sécurité.

Quelques mots, maintenant, sur l'aviation et sur l'aérostation. Vous en connaissez, Messieurs, la situation aussi bien que moi.

Dès la signature de l'armistice, nous avons replié tous nos centres d'aérostation sur quelques centres choisis, de façon à ne pas les laisser dispersés à Salonique, etc. L'opération vient d'être terminée il y a peu de jours.

Mais ce qui est intéressant, c'est l'avenir. il s'agissait de savoir si nous allions continuer la construction des dirigeables destinés à la guerre navale. Je n'ai pas cru devoir le faire, parce que la dépense engagée représentait pour la Marine 75 millions. Il fallait construire un dirigeable. Des marchés étaient passés pour cinq, ^{autres} mais on ne pouvait pas les faire sans leur construire des hangars. Donc quatre hangars, six dirigeables, cela faisait 75 millions.

Mais les prévisions de dépenses étant toujours dépassées, nous pouvons dire cent millions. La guerre étant terminée, les opérations navales interrompues, cette dépense n'eût pas été raisonnable, et ce n'eût pas été agir en bon administrateur en bon père de famille que de la faire.

D'ailleurs, la Commission des économies, M. le Ministre ^{m'} des Finances lui-même avaient adressé une lettre comme à militaires et dépensiers tous les autres Ministres/m'invitant à suspendre immédiatement les dépenses engagées en vue de la guerre. Je l'ai fait.

Cependant, il faut que la France tienne son rang dans les régions de l'air, tant au point de vue militaire qu'économique. J'ai donc fait insérer dans les clauses que nous allons imposer à l'Allemagne la cession de zeppelins du dernier modèle et de hangars. Ainsi, si j'obtiens gain de cause (et je n'en doute pas), au lieu de dépenser 75 millions pour avoir un dirigeable sur les qualités duquel tout est incertain, nous aurons un ou deux zeppelins, sans qu'il en coûte autre chose que le transport et un ou deux hangars. Les Allemands avaient construit un hangar à Maubeuge, chez nous, il y en a un autre à Bruxelles et un autre encore à Namur.

Si cette négociation réussit, nous aurons atteint un résultat plus sûr qu'en poursuivant cette dépense de 75 millions dont je parlais, parce que nous aurons des dirigeables tout construits. Il semble, d'ailleurs, qu'à ce point de vue les Allemands aient dépassé les Français, les Italiens et les

Quels sont les points, Messieurs, sur lesquels vous désireriez encore quelques précisions?

Une question me vient à l'esprit: c'est celle de la défense des côtes. Lorsque la guerre a éclaté, la défense des côtes n'appartenait pas à la Marine, mais à la Guerre, dont, cependant, ce n'est pas l'affaire. Les méthodes de tir ne sont pas les mêmes, par exemple. On avait donc demandé depuis longtemps que la défense des côtes passât à la Marine et, lorsque M. Clemenceau a formé son cabinet, un de mes premiers soins fut de m'entendre avec lui pour faire opérer ce transfert. Il fut fait en ~~février 1918~~ février 1918.

Une voix. Sur la demande du Sénat.

M. LE MINISTRE. Les commissions du Sénat et de la Chambre avaient insisté sans obtenir gain de cause. Nous nous sommes mis d'accord avec M. le Président du Conseil, et la mesure fut réalisée en février 1918. Mais ce transfert sur le papier n'a pas constitué tout de suite un très grand progrès.

Comme, en août et septembre 1914, en janvier et février 1918, on avait demandé à l'Armée ~~navale~~ tous les canons lourds à grande portée qu'elle possédait pour la défense des côtes ~~où~~ ~~qu'~~ on les avait envoyés presque tous sur l'Yser, quand la défense des côtes est passée à la Marine, celle-ci s'est trouvée dépouillée des instruments de combat naval qu'elle devait avoir. Il a donc fallu installer tout un outillage nouveau. On ne pouvait pas ^{celui qui avait été envoyé sur le} ~~la retirer~~ du Front, où on en manquait, pour le mettre sur les côtes. Alors, nous avons mis sur des côtes des 90 et des 95. Il y avait bien aux environs des ports quelques canons d'ancien modèle, mais on n'en pouvait tirer parti. Cependant, la défense des côtes à partir du moment où elle est passée à la Marine, a été organisée efficacement contre les sous-marins, grâce à l'installation sur de petits bateaux de 90, de 95 et même de certains mortiers. La défense des côtes fixes fut constituée par des batteries nouvelles, car nous en avons formé 163 sur les côtes.

De la défense des côtes discontinue nous avons fait une défense continue: nous avons créé, entre Dunkerque et l'Espagne, entre l'Espagne et l'Italie, 152 batteries nouvelles liant leurs feux les unes aux autres et pouvant les croiser.

Pour la défense des ports, avions, sloops, destroyers, sous-marins ont constitué une force suffisante pour qu'à partir du 1^{er} mois de mars 1918 on ait pu voyager de Dunkerque à Saint-Jean-de-Luz et de Port-Vendres à Villefranche presque en sécurité complète, de telle sorte qu'il y a eu des périodes

pendant lesquelles une flotte de navires, de voiliers même, a pu circuler sans un seul torpillage. C'était là un résultat vraiment remarquable et que je tenais à signaler.

Que sera demain la défense des côtes? Nous allons établir un programme pratique et effectif; nous étudions le moyen d'assurer dans des conditions différentes du passé cette défense. Nous aurons une défense continue, grâce aux canons lourds que la Marine avait prêtés à la Guerre et à ceux qu'elle a elle-même fabriqués depuis cinq ou six mois, Ils pourront constituer des points d'appui reliés entre eux par des batteries moins puissantes. Cette défense continue sera très efficace, surtout si nous appuyons sur cette défense fixe une défense mobile constituée par des sous-marins, des destroyers et aussi par des avions de bombardement, de chasse, de reconnaissance et par des dirigeables.

Tout cela, d'après l'opinion des techniciens, constituera une défense très efficace.

Voilà pour la défense des côtes....Mais M. le Président m'avait posé cette question: Quels sont les projets des autres nations en vue de l'avenir de leur flotte?

Je vais parler surtout de l'Angleterre et de l'Amérique, qui sont les grandes puissances navales.

Aucun programme n'est encore fixé. Cependant, les techniciens anglais, américains et japonais disent que les leçons de la guerre n'ont pas montré qu'il y ait lieu de

23

renoncer aux grosses unités. Le Japon exécute, en ce moment, le programme des "deux huit", c'est à dire qu'il construit huit dreadnoughts et huit croiseurs de plus. L'Angleterre construit un gros cuirassé, le Hood, qui aura une vitesse de 30 à 31 nœuds, un tonnage de 40'000 tonnes et qui sera armé de canons de 14 et de 340. Elle a suspendu l'exécution du reste du programme, voulant avoir l'expérience du Hood, soit pour l'imiter soit pour le perfectionner. Depuis la guerre, elle a construit 110 sous-marins, des sloops des destroyers, comme nous-mêmes, d'ailleurs, puisque nous ^{avons} ~~avons~~ porté notre flotille de petits navires à cent unités au moment de la cessation des hostilités. Ces bateaux sont des plus utiles contre les sous-marins.

Donc l'Angleterre continue la construction des sous-marins, construit un énorme vaisseau auquel elle veut donner les qualités du cuirassé et la vitesse du croiseur de bataille.

Mais le phénomène le plus curieux s'est produit aux Etats-Unis. En 1915, M. Daniels avait posé la question suivante au conseil supérieur naval: Le conseil naval doit me donner son opinion sur ce que doit être la force navale des Etats-Unis dans l'avenir. C'était avant l'entrée en guerre de l'Amérique. Le conseil répondit que les Etats-Unis devaient avoir une flotte égale à celle de la plus grande. Quelque temps après, ~~à~~ Saint-Louis, M. Le Président Wilson alla plus loin et déclara que la flotte américaine devait être supérieure à la plus puissante du monde. La guerre avec l'Allemagne est survenue. A ce moment, les Etats-Unis avaient établi un programme comportant la construction de 10 nouveaux cuirassés dreadnoughts. Ils ont renoncé ^{pendant} quelque temps à l'~~ex~~ exécuter pour construire, comme les Alliés, des bateaux rapides et de faible tonnage pour accompagner, de concert avec les nôtres, les transports de troupes et faire la guerre aux sous-marins. Mais après l'armistice, la question navale fut reprise, et on revint à la formule la plus complète. C'est ce programme nouveau qui vient d'être élaboré et pour lequel le Congrès a voté, il y a 15 jours, 775 millions de dollars.

S'il est exécuté les Américains auront 39 dreadnoughts, alors que l'Angleterre en aura seulement 32.

Je vous donne ces chiffres sans les discuter, car ce programme sera-t-il exécuté, envisagera-t-on un délai plus ou moins long pour le faire? Je n'en sais rien.

Ainsi les nations qui ont pris part à la guerre ne pensent pas à diminuer leurs armements navals. La conséquence est facile à tirer: nous n'avons ni l'intention ni la possibilité de prendre part à cette sorte de course aux armements navals. Mais notre devoir est de ne pas nous affaiblir assez pour que notre flotte ne puisse pas être considérée comme une flotte de concours et pour que nous n'ayons plus sur mer ce que nous avons toujours eu sur terre. En effet, sans marine, aujourd'hui, il n'y a pas de politique extérieure possible, ni de politique coloniale, ni de politique économique. Il nous faut donc une marine puissante, mais puissante en fonction de notre politique et de nos possibilités.

J'ai expliqué tout à l'heure comment, d'après moi, nous ~~se-~~ reconstituer notre ~~devions~~ ~~notre~~ flotte, puisqu'il ne s'agit pour le moment que de réparer les pertes subies et de remettre notre armée navale dans sa situation d'avant guerre.

Voilà pour les grandes flottes alliées. Quant à l'Italie, elle a renoncé à la construction de ses quatre dreadnoughts du type Colona, mais elle a construit deux bateaux du type Doria, deux ~~croiseurs~~ éclaireurs d'escadre, destroyers très rapides et très bien armés. Elle a donc sensiblement augmenté sa force.

De toutes les nations alliées ou associées, la France est la seule qui, parce qu'elle jouait sa vie et était le champ de bataille, parce qu'elle a supporté toutes les forces de l'ennemi, a dû sacrifier sa marine pour donner à son armée de terre le concours le plus large.

Mais je veux vous dire un mot des grands cuirassés, et de leur armement.

25

Nous avons dû ajourner la construction de notre programme de dreadnoughts, qui était du type Normandie de 25.700 tonnes. Ce type était arrivé à divers états d'achèvement, c'est à dire que, si on compte que 34 mois de travail sont nécessaires pour en faire un, les uns exigeaient encore 19 mois de travail, ^{ou autres} ou 29 mois (le Béarn). Ces bateaux sont donc à divers états d'achèvement.

L'Etat-major, le Génie maritime étudient maintenant les moyens de faire des bâtimens de ce type, qui est démodé, bien entendu, des unités utilisables et honorables, en employant quelques millions. Certains techniciens disent qu'on peut très bien le faire, d'autres prétendent que ce sont des bâtimens qui ne seront jamais de premier ordre.

C'est possible, mais faut-il renoncer à une dépense de près de 200 millions ou, au contraire, en en dépensant encore 80 ou 100, mener leur achèvement à bout et avoir ainsi cinq dreadnoughts? Quant au Béarn, qui est à peine commencé, il pourrait subir des modifications très profondes et être converti en une unité de type moderne. D'ailleurs, les ingénieurs ont trouvé des modifications pouvant douer ces bateaux d'une valeur militaire réelle, en portant, notamment, leur vitesse à 25 nœuds.

^{Vice-}
M. L'Amiral de la Jaille. Au delà même.

M. LE MINISTRE. Par la modification des tourelles, on peut augmenter la portée des canons, de même par la modification de l'ogive des obus. On pourrait ainsi en faire des bâtimens dignes de tenir leur place dans une escadre. Si l'étude démontre qu'ils peuvent être rendus utilisables, on en continuera la construction, mais pas avant d'avoir soumis l'opération au Parlement, qui est le maître.

Je crois avoir répondu à toutes les questions qui m'étaient posées, mais, si la Commission désire m'en poser d'autres, je suis à sa disposition.

M. le VICE-AMIRAL de la JAILLE. J'ai été très intéressé parce que vous avez dit, Monsieur le Ministre, j'en ai même été ému, car vos paroles m'ont rappelé beaucoup de choses d'autre fois, que je n'ai pas connues depuis quelque temps, mais dont j'ai cherché à me rendre compte par l'imagination.

En commençant par la fin de vos observations, Monsieur le Ministre, quant à la possibilité d'achèvement des quatre dreadnoughts restés sur chantier, je crois qu'il est possible d'en faire des unités utiles. Mais il est certain que le bâtiment de l'avenir n'est pas du type actuel et que le dreadnought rêvé se rapprochera beaucoup plus, avec des qualités supérieures, de nos croiseurs de bataille que des cuirassés.

Je le déclare franchement, parce que je n'ai pas toujours défendu cette thèse, je me rappelle même avoir préconisé les escadres de cuirassés, au détriment des croiseurs de bataille.

Il faut profiter de la leçon de la guerre: le croiseur de bataille, ~~exécuté~~ par ses qualités personnelles, a été, pris isolément, inférieur au dreadnought, mais une escadre de croiseurs de bataille serait une force ~~insurpassable~~ incomparable.

Que faire des quatre dreadnoughts sur chantier? Nous pouvons les rapprocher beaucoup des bâtiments de l'avenir. Ils ont été conçus pour filer 22 à 23 nœuds, mais, par certaines modifications, il n'est pas impossible de les faire aller jusqu'à 27 nœuds. Si le croiseur de l'avenir doit faire 30 ou 32 nœuds, le bâtiment qui en fera 27 ne fera pas mauvaise figure dans la bataille. Je suis donc d'avis de les achever, suivant des plans à examiner avec les techniciens de l'Etat-Major général.

Quant aux petits bâtiments, destroyers et croiseurs, il en faut faire beaucoup, et ~~le~~ ^{plus} mieux on en construira, ~~le~~ mieux cela vaudra.

La transformation des cuirassés démodés coûtera cher; je ne crois pas me tromper en disant, que, pour les quatre, il faudra dépenser 250 ou 300 millions.

M. LE MINISTRE. Pas tout à fait 200 millions.

M. le VICE-AMIRAL de la JAILLE. Tant mieux! Si on veut avoir une Marine en France, il faut les achever. Car, en dehors d'eux le reste n'a pas grande valeur: nos anciens cuirassés sont à mettre au rancart.

Pour les sous-marins, je suis absolument de votre avis, Monsieur le Ministre. Ils sont une nécessité pour les petites Marines, et nous n'avons pas la prétention de faire comme les Marines de l'Angleterre et des Etats-Unis, qui peuvent faire des dépenses qui nous sont interdites. Ils sacrifieront des milliards, car chaque bâtiment d'un type un peu nouveau coûtera 100 ou 150 millions. Il nous faudra donc gagner du temps, et nous le pouvons par nos quatre dreadnoughts. Pendant ce temps, notre force ne sera pas inférieure à celles adverses, si ce n'est en nombre. ~~fixes~~ Celles-ci n'auront pas, en effet, de types nouveaux avant quelques années, durant lesquelles nous aurons notre escadre qui pourrait, à la rigueur, se mesurer avec elles. Nous aurons nos dreadnoughts transformés et les six bateaux de type Danton qui feraient bonne figure.

Les petits bâtiments, croiseurs et torpilleurs, destroyers, de 2.000 à 3.000 tonnes et de 6.000 tonnes respectivement, ne sont pas seulement utiles, mais indispensables. Vous avez vu leur rôle dans la dernière guerre. Il en faudra donc du même type, quant aux dimensions, mais avec une plus grande vitesse.

Pourtant un point, qu'il est d'importance, ne laisse rêveur: c'est celui du coulage ou du partage de la flotte allemande. Comme vous, Monsieur le Ministre, je trouve monstrueux de détruire une flotte, parce qu'une flotte, c'est de l'or en barre et qu'on ne jette pas de l'or à la mer.

Mais il faut rechercher quel intérêt nos alliés ont à demander cela. Je veux parler des Anglais et des Américains, car, pour les Italiens, j'ignore ce qu'ils veulent à ce sujet, mais ma confiance en la demande de ces derniers, est de second ordre, d'ailleurs.

Pourquoi les Anglais et les Américains demandent-ils le coulage des bâtiments allemands? Ils ne l'ont pas dit ouvertement, bien qu'ils l'aient dit sans doute dans les conseils inter-alliés.

Si je suis opposé au coulage, en voici la raison: c'est que le partage renforcera les petites flottes, comme la nôtre et la flotte italienne, beaucoup plus que les grandes. En effet, celles-ci ne pourront pas prendre les quatre ou cinq unités de valeur de ces onze bateaux allemands: elles seront obligées de nous en donner, à raison des circonstances que vous avez définies, Monsieur le Ministre, et ce sera juste.

Ainsi, si on fait le partage, les grandes Marines se diront que pour avoir toujours une grande supériorité il leur faudra construire et dépenser plus.

Ce n'est peut-être pas là la véritable raison de leur attitude, mais ce peut en être une.

Pour nous, nous devons augmenter notre flotte, mais de quelle façon? Avec des bâtiments non semblables aux nôtres et sur lesquels il faudra faire des écoles de transformation et dépenser de l'argent. Il faut savoir dans quelle mesure cette dépense sera profitable et si les bâtiments que nous obtiendrons ainsi se rapprocheront assez des types modernes pour pouvoir entrer dans la constitution de notre flotte de demain.

Je ne les connais pas assez pour le dire, mais on me permettra cependant ~~de~~ d'émettre quelques doutes sur leur valeur.

Vous allez insister, Monsieur le Ministre et vous aurez raison pour avoir quelques-uns de ces vaisseaux, car vous vous direz: c'est de l'or en barre; si on ne les transforme pas, on peut les démolir et se servir de leur matériel. Mais les démolir exigerait une main-d'œuvre dont je ne crois pas que vous disposiez. Quant aux objets de démolition, certains seront utiles, mais d'autres pas. Les plaques seront inutiles, car elles sont faites pour des coques déterminées et ne peuvent pas servir sur d'autres. Les pièces des machines serviront, si on transporte toute la machine. En effet, les machines allemandes ne sont pas faites de pièces interchangeables avec les nôtres. Tout ne sera donc peut-être pas utilisé.

Peut-être ~~dépensera-t-on~~ dépensera-t-on beaucoup pour les démolir sans pouvoir en tirer beaucoup de pièces utiles.

Et je me demande toujours^s: pourquoi les Anglais veulent-ils les couler? Je ne sais pas. Mais pour partager cette flotte, il leur faudrait revenir sur la décision qu'ils ont prise, car je crois qu'ils en ont pris une.

M. LE MINISTRE. Ce n'est qu'une proposition, la décision ne peut être prise que par la Conférence.

M. le VICE-AMIRAL de la JAILLE. Bien entendu. Ils ont pris cette décision, or je les connais beaucoup: ils sont têtus, plus que nous ne le sommes, et ils insisteront.

M. LE PRESIDENT. Ils sont intéressés surtout.

M. le VICE-AMIRAL de la JAILLE. S'ils cèdent quelque chose, ils le feront payer cher, car ils sont très intéressés. Que demanderont-ils? Nous allons discuter avec eux. Les Américains les appuieront dans leurs demandes de compensations, et, si leurs demandes ont trait au Traité de Paix, ce serait grave. Si, par exemple, ils touchaient à nos conditions de désarmement de l'Allemagne, de frontières? Je conçois une quantité de choses qu'ils pourraient nous demander en compensation de l'accord qu'ils feraient sur ce point avec nous. Cela donne à réfléchir, car je considère comme nécessaire, indispensable l'accord entre les Alliés jusqu'à la conclusion de la paix.

Mais cette question du coulage est, après tout, secondaire, au point de vue de la paix et on pourrait la remettre à plus tard.

Je tenais donc beaucoup, Monsieur le Ministre, à exprimer devant vous, quitte à être vivement combattu et même battu, les doutes que j'éprouve sur l'utilité de ce partage de la flotte allemande. A mon avis, il faut d'abord obtenir la conclusion de la paix et remettre à plus tard cette discussion qui me semble sinon oiseuse, du moins de nature à produire de graves

inconvenients si elle doit amener une scission quelconque entre les Alliés, lesquels doivent se présenter devant l'ennemi, jusqu'au dernier jour, attachés l'un à l'autre pour mourir même ensemble, s'il le fallait.

M. Roulland

Messieurs, j'ai été très intéressé par les explications de M. l'Amiral de la Jaille. Il est assez singulier que l'Angleterre, qui nous a soutenus pendant la guerre, pose la question comme elle l'a été dans les journaux. La flotte allemande est à partager, et je suis surpris que les Anglais viennent proposer de la détruire. Il me semble que chacun des Alliés a un droit égal à en réclamer le partage. Je poserai la question d'une façon simpliste: pourquoi ne partagerait-on pas d'abord la flotte allemande, chacun restant libre de prendre ensuite la décision qui lui conviendrait? Il est extraordinaire que l'Angleterre, parce qu'elle a gardé la suprématie des mers, parce qu'elle nous a rendu de très grands services (sans qu'il faille oublier pour cela ceux rendus par notre flotte dans la Méditerranée) vienne réclamer et proposer la destruction de la flotte allemande.

D'après ce que vient de dire M. le Ministre, étant donné notre infériorité par suite de l'action déterminante que nous avons exercée pendant la guerre et qui nous a privés de main d'œuvre, nous avons le droit de réclamer justement la meilleure part de la flotte ennemie. C'est indiscutable. Cette flotte ennemie détenue par l'Angleterre pourrait jouer dans la nôtre le rôle de celle que nous pourrions construire à grand renfort de millions.

La flotte allemande contient probablement quelques bateaux de premier ordre, et, s'ils nous étaient concédés, nous aurions moins de dépenses à faire. Notre flotte n'aurait peut-être pas là des vaisseaux du dernier type, mais du moins des bateaux en nombre respectable.

Voici donc la proposition que je suggère à M. le Ministre: elle consiste à demander à l'Angleterre de partager la flotte allemande. Pourquoi ~~hésiterait-on~~ déciderait-on que toute la flotte allemande serait détruite?

Nous avons des droits supérieurs à ceux des autres Alliés: nous pouvons donc demander le partage de cette flotte et nous réserver la disposition de la part qui nous serait donnée. Chacun des autres alliés pourrait également en disposer comme il le voudrait.

M. Henri MICHEL. C'est dans le même ordre d'idées que je veux parler.

Voilà cinq ans que j'ai perdu tout contact avec la Marine, et je suis heureux d'assister, aujourd'hui, aux travaux de la Commission et d'avoir eu la bonne fortune d'entendre M. le Ministre. Je m'en réjouis d'autant plus que les déclarations qu'il a faites sont celles que j'ai maintes fois faites moi-même à la tribune: ceux d'entre vous, Messieurs, qui étaient à la Chambre avec moi s'en souviennent sans doute.

A ce moment, les circonstances n'étaient pas les ~~mêmes~~ mêmes qu'aujourd'hui, Sous ~~la~~ l'empire des événements, nous avons été amenés à modifier complètement nos opinions sur la Marine. Je suis heureux d'avoir entendu M. le Ministre soutenir cette thèse générale que la France ne peut pas (elle ne le pouvait pas davantage avant la guerre) aspirer à avoir une Marine aussi puissante que les marines les plus puissantes du monde et, en même temps, une armée capable de faire face aux éventualités. Dans l'avenir, la chose ^{sera} est encore plus vraie.. Vous avez donné la véritable formule, Monsieur le Ministre, celle à laquelle, à mon sens, le Pays aurait dû se rallier depuis longtemps, quand vous avez dit qu'il nous fallait avoir une Marine en harmonie avec notre politique extérieure et conforme, en même temps, à nos possibilités financières. Cette formule, vous l'avez revêtue de termes plus heureux que moi: je les ai notés au passage et je m'en souviendrai.

Mais laissons la question générale et serrons d'un peu plus près l'exposé que vous avez fait.

Laissez-moi vous féliciter aussi des déclarations très énergiques que vous avez prononcées relativement à l'attitude que vous avez déjà prise et que vous comptez prendre encore en face de nos amis les Anglais, lorsqu'ils proposent de détruire la ~~grande~~ flotte des gros bateaux allemands.

je ne dis pas
C'est absolument contraire, ~~aux droits~~ à la justice, car le mot est très élastique, mais aussi à tout bon sens. Cette destruction ne serait pas seulement contraire aux intérêts particuliers de la France, mais aux intérêts généraux des nations alliées, qui ont, en principe, combattu et triomphé pour le droit.

Quant aux intérêts particuliers de la France, la chose saute aux yeux, vous nous en avez fait la démonstration éclatante, car nous avons été placés dans des conditions tout à fait mauvaises par rapport aux autres alliés.

L'Angleterre, les Etats-Unis, l'Italie même, ont continué leurs constructions navales, mais, nous, nous avons été obligés d'arrêter les nôtres à raison de l'effort qu'il a fallu faire sur terre. Nos arsenaux, nos grands chantiers de construction

ont été employés à fabriquer ~~des~~ des munitions, à fondre des canons, ils ont travaillé non seulement pour nous, mais encore pour les Alliés, comme vous l'avez fait très justement observer, Monsieur le Ministre, dans l'intérêt de la Civilisation.

Nous avons donc perdu un certain nombre de tonnes (110.000, si mes souvenirs sont exacts); tandis que nos alliés continuaient à poursuivre l'équilibre entre le tonnage coulé et le tonnage construit, nous, nous subissions des pertes que vous avez qualifiées avec raison de "pertes sèches".

L'intérêt de la France veut donc que les bateaux allemands ne soient pas coulés et que la plus grande partie nous en soit attribuée. Et c'est ici que l'idée de droit et de justice entre en ligne de compte.

Mais il y a aussi l'intérêt de toutes les nations alliées qui est en jeu, car, si on coule ces bateaux dont l'Allemagne était si fière, ce sera purement et simplement une perte sèche pour tous les alliés. Les constructeurs, seuls, n'en seraient peut-être pas fâchés, et, si on demandait leur avis....

Une voix. Il faut voir aussi celui des contribuables.

M. Henri MICHEL. Nous n'avons pas à défendre ici les intérêts des constructeurs, nous nous plaçons au point de vue national et même de l'intérêt général, international, si par ce mot on entend l'intérêt des Alliés comme le nôtre.

Si on détruit ces navires, si on les coule par le fond, je le répète, cela constituerait une perte sèche. Si, au contraire, on les partage, (et j'entends que, dans le partage, plus d'une part doit nous revenir, pour les raisons indiquées par M. le Ministre) inutile de dire que ce sera là une sorte de préciput, de prélèvement hors part que chaque allié aura fait sur les sommes à lui revenir.

Ainsi, non seulement la France a un très grand intérêt à ce que ces bateaux ne soient pas coulés, mais encore les Alliés en général y ont intérêt.

Pour le rôle de notre flotte de haut bord, je crois, comme M. le Ministre, qu'elle est appelée à jouer encore un grand rôle, non pas tant peut-être au point de vue de la guerre navale, (car j'aime à penser, idéaliste ^{et} terre à terre en même temps, que la Société des Nations rendra de plus en plus rares les guerres, si elle ne les rend pas impossibles) qu'à un autre point de vue que je vais indiquer.

Comme le disait tout à l'heure M. l'Amiral de la Jaille, comme vous l'aviez fait observer vous-même, Monsieur le Ministre, notre flotte fera encore figure honorable, mais comme appoint à une autre flotte alliée. Par contre, au point de vue de notre situation économique, comme il faudra que la France développe extraordinairement son expansion et ses exportations, il faudra aussi que toutes les forces industrielles, commerciales, agricoles s'emploient de leur mieux à développer le maximum de richesses dans le pays. Lorsque nous irons à l'étranger, lorsqu'il s'agira de soutenir la concurrence ou de nous faire notre part sur les marchés extérieurs, notre flotte de haut bord pourra nous être très utile. A ce point de vue, ni des sous-marins ni des destroyers ne pourraient nous rendre les services que nous rendraient de grosses unités, de belles unités qui porteront le pavillon français au dehors dans des conditions honorables.

Où je suis encore complètement d'accord avec vous, Monsieur le Ministre, c'est lorsque vous estimez que nous devons nous borner à avoir une flotte surtout défensive assurant notre sécurité concurremment à la défense des côtes terrestre.

Vous avez justement signalé que notre défense maritime devait surtout consister en sous-marins, destroyers, avions. C'est une nécessité pour toutes les puissances de second ordre, et, au point de vue naval, nous sommes obligés de reconnaître que c'est là notre rang.

Mais laissez-moi vous poser une question à propos de l'Angleterre.

J'ai été profondément surpris des observations que vous avez présentées au sujet de l'Angleterre et des Etats-Unis, du rapport des flottes de haut bord de ces deux pays. Vous nous avez dit que les Etats-Unis avaient un programme avant la guerre, que, sous la pression des événements, ils l'avaient abandonné. Il leur avait fallu, en effet, construire en grand nombre des bateaux légers pour combattre les sous-marins. Mais (et c'est ce qui est particulièrement intéressant, à mon sens) vous nous avez fait remarquer que, depuis l'armistice, ils étaient revenus à l'ancien programme, mieux encore qu'ils avaient fait un nouveau programme comprenant des dreadnoughts puisants, des croiseurs de bataille de 47.000 tonnes. Vous nous avez dit que l'Angleterre construisait des dreadnoughts de 40.000 tonnes, mais sans nous spécifier comment ils seraient armés. Ce serait intéressant à savoir, mais ce n'est pas le point sur lequel je voudrais attirer votre attention.

Ce que je voudrais savoir, c'est ceci:

Si j'ai bien retenu les chiffres que vous avez donnés, ^{en} ~~xxxx~~ quelques années, les Etats-Unis sont allés plus loin qu'ils ne pensaient devoir le faire tout d'abord.

Ce serait le Président Wilson lui-même qui aurait fait cette déclaration que l'Amérique devait avoir une flotte plus puissante (non plus "aussi puissante") que la flotte la plus puissante du monde.

Et vous nous avez donné ces deux chiffres: Etats-Unis: 32; Angleterre: 31 dreadnoughts. Comment les Anglais prennent-ils cette déclaration, se sont-ils jamais expliqués sur ce point? Dans cette espèce de course aux armements navals, sont-ils disposés à se laisser distancer?

Excusez-moi de vous poser cette question. Peut-être n'êtes-vous pas prêt à y répondre?.....

M. d'ESTOURNELLES de CONSTANT. Messieurs, je ne veux ajouter que quelques mots aux observations présentées par M. l'Amiral de la Jaille.

Je n'entrerais pas dans les développements que vient de nous soumettre M. Henri-Michel. Tous, nous désirons une Marine aussi efficace que possible, et nous l'avons prouvé pendant la guerre, les Travaux de la Commission de la Marine peuvent en témoigner. Je ne traiterai donc que de la question dont viens de parler M. Henri-Michel en se référant à ce que disait M. l'Amiral de la Jaille, c'est à dire de la question de la flotte de haut bord allemande, qu'il s'agit soit de couler soit de partager entre les Alliés.

J'estime qu'on peut discuter la valeur de cette flotte, sans insister sur ce point, et je réponds, tout de suite, à M. Henri-Michel, que, s'il considère qu'on pourrait employer ladite flotte à faire le ~~fix~~ tour du monde à titre de réclame, ce serait là une réclame assez coûteuse et méritant d'être discutée.

Mais, encore une fois, la ^{vraie} ~~seule~~ question (qui a été posée par M. l'Amiral de la Jaille et à laquelle M. le Ministre a répondu avec une grande netteté), c'est celle de savoir si nous pouvons consentir à laisser couler les dreadnoughts allemands ou si nous devons en réclamer le partage, quelle que puisse être leur valeur.

Sous ma responsabilité, je prétends que nous devons les partager entre alliés, quelle que soit leur utilité, mais à une condition: c'est qu'on ne nous ~~en~~ demande pas trop cher de notre part. Nous ignorons, en effet, combien on nous les fera payer, quelle compensation on exigera en échange d'eux. Si l'on disait à M. le Ministre de la Marine: "renoncez à tel ou tel avantage, telle ou telle satisfaction que vous êtes en droit d'obtenir, et, en revanche, je vous concède un certain nombre de dreadnoughts", je n'hésite pas à dire qu'il faudrait les accepter, mais à condition de ne pas les payer trop cher.

M. LE MINISTRE. Je comprends les préoccupations de M. d'Estournelles de Constant, car je les ai eues moi-même. Mais la question ne doit pas se poser dans ces termes: il ne s'agit pas de compensations. Si la France réclamait plus que son droit, une faveur, les Anglais pourraient dire: "Pardon! vous aviez droit à trois cuirassés, par exemple, à trois croiseurs de bataille; vous en demandez dix: payez-les." Mais ce n'est pas ainsi que doit se poser la question.

En effet, la flotte allemande est-elle tombée entre les mains des Alliés par l'action de la flotte anglaise? Nullement. La flotte anglaise nous a rendu d'immenses services, mais, si les armées de terre n'avaient pas remporté la victoire, jamais les Allemands n'auraient rendu leur flotte. Sa reddition totale n'est pas le fait de l'action navale des Alliés, mais de la victoire remportée par eux sur le Front. C'est lorsque les Allemands ont compris (Ludendorff l'a expliqué dans son mémoire justificatif), qu'à partir d'août 1918 la partie était perdue pour eux qu'ils ont abandonné leur flotte, en se disant: "Faisons la paix! Nous sommes perdus." C'est parce qu'ils étaient réduits à merci qu'ils ont livré leur flotte, comme ils auraient livré autre chose de plus, si nous l'avions demandé.

Les Anglais seraient donc mal fondés à prétendre que, ces cuirassés, eux seuls les ont conquis.

Les Anglais n'ont aucun motif de nous faire une faveur, que je ne garderais de leur demander, du reste: une prise de guerre consistant en cuirassés leur a été remise en garde, comme elle aurait pu être remise en garde à la France ou à l'Amérique, parce qu'ils pouvaient abriter facilement cette prise dans une rade. Au moment de cette reddition, j'ai posé moi-même la question au Conseil naval: allait-on l'interner dans un seul endroit ou la disperser dans les ports alliés? On m'a répondu que, dans ces ports, elle ne pourrait que gêner et qu'il fallait la conduire à S..... où, jusqu'au jour du partage, elle resterait sous la surveillance de l'Angleterre.

La thèse que soutenait, tout à l'heure, notre Collègue, c'est celle que j'ai toujours soutenue: celle du partage équitable des prises de guerre donnant son dû à chaque nation alliée. Chacune verra ce que vaudra sa part et, si elle la trouve indigne de sa Marine, elle la coulera. Si, nous, nous sommes moins ambitieux (et nous devons l'être) et jugeons ces bateaux encore capables de faire un certain service, eh bien! nous les garderons. Mais il ne peut pas être question de compensations.

M. le VICE-AMIRAL de la JAILLE. Il n'y aura pas de compensations dans le partage, car cette flotte a été prise pour être partagée, mais, dans les discussions des conseils inter-alliés, les Anglais ont émis cette proposition ferme de la couler, et ils ont l'habitude de tenir bon. Cependant, ils céderont peut-être....

M. LE MINISTRE. Je l'espère.

M. le VICE-AMIRAL de la JAILLE.....mais pas pour rien.

M. LE MINISTRE. Ici, Messieurs, je vais faire une déclaration très nette. Si l'alliance consiste pour nous à céder toujours à nos alliés, nous aurons fait la guerre pour la plus grande Angleterre, la plus grande Italie et la plus grande Amérique. L'Amérique n'est pas celle de toutes ces puissances

qui m'inquiète le plus. Nous avons fait la guerre pour nous défendre, nous avons soutenu la cause de la liberté et du droit. Le premier droit, c'est que chacun des Alliés ait son dû dans la répartition des prises.

S'il s'agissait d'échanger des territoires (le Togo, par exemple), ce serait autre chose. Mais non, nous avons pris une flotte; parce que les armées françaises ont été victorieuses; elle est entre nos mains: les frustrer de ce butin qui leur appartient de par le droit de la guerre, ce n'est pas possible, et je suis convaincu que, lorsque nous exposerons nos vues aux Anglais (qui sont des gens tenaces, mais justes), ils céderont. Les Anglais sont des hommes envers lesquels il faut être extrêmement courtois et qui ne pardonnent jamais un geste discourtois, mais ce sont aussi des hommes avec lesquels il faut faire preuve d'une fermeté absolue, parce qu'ils n'estiment que ceux qui savent défendre leur droit. C'est là la position que je prends et que je compte garder.

Dans l'espèce, nous ne réclamons aucune faveur, aucun privilège, mais uniquement notre droit. Les Anglais n'ont pas plus le droit de retenir ces bateaux qu'ils n'ont celui de nous obliger à les détruire. Leur prétention, c'est un peu l'histoire du renard qui avait la queue coupée et voulait faire couper la leur aux autres renards....

M. d'ESTOURNELLES de CONSTANT. Nous sommes, je crois, d'accord. Aucun de nous ne pense à demander une faveur à l'Angleterre, et vous venez, Monsieur le Ministre, de définir très exactement la situation, quand vous avez dit qu'il s'agissait d'une prise commune et même, pourrait-on dire, privilégiée, en ce sens que c'est notre armée qui a le plus travaillé pour s'en emparer. S'il se trouve que le port le meilleur pour la recevoir est un port d'Ecosse, ce fait n'a rien à voir avec la nature même de cette prise, qui est une prise commune.

Quand je vous disais, Monsieur le Ministre, de ne pas payer trop cher la concession que les Anglais pourraient vous faire, c'est que, comme vous serez obligé de négocier, vous devrez faire très attention. Vous direz, je suppose: "Il y a tel et tel bateau dont je n'ai pas besoin, mais voici tel autre que je voudrais." Ce sont là des éléments de négociation. Mais vous n'êtes pas le seul à négocier: il y a le Ministre des Colonies, celui des Affaires étrangères à côté de vous; et vous ne pourrez pas empêcher le gouvernement français de mettre en bloc toutes ses réclamations. Si donc le Ministre des Colonies demande quelque chose, alors que vous-même réclamerez ces dreadnoughts, l'Angleterre pourra, sans vous accorder aucune faveur, vous dire à la France: "Je vous ai fait telle concession au point de vue colonial, accordez-moi telle autre au point de vue maritime." Et je vous répète: Ne payez pas trop cher!

M. LE MINISTRE. Je ne crois pas qu'on puisse laisser la question se poser ainsi.

M. D'ESTOURNELLES de CONSTANT. En fait, elle se pose ainsi.

Au fond, nous sommes d'accord: il faut être très courtois et, comme le disait M. l'Amiral de la Jaille, agir de façon que nos amitiés et nos alliances subsistent.

M. de LAS-CASES^{dans} Heureusement, le Congrès de la Paix, l'Angleterre est représentée, non par un Anglais, mais par un Celte, M. Lloyd-George, qui comprendra mieux nos raisons. Je sais bien qu'il y aura des techniciens à côté de lui.

M. LE MINISTRE. Voulez-vous, Messieurs, que je vous dise deux mots d'une question qui vous intéressera certainement? Celle de la mobilisation dans la Marine. (Assentiment.)

A chaque instant, je reçois des lettres de Députés, de Sénateurs, à ce sujet. Nous avons démobilisé aussi largement que possible, nous sommes même en avance sur la Guerre, à ce

point de vue, et, cependant, la Marine est dans une situation spéciale, car, depuis ^{le 11/} novembre, ~~jusqu'au 20 février~~ les forces navales sont beaucoup plus actives qu'auparavant. En effet, si les petites unités ont été désarmées, les grosses sont toutes en action, dans l'Adriatique, sur les Côtes de l'Asie-Mineure et dans la Mer-Noire.

Depuis le 11 novembre jusqu'au 20 février, j'ai démobilisé 17.000 hommes, presque tous pêcheurs ou naviguant au petit ou grand cabotage.

J'ai mis en sursis 8.000 hommes, presque tous pour la grande pêche, et j'ai prescrit que 17.000 hommes seraient démobilisés d'ici au 25 mars.

Vous voyez que j'ai fait un très gros effort.

J'avais un certain nombre de réservistes sur la grande flotte: les uns en Adriatique, les autres en Mer-Noire; j'ai ^{ne} pensé qu'il fallait pas les garder à bord des bateaux où ils sont depuis quatre ans, et j'ai mis 3.000 marins en route pour les relever. Ces réservistes seront donc rentrés dans leurs foyers d'ici 20 jours au maximum.

Pour le matériel, nous avons réquisitionné environ 275 bateaux de pêche, chalutiers, petits ou grands: tous sont restitués à leurs anciens propriétaires ou vont l'être.

Quand je dis qu'ils vont l'être, c'est parce qu'un certain nombre ayant beaucoup fatigué avaient besoin de réparations. Celles-ci, nous nous étions engagés à les faire, et elles sont en cours. Je dirai même que pour hâter l'utilisation de ces unités j'ai fait annoncer à tous les propriétaires de bateaux réquisitionnés que, s'ils ne voulaient pas attendre que nos chantiers les eussent réparés et ~~et~~ s'ils avaient les moyens chez eux ou à proximité de le faire, je leur donnerais le prix de la réparation. Beaucoup ont accepté cette combinaison, qui fait gagner du temps et qui contente tout le monde.

Pendant la guerre, nous avons acheté ou construit environ 700 petites unités qui ne nous sont plus utiles maintenant. J'ai donc pris des dispositions pour qu'elles soient cédées,

41

au meilleur prix, soit à des individus soit à des groupements, des syndicats de pêcheurs. Mais, comme si on passe par les Domaines, il y a des formalités, je me suis mis d'accord avec M. Bouisson et M. Klotz sur une procédure permettant de mettre à la disposition des marins dont j'ai parlé le plus vite possible ^{ces 695} ~~sur ces~~ ou 700 bateaux.

M. d'ESTOURNELLES de CONSTANT. Pour tous ces marins, vous n'avez pas marchandé les récompenses, j'espère? Vous connaissez leur rôle efficace.

M. LE MINISTRE. J'ai été très large, et il y a peu de plaintes, s'il y en a.

M. D'ESTOURNELLES DE CONSTANT. J'ai souvent entendu louer leur rôle ingrat: avez-vous eu assez de récompenses à leur donner?

M. LE MINISTRE. Un très grand nombre d'officier de la Marine de Commerce mobilisés et qui commandaient des patrouilleurs, des chalutiers ont été décorés de la Légion d'Honneur et beaucoup d'hommes ont eu la Médaille militaire ou la Croix de Guerre.

Si vous connaissez des hommes qui aient été oubliés et qui soient dignes de récompense, vous me rendrez service en me les signalant, et je ferai procéder à une enquête.

M. Genouvrier Pourriez vous nous donner quelques renseignements sur la navigation sur le Rhin?

M. LE MINISTRE. Des renseignements précis? Pas maintenant, mais voici ce que je puis vous dire:

J'ai cru devoir prendre possession du Rhin au nom de la Marine française et j'ai envoyé sur ce fleuve 30 canonnières ou chasseurs de sous-marins qui font la police, en montrant notre pavillon de Strasbourg à Cologne. J'ai créé une école de pilotes du Rhin à Strasbourg. Vous savez, Messieurs, que le Rhin comporte des hauts-fonds, des rochers, des bancs de sable, et, comme nous ne voulons pas avoir affaire à des pilotes allemands, il nous a fallu créer une école de pilotage.

Ma conviction est que, si la France le veut, Strasbourg peut devenir, en moins de 20 ans, le plus grand port fluvial de l'Europe, grâce à une organisation de canaux et de chemins de fer. Ce sera la plaque-tournante, le centre d'une étoile d'araignée drainant les produits de l'Europe centrale et les envoyant à Dunkerque, Calais, etc. Nous pouvons créer là un centre d'activité maritime de la plus haute importance. Tant que j'aurai l'honneur d'être Ministre de la Marine, si j'y puis quelque chose, je ferai mes efforts en ce sens, et mes successeurs ne pourront pas avoir d'autres idées que moi à ce point de vue.

M. Roulland M. ~~PARATOURNELLES DE CONSTANT~~. Je m'excuse d'abuser de la parole, mais je voudrais, puisqu'on a parlé du partage de la flotte de guerre allemande, avoir quelques précisions sur celui de la flotte marchande.

Certains bruits ont couru qui ont trouvé un écho dans les journaux d'hier d'après lesquels, lors de l'Armistice entre l'Autriche et l'Italie, celle-ci aurait pris certaines précautions en envoyant certains de ses nationaux acheter à Vienne un grand nombre d'actions des principales sociétés autrichiennes. Lors de la conclusion de l'armistice, les bâtiments appartenant à ces compagnies n'étaient plus autrichiens, mais italiens et, par suite, c'était là une situation acquise rendant difficile toute réclamation de notre part à l'égard de l'Italie. Dans les journaux d'hier, on disait que M. Pichon avait été saisi de la question et qu'il était surprenant de ne pas la voir poser devant la Conférence.

M. LE MINISTRE. Il est bien entendu que tout ceci restera entre nous: si nous devons rester les amis de l'Angleterre, nous devons demeurer aussi ceux de l'Italie.

Le fait est exact. Ce n'est pas avant l'armistice, mais après qu'il a eu lieu. Les Italiens ont acheté la plupart des actions du Lloyd autrichien, qui devient ainsi le Lloyd triestin. L'Italie sera ainsi dans une situation privilégiée. En droit international, je ne crois pas que cette opération soit valable, mais on veut nous mettre en face du fait accompli: le gouvernement italien dira qu'il ignore tout de cela, bien entendu.

M. d'ESTOURNELLES de CONSTANT. Nous ne sommes pas d'accord, Monsieur le Ministre, sur le moment de la transaction, et, à ce sujet, M. Breton, qui m'a autorisé à citer son nom, pourrait vous dire que c'est avant l'armistice qu'avait eu lieu cette opération, ce qui est beaucoup plus important. Dans les conditions d'armistice de l'Italie, il y avait une clause consacrant sa main-mise sur la flotte marchande autrichienne, de sorte qu'à Vienne, les actions se sont vendues à vil prix. Quand le coup a été fait, la clause a disparu. Il est donc certain que cette transaction a eu lieu avant l'armistice, et cela a un grand intérêt d'en pouvoir fixer la date. Ce fut là un acte déloyal de la part de l'Italie, et il ne semble que vous auriez, à son égard, un argument absolument décisif.

M. LE MINISTRE. Comme je vous l'ai dit, la chose a eu lieu après l'armistice et non avant, et ils ont encore négocié l'achat d'autres compagnies.

M. LE PRESIDENT. Messieurs, M. le Ministre nous a fait un exposé loyal et clair de la situation et je crois exprimer les sentiments de la Commission en le remerciant.

Mais quelle est la conclusion à laquelle on aboutit, après ces explications? C'est, d'une part, que notre flotte est diminuée en tonnage et, d'autre part, que la partie qui nous en reste est diminuée en valeur militaire, tandis que la plupart de nos alliés se sont accrus en tonnage et en valeur.

M. le Ministre nous montre qu'il y a deux moyens de remédier à cette situation: d'une part, la construction de nouveaux bateaux et, de l'autre, ~~l'attribution de la flotte allemande~~ l'attribution à la France d'une partie de la flotte allemande.

La construction accroîtrait la valeur militaire de notre flotte, en même temps que son tonnage: c'est un double résultat.

La remise entre nos mains d'une partie de la flotte allemande accroîtrait certainement le tonnage de la nôtre, mais en accroîtrait-elle la valeur? C'est une question de comparaison avec les flottes étrangères.

Il faut aller au plus pressé. Nous en concluons qu'il faut qu'on nous remette le plus de tonnage possible de la flotte allemande, avec la plus grande valeur militaire possible.

Monsieur le Ministre, vous nous avez indiqué les difficultés de cette négociation, nous les connaissons comme vous, mais vous nous avez dit aussi les arguments que vous feriez valoir, et ils sont excellents. Mais il y en a d'autres, et je me permets de vous les signaler.

Autant que l'Angleterre, nous avons intérêt à avoir une flotte puissante, parce que, si l'Angleterre a besoin d'être protégée contre les attaques du dehors, nous, nous sommes un pays partagé en deux par la Méditerranée. Les destinées de la France ne peuvent pas, en effet, se séparer de celles de l'Algérie de la Tunisie, du Maroc, de toute l'Afrique française.

La France, c'est la patrie dans laquelle nous sommes nés, mais aussi les pays d'outre Méditerranée, qui, avec les moyens de communications actuels, deviennent de plus en plus rapprochés.

Entre ces deux France est un fossé que nous devons avoir toujours la possibilité de traverser. Pour nous, c'est aussi ainsi que doit se poser la question de la liberté des mers, et il faut la poser ainsi à la Conférence.

Notre pays amputé de sa contre-partie africaine n'est plus qu'un pays diminué, appauvri. C'est pour cela que nous avons ~~particulièrement~~ besoin d'une flotte, ~~et c'est pourquoi nous devons~~

A ce point de vue, la flotte allemande peut nous rendre service: nous sommes donc obligés de la demander: c'est une question de gouvernement, et pas seulement une question maritime, navale. C'est toute l'autorité gouvernementale qui doit

peser, car il s'agit de l'unité de la France, puisque je ne sépare pas la France métropolitaine de la France africaine., dont les intérêts, déjà intimement liés, le seront de plus en plus.

Mais vous nous dites, Monsieur le Ministre, que l'Angleterre essaye de discuter à cet égard. Vous avez soutenu une thèse très juste en disant que la flotte allemande était entre les mains de "tous" les Alliés, qu'elle avait été envoyée en Ecosse, non pas parce qu'elle revenait à la Grande-Bretagne, mais pour des raisons de commodité particulières.

Mais les Anglais ne commencent-ils pas à se servir de cette flotte? Ne font-ils pas comme si une partie leur en appartenait?

J'ai lu, dans les journaux d'hier, qu'ils venaient de vendre à un groupe de constructeurs 25 sous-marins allemands pour être démolis. Quel est leur titre de propriété?

M. d'ESTOURNELLES DE CONSTANT. C'étaient des prises.

M. LE PRESIDENT. Alors, il n'y a rien à dire. Mais était-ce bien cela? Vous avez dit, Monsieur le Ministre qu'il fallait être courtois, mais ferme, avec les Anglais, et, si nous laissons créer un précédent, nous serions débordés.

M. LE MINISTRE. D'accord. J'ai déjà protesté.

M. LE PRESIDENT. J'appelle votre attention sur cette question, et je passe à des considérations plus générales.

Nous sommes très préoccupés de la diminution de valeur de notre flotte, par rapport à sa valeur d'avant guerre, du fait que les autres se sont accrus et que nous avons diminué.

Si nous ne parvenons pas à nous relever par l'incorporation d'une partie de la flotte allemande, nous ne pourrons pas revenir à notre ancienne situation. Nous ne pourrons le faire que si nous avons, au lendemain de la guerre, une flotte au moins égale à ce qu'elle était auparavant. C'est là le vœu de la Commission.

Pensez-vous (et ma question vous prouve combien la Commission est désireuse de collaborer avec vous) qu'une démonstration de notre part, sous forme de rapport ou de lettre au Gouvernement, serait-utile? Cette lettre serait envoyée à M. le Président du Conseil: on y ferait valoir les raisons que nous venons d'indiquer. Ne vous donnerait-elle pas une autorité et une force plus grandes? Si vous le croyez inutile, je vous serai obligé de nous le dire très franchement.

M. LE MINISTRE. Cette proposition me semble des plus utiles, parce que le document en question marquerait la collaboration étroite du Gouvernement et des Commissions, laquelle n'a jamais été plus nécessaire que maintenant. Nous sommes ~~enfin~~ dans la période difficile, délicate, ~~notre~~ notre avenir est en jeu, et le Gouvernement, seul, n'est pas assez fort: il faut qu'il ait à ses côtés pour l'étayer les deux Chambres afin qu'on sente bien que l'opinion qu'il exprime est l'opinion du Parlement, c'est à dire du Pays. Si donc vous m'envoyez cette lettre, vous me rendrez service ainsi qu'à la cause que nous défendons ensemble. Je porterai cette lettre à M. le Président du Conseil en lui disant ce qui s'est passé ici ~~et~~ et il pourra lui-même s'en servir dans ses conversations privées soit avec M. Lloyd George soit avec d'autres personnages.

M. LE PRESIDENT. Une manifestation à la tribune ne me semble pas utile.

M. LE MINISTRE. Non, votre proposition est à la fois prudente et utile, et je l'accepte avec empressement.

^{ainsi}
M. le Président du Conseil pourra dire au Chef de l'Etat: Voici quelle est l'opinion du Parlement, en pleine connaissance de cause.

M. Henri-MICHEL. La lettre sera-t-elle rendue publique?

M. LE MINISTRE. Non, il ne le faut pas.

M. le Président

M. le Ministre

Par défiance pour la conférence il ne faut pas instituer un débat public.
Je vous remercie, M. le P. de m'avoir invité à venir parmi vous. Notre
collaboration ne peut que faire œuvre utile.

M. le Ministre de la Marine se retire

M. d'Estournelles de Constant

Je vais me rendre à Londres pour étudier comment le Gouvernement
britannique envisage la liaison et la coordination des activités maritimes
militaire, coloniale et postale. J'entreprendrai à mon retour la Commission
des constatations que j'aurai faites (assezivement)

La séance est levée

Le Président

Séance du Vendredi 30 Mai 1919

Présidence de M. Gaston Doumergue Président
Présents: M. M. Gaston Doumergue, Jenuvrier, Guilloteaux,
Delhon, Paul Gernan, Revelland,

M. Jenuvrier

donne lecture d'un rapport sur le projet de loi modifiant les condi-
tions d'obtention du grade d'officier dans la réserve de l'armée de ~~terre~~
mer par les anciens élèves libus de l'école d'application du génie
maritime.

Le rapport est adopté

M. Guilloteaux

donne lecture d'un rapport sur le projet de loi fixant la
durée des réadmissions et engagements dans l'armée de mer

Le rapport est adopté.

La séance est levée
Le Président

49

Séance du Vendredi 5 Juin 1919

Présidence de M. Doumergue Président

Présents M. M. Doumergue, Hing Michel, Saint Germain, Gabrielli
Rivière, Amiral de la Jaille, Fortin, Peneau, Delhor, Guilloteaume
Admiral.

Office national de contrôle de liquidation des stocks

M. le Président

fait connaître qu'il a reçu une communication de la Commission
du budget demandant à la Commission de la Marine ~~de~~ désigner
l'un de ses membres pour être proposé au Sénat comme candidat
à l'office national de contrôle de liquidation des stocks.

Cette office doit comprendre en effet cinq sénateurs : 2 désignés
par la Commission du budget, 2 par la Commission de l'armée
1 par la Commission de la Marine.

M. Gabrielli est désigné.

M. le Président

J'ai l'intention de demander à M. le Ministre des Travaux
publics des Transports et de la Marine marchande de venir devant
nous s'expliquer sur la situation de notre Marine marchande.
Je dresserai un questionnaire détaillé que je lui adresserai
auparavant. Je serai remerciant à mes collègues de me
faire parvenir les questions sur lesquelles ils ^{vou}dront ~~plus~~
particulièrement le Ministre s'expliquer (Amirauté)
La séance est levée

Le Président

Séance du Mercredi 14 Juin

Présidence de M. Dumérque P^r

Auditeurs de M. Georges Leygues Ministre de la Marine.

Présents: M. M. Dumérque, Guilloleau, Gabuelle, Raymond Leygues, Ténoux, Leblond, Louis Martin, de la Faille, Peytral, Coct, Saint Germain, Reynaud, Guerin, Perreau, Reveillard, Henry Michel.

M. le PRESIDENT. - La Commission, Monsieur le Ministre, désire obtenir de vous quelques renseignements sur les événements de la mer Noire. Depuis le jour où nous vous avons écrit il s'est produit un autre événement grave : le sabordage de la flottille allemande; nous serions également très désireux de vous poser quelques questions à ce sujet, puis nous vous laisserons votre liberté, en vous remerciant d'avoir bien voulu venir devant nous.

M. le MINISTRE. - Je suis, messieurs, à votre disposition et, en même temps qu'un devoir c'est toujours un plaisir pour moi que de prendre contact avec la Commission de la Marine du Sénat car, de notre collaboration il ne peut résulter que du bien pour tous.

En ce qui concerne les événements de la mer Noire, je ne peux guère vous dire autre chose que ce que j'ai déclaré à la tribune de la Chambre, dans la réponse que j'ai faite à l'interpellation qui m'était adressée. S'il existe un point sur lequel vous désirez cependant appeler mon attention d'une façon plus particulière je suis prêt à vous répondre.

M. RIOTTEAU. - Ne pourriez-vous nous donner quelques indications sur les causes qui ont amené ces événements? Comment se fait-il qu'ils se soient développés d'une façon aussi intense? N'y avait-il pas eu des prodromes de ces événements à Cherbourg? Des marins, partant de ce port, ne se sont-ils pas conduits dans les trains comme de véritables Apaches et d'une

façon qui aurait dû éveiller l'attention du ministère? Il régnait parmi eux, déjà, un très mauvais esprit et qui provient en grande partie de ce que le recrutement de la marine n'est pas celui d'avant - guerre: vous avez parmi ces marins des Apaches qui se sont engagés dans l'armée de mer pour éviter d'aller aux tranchées et qui ont introduit dans notre marine un esprit déplorable. Je ne sais si vous êtes au courant de ces faits; mais nous avons eu, dans notre grand port de la Manche des scènes très regrettables à tel point que lorsque se sont produits les événements de la Mer Noire nous n'avons pas été étonnés.

M. LE MINISTRE. - Il ne saurait y avoir de rapports entre les faits dont vous parlez et ceux de la mer Noire. Il y a eu, de tous temps, dans toutes les flottes du monde, de l'effervescence à certaines heures et des commencements de mutineries. Le marin, vous le savez bien, mon cher ami Riotteau, vit d'une existence particulière, dans une espèce de cloître flottant replié sur lui-même, en face des mêmes idées et c'est un phénomène connu qu'à certains moments, les passions mauvaises, les idées révolutionnaires ou d'indiscipline se répandent rapidement et avec une virulence extraordinaire. Il y a de cela des exemples nombreux, - et dans toutes les marines. Le marin, coupé du reste du monde pendant des mois, ne connaît pas les idées qui agitent la métropole; il se crée une mentalité spéciale qui fait de lui un terrain tout préparé à l'explosion de certains mouvements inattendus. En ce qui concerne les événements de la Mer Noire, ces conditions générales qui subsistent ont été aggravées du fait d'une longue guerre de quatre ans, d'une lassitude générale, de l'énervement, du malaise, de l'immobilité à laquelle un grand nombre ont été condamnés quand ils bloquaient la flotte autrichienne pour l'empêcher de sortir, de même que les Anglais, de leur côté, étaient condamnés à la même immobilité pour bloquer la flotte allemande. Toutes ces circonstances ont dégagé un

état de réceptivité favorable à l'éclosion des idées bolchevistes et révolutionnaires. Ces idées se sont développées à bord des navires de la mer Noire: c'est le résultat du contact que nos marins avaient à terre, - quelquefois à bord, - avec des Allemands bolchevistes qu'on ne pouvait pas connaître.

M. PERREAU. - Il paraît que la propagande bolcheviste s'était introduite depuis longtemps déjà, on ne sait trop comment, dans les équipages.

M. LE MINISTRE. - C'est ce que j'ai expliqué à la Chambre.

M. RIOTTEAU. - C'est ce à quoi je viens de faire allusion; la propagande a été faite dans les ports français avant même que ne se soient produits les événements de la mer Noire.

M. LE MINISTRE. - Les bateaux de la mer Noire ont été l'objet d'une propagande bolcheviste intensive; comment s'est-elle produite? De deux façons: tout d'abord par les Russes qui venaient à bord vendre des objets quelconques, bibelots de toutes sortes et ensuite par les Russes qui recevaient nos matelots lorsque ceux-ci allaient à terre, au cours de permissions de quelques heures. J'ai expliqué tout cela à la tribune de la Chambre d'une façon très nette; je n'ai rien caché et j'avais dans mon dossier des quantités de tracts, de brochures, de manifestations adressées aux matelots par les Bolchevistes, les invitant à la révolte. C'est la même propagande que celle qui a été faite par les Allemands sur le front russe.

M. PERREAU. - Il y a deux autres éléments dont il faut tenir compte: 1° le manque de permissions, 2° la mauvaise nourriture.

M. le MINISTRE. - J'allais vous en parler. J'ai dit tout à l'heure que quatre ans de guerre, une nourriture à certain

nes heures évidemment médiocre, avaient, c'est entendu! - pu créer un état de réceptivité; mais ces raisons seules n'auraient pas suffi à déclancher un mouvement de mutinerie semblable, ou alors, que dirons-nous de nos soldats, de nos paysans, restés avec la mort planant au-dessus d'eux pendant quatre ans, dans la boue jusqu'au ventre? En somme, ces marins se trouvaient dans la mer Noire depuis un mois, deux mois, trois mois au plus! Quel danger couraient-ils? Aucun! Ils se plaignaient de la nourriture... C'est entendu! Ils n'avaient pas de permission?... Eh bien! que serait devenue notre armée si, ayant à se plaindre de n'avoir pas de permission, si ayant à se plaindre également d'une nourriture mauvaise elle s'était mise en révolution? Il y a eu, je le répète, un état de réceptivité; mais ce sont là les conditions de la guerre et elles sont les mêmes pour toutes les armées et pour toutes les flottes du monde; seulement, sur cet état de mécontentement général est venue se greffer la propagande révolutionnaire qui a déclanché le mouvement.

Nous avons, en effet, été obligés, à fin février, pour renflouer le "Mirabeau" échoué sur un banc, par une tempête de neige, de faire appel à des ouvriers russes qu'on a fait venir de Sébastopol. Nous nous sommes entourés pour cela de tous les renseignements possibles et on a choisi ceux qu'on considérait comme les meilleurs de ces ouvriers. Or, on s'est aperçu au bout de peu de temps que ces ouvriers ne faisaient absolument rien. Le commandant du "Mirabeau", un officier de premier ordre que j'ai fait venir à Paris il y a huit jours, m'a déclaré que la moitié tout au moins de ces ouvriers, au lieu de travailler avaient tenté de débaucher les marins, se livrant au près d'eux à la plus active propagande: "Qu'attendez-vous, leur disaient-ils - pour vous débarrasser de vos officiers? Nous ne sommes venus que pour vous aider à faire la Révolution?" Voilà la vérité. Ce que je dois dire à la décharge de ces marins qui ont pu se laisser entraîner pendant 48 heures, c'est qu'ils se sont ressaisis presque aussi vite; il me suffit, en effet, de

raconter comment ces mêmes hommes qui avaient arboré le drapeau rouge obéissent, l'instant d'après, au commandant du Couédic qui leur dit : " Vous descendrez le drapeau rouge ou bien vous me tuerez à vos pieds ! " Et c'est eux-mêmes qui ont amené ce drapeau et, après l'avoir lacéré ils en ont prêté les lambeaux au commandant en lui disant : " Gardez ceci en gage de notre fidélité et de notre retour au devoir ! " C'est là un acte qui a sa signification. J'ajoute qu'à bord de ce bateau, les éléments les meilleurs, ceux qui ont presque tout de suite rétabli l'ordre, ce sont les anciens marins. Et c'est bien là une preuve que ce n'est pas uniquement la lenteur de la démobilisation ou le manque de permission qui a provoqué le mouvement puisque ce sont précisément ceux qui auraient pu se plaindre davantage des lenteurs de la démobilisation et du manque de permission qui ont ramené le calme. Ceux qui se sont le plus rapidement insurgés ce sont les jeunes des classes 1917 et 1918, ceux qui avaient le moins à se plaindre ! Par exemple, à bord du " Waldeck-Rousseau, " ce sont ceux qui venaient de passer deux mois à Toulon et qui n'étaient que depuis un mois dans la mer Noire qui ont les premiers fait acte d'indiscipline. Et ainsi je rentre dans le cadre des observations que présentait tout à l'heure M. Riotteau : il y a aujourd'hui dans la marine un élément qui s'y est introduit depuis une quinzaine d'années, élément que l'on ne rencontre pas parmi les inscrits maritimes et qui provient des grandes usines des centres industriels...

M. RIOTTEAU. - Et qui est entré dans la marine, je le répète, surtout pour échapper aux tranchées.

M. le MINISTRE. - ... parce qu'un navire de guerre, aujourd'hui, est une machine, une usine qui ne peut plus être mise en mouvement uniquement par de simples marins ; il faut des mécaniciens, des électriciens, des spécialistes ; ceux-ci, malheureusement, ne se trouvent pas dans l'inscription maritime et c'est

ainsi qu'on a été amené, dans toutes les marines du monde, à introduire à bord des navires, ces éléments de perturbation. Il n'est pas douteux qu'un grand nombre de ces jeunes gens, avant d'entrer dans la marine, étaient affiliés à des groupements révolutionnaires, dans les usines où ils travaillaient et qu'ils sont restés affiliés à ces groupements une fois à bord. Il y a là, évidemment, un élément de trouble qui demande à être surveillé de près; mais malgré cet élément, si la propagande bolcheviste n'avait pas agi, les faits que nous déplorons ne se seraient pas produits. Ils se sont produits dans les conditions que j'ai indiquées; fort heureusement, ils n'ont duré que 48 heures; -sans doute c'est beaucoup trop déjà et plus que personne j'en ai été affligé et inquiet, - mais les incidents qui auraient pu tourner au tragique se sont apaisés très vite et les bons éléments, - les matelots des classes anciennes, - ont bientôt repris le dessus et calmé les autres par l'exemple de leur patriotisme et de leur discipline. Voilà ce que je peux dire sur les événements d'Odessa.

M. GUIBLOTEAUX. - On a agité dans le public la question de savoir si les principaux perturbateurs seraient punis. Pouvez-vous nous donner des précisions à cet égard?

M. LE MINISTRE. - Des ordres d'informer et des ordres de mise en jugement ont été donnés. Il y a eu des sanctions. Sans doute on n'a pas fait preuve d'une sévérité excessive, mais il est un certain nombre de faits que le gouvernement ne pouvait vraiment laisser passer et ceux qui ont commis des actes très coupables doivent subir des sanctions ; on sera, sans doute, indulgent pour ceux qui se sont laissés entraîner à quoi, presque immédiatement ont prouvé qu'ils regrettaient leur coup de folie.

M. le PRESIDENT. - Quels sont les effectifs actuels, dans la mer Noire?

M. le MINISTRE. - Il n'y a plus, en ce moment, qu'un bâtiment important, et qui, d'ailleurs, n'y va pas rester; c'est le "Condorcet", qui a reçu l'ordre de rallier Constantinople; tous les autres bâtiments ont rallié Bizerte, Brest ou Toulon, - non pas parce que les équipages l'ont réclamé, - je le dis de la façon la plus positive; d'abord, il est inexact que les équipages aient jamais exigé le retour à Toulon dans un délai déterminé. Il n'y a qu'un seul navire, "le Waldeck-Rousseau", à bord duquel il y avait surtout des jeunes gens des classes 1917 et 1918 et à peine une cinquantaine d'hommes de classes anciennes - où les marins aient déclaré au commandant : "Nous voulons tout de suite rentrer à Toulon!" Tous nos bateaux sont donc rentrés excepté, précisément le "Waldeck-Rousseau", et j'ai fait savoir au commandant que ce navire ne rentrerait que lorsque sa mission serait terminée, - pas avant! Il a donc été maintenu à sa base et s'y trouve encore. Il y restera - je le répète, - jusqu'à ce que sa mission soit terminée, car le Gouvernement entend montrer aux équipages qu'il n'est pas à la disposition de matelots de 19 ou 20 ans qui feraient mieux d'observer la discipline que de songer à se mutiner. Quant aux autres bâtiments ils sont rentrés parce que les opérations pour lesquelles on les avait envoyés dans la mer Noire étaient terminées. Ces opérations, ~~qui~~ avaient été décidées après l'armistice du 11 novembre 1918, vers le 20 novembre; les premiers navires français sont arrivés vers le 24 novembre; mais le 6 mars, le 10 mars, le 16 mars et le 6 avril, Kherson, Nicolaïew, Yalta, Kertch et Odessa étaient évacués: par conséquent toutes les opérations que la marine française devait soutenir sur ces points étaient terminées et les navires devaient rentrer. C'est ce qu'ils ont fait, sauf le "Waldeck-Rousseau" qui avait à accomplir une autre mission à Cattaro et dans la mer Egée. Je puis donc affirmer que ni le Gouvernement ni l'Amirauté n'ont, à aucun moment, baissé pavillon devant

la mutinerie. A l'heure où je parle le "Waldeck-Rousseau" est à Cattaro et le "Condorcet", qui était à Tendra, a reçu ordre de rallier Constantinople. Il n'y a donc plus en mer Noire, si le "Condorcet" rallie cette nuit, que des chalutiers et quelques bateaux légers indispensables.

M. PEYTRAL. - Pourquoi sont-ils indispensables ?

M. le MINISTRE. - Pour protéger certaines unités de la flotte russe que l'on ^{pourrait} réparer; - il y en a, d'ailleurs, très peu, 2 ou 3 sous-marins, par exemple à Nicolaïew qui pourraient être mis à flot et tournés, si l'on n'y veillait, contre les Alliés. Nous avons donc encore dans la mer Noire ces quelques bateaux légers, à cause de la Roumanie, de la Turquie et de l'Arménie; les Anglais y entretiennent une force plus importante

M. LE PRESIDENT. - Quelle est, d'une façon générale, la distribution de nos forces navales en Méditerranée?

M. le MINISTRE. - Nous n'avons que quatre unités dans la Méditerranée orientale : 2 cuirassés à Constantinople, 1 à Cattaro, 1 à Smyrne. C'est un minimum. J'ai ramené tout le reste.

M. le PRESIDENT. - Le commandement continue-t-il, nominale-ment, à nous être donné?

M. le MINISTRE. - Non! depuis huit jours chaque nation a repris son autonomie au point de vue du commandement. La base de Corfou est supprimée et c'est le drapeau grec qui y flotte actuellement. Nous avions douze bases en Méditerranée orientale au moment de la guerre; nous ne conservons plus que Constantinople; c'est vous dire que je me suis hâté de liquider le plus que j'ai pu.

M. LE PRESIDENT. - N'y a-t-il pas eu, à Toulon, quelques incidents? et dans quelles conditions se sont-ils produits?

M. le MINISTRE. Il y a eu quelques incidents sans gravité. Le retour des navires de la mer Noire, qui avaient à bord un certain nombre de ces jeunes gens dont j'ai parlé devait fatalement provoquer une effervescence, d'autant plus que les ports sont, d'une manière générale, l'objet d'une propagande extrêmement active et dangereuse de la part des Bolchevik russes et allemands. Le siège de cette conspiration est en Suisse. C'est de ce pays que partent les agents ... et l'argent. Un immense effort a été fait pour provoquer des désordres, un soulèvement et la révolution dans les ports.

M. Jean CODET - Et même dans toute la France.

M. le MINISTRE. - Je ne parle que des ports, m'en tenant à mon département. Voici ce qui s'est passé à Toulon: le retour des bateaux n'a pas provoqué la forte effervescence qu'on pouvait redouter; des mesures avaient été prises, on avait tenu aux marins un langage ferme quoique conciliant. Cependant, un jour, 300 marins se sont rendus au "Foyer du Marin" pour tenir une réunion. Le gérant leur a déclaré: "Vous allez me mettre dans un grand embarras; le "Foyer" n'est pas fait pour vous permettre de tenir des réunions publiques, mais pour vous distribuer du thé, de la bière, du chocolat à 10 centimes la tasse..." Et ils sont partis; mais on avait été averti qu'il y avait eu un commencement de réunion et le lendemain 300 marins environ se sont réunis sur les glacis du mur d'enceinte. L'Amiral Lacaze, informé, s'y est rendu en automobile et leur a dit: "Vous vous êtes réunis... et vous ne m'avez pas invité, mais je viens tout de même à votre réunion. Prenez garde! vous n'avez pas le droit d'agir ainsi. Dites-moi ce que vous désirez, mais pas de tentative d'indiscipline, car je vous avertis qu'elle serait réprimée par la force, très sévèrement. Jamais nous ne tolérerons l'insubordination dans la marine." Il n'y a pas eu de protestation; seul un groupe s'est tenu à l'écart, gardant une attitude légèrement narquoise,

mais il n'a proféré aucun cri, aucune menace. Voilà toute la manifestation, en ce qui concerne les marins. Il y a eu, quelque temps après, un incident à bord de la "Provence": 18 hommes ont fait du tapage; comme on les conduisait au dépôt, un certain nombre d'artilleurs coloniaux, consignés par erreur m'a-t-on dit: - cela n'est pas mon affaire, mais j'ai été mis au courant du fait, - sont sortis au nombre de 60 ou 80, parcourant Toulon en groupes et chantant ou faisant du désordre. C'est tout ce qui s'est passé.

M. SAINT-GERMAIN. - Cela s'est, en somme, réduit à peu de chose.

M. RIOTTEAU. - Et à Brest ?

M. le MINISTRE. - Les désordres se sont également réduits à peu de chose: des civils, - la lie de la population, des ^{des escrocs} souteneurs, ~~des~~ forbans de toutes nationalités, Russes, Espagnols, Italiens, ont pénétré dans le dépôt et excité les marins au désordre, à l'émeute, à l'indiscipline, puis sont sortis, suivis d'une cinquantaine de marins. Ils ont monté la rue de Siam; deux d'entre eux portaient un drapeau rouge qui leur a été arraché; ils chantaient "l'Internationale". Les hommes qui devaient porter la soupe aux autres matelots dispersés dans divers quartiers de Brest ne l'ont pas portée et ceux-ci sont allés dîner là où ils ont pu. Le surlendemain il y a eu un mouvement, provoqué par les mêmes individus qui sont entrés à nouveau au dépôt, créant de l'agitation. Des marins sont sortis en petit nombre se dirigeant vers les coloniaux pour les débaucher; arrêtés par un ^{colonial} barrage de gendarmerie ils n'ont pu parvenir jusqu'au dépôt. Ils sont alors revenus au 5e Dépôt de la marine et ont ouvert les locaux disciplinaires. Les prisonniers, - fait extraordinaire, - les ont envoyés promener, en leur donnant des coups de poing et en leur disant: "F... nous le camp! Nous sommes ici, nous y restons!"

Tels sont les faits. Je ne veux pas en atténuer la gravité ni nier le danger. Il existe et il faut le surveiller pour qu'il ne s'aggrave pas. S'il s'aggravait cela deviendrait inquiétant.

M. PEYTRAL. - Quelles mesures comptez-vous prendre pour enrayer le mouvement?

M. le MINISTRE. - J'exerce une surveillance rigoureuse. Pour Brest, par exemple, la ville était dépourvue de troupes. Dès que les désordres se sont produits l'amiral Salaun m'a télégraphié. J'ai saisi le ministère de la guerre qui a donné des ordres au commandement du 11^e corps et immédiatement sont arrivés à Brest un bataillon et 3 escadrons de cavalerie. Dès qu'il y a eu de la troupe l'ordre a été rétabli. La première mesure qui s'imposait était donc d'appeler des troupes en suffisance; leur présence exerce un pouvoir d'intimidation salubre. Lorsque les agités savent qu'il y a quelque chose pour les contenir cela suffit.

M. PERREAU. - Il faut surveiller la nourriture dans les dépôts. Les hommes se plaignent qu'elle est insuffisante; vous savez que le coût de la vie est excessif et que vos ordinaires n'ont pas de gros bonis.

M. le MINISTRE. - Vous avez raison! Il faut soigner la nourriture et je vous assure que je fais pour cela tout ce que je peux.

M. PEYTRAL. - Il faut que les officiers s'intéressent à ces détails.

M. le MINISTRE. - Je le crois bien! Ce n'est pas un détail pour les hommes.

M. PERREAU. - Généralement les commandants de navires qui s'intéressent à la nourriture de leurs hommes ont des équipages plus disciplinés.

M. GUILLOTEAUX. - Je suis de l'avis de mon collègue M. Perreau: j'ai reçu de nombreuses lettres de marins se plaignant de l'insuffisance de la nourriture.

M. le MINISTRE. - J'ai également reçu des plaintes et j'ai envoyé l'amiral Salaun faire une enquête; il est entré dans les dépôts, a goûté aux aliments, s'est fait présenter le cahier d'ordinaire, a questionné les hommes. Il n'a reçu que quelques plaintes peu importantes; néanmoins il a recommandé d'apporter la plus grande attention à l'ordinaire.

M. PERREAU. - Cela est facile pour les petites unités qui peuvent très souvent se ravitailler à terre. Or, j'ai reçu des plaintes de marins me disant: "Nous n'avons que du pain moisi ou pourri". Je regrette de n'avoir pas ici les documents.

M. le MINISTRE. - C'est très possible et je ne conteste pas, Monsieur Perreau, votre affirmation.

M. PERREAU. - Je vous assure qu'une bonne nourriture est pour beaucoup dans le moral du marin comme du soldat.

M. le MINISTRE. - Je suis tout à fait de votre avis et j'ai pris toutes mesures à cet égard. J'ai demandé le livre d'Ordinaire de la "France", un bateau à bord duquel des mutineries avaient éclaté le 19 avril en mer Noire. Les hommes de ce navire avaient donné le signal de la mutinerie, se plaignant beaucoup de la nourriture. On a fait une enquête et questionné les marins. "Que demandez-vous?" leur a-t-on dit? Ils ont répondu: "Nous avons trop souvent de la même viande et trop souvent aussi des haricots, verts ou blancs, des lentilles, des pois chiches ou du riz." Que voulez-vous faire, si on ne peut pas leur donner de semblables aliments? Je me suis fait apporter les carnets et j'ai vu sur les menus: "boeuf bouilli, boeuf en daube, poulet rôti, et même oie rôtie". (Exclamations et rires) Je vous

assure que beaucoup de civils se contenteraient de semblables menus.

M. REYMONENQ. - On vous a donné le menu du "carré"!

M. le MINISTRE. - Non, non! je vous assure.

M. PERREAU. - J'ai eu l'avantage d'être autrefois corporal d'ordinaire et je sais comment se font les menus; ce qui importe c'est la préparation des aliments; c'est un facteur important de la discipline. Il faut donner aux préfets maritimes des ordres formels de surveiller la nourriture.

M. le MINISTRE. - C'est fait! Si l'on me disait que la nourriture a toujours été bonne à bord des navires, évidemment je répondrai que cela n'est pas vrai, puisque nous éprouvons déjà des difficultés en France à cet égard.

M. PERREAU. - Mon collègue Guilloteaux a reçu des plaintes de très braves gens. J'ai moi-même une lettre d'un lieutenant de vaisseau qui, en même temps qu'il me parle de la propagande bolcheviste, m'indique que la question de la nourriture a joué un grand rôle dans ce mouvement.

M. le MINISTRE. Elle a contribué à créer l'état de réceptivité dont je parlais, état sur lequel s'est greffée la propagande bolcheviste. Cette propagande s'est exercée de la façon la plus désastreuse. Voici un détail: lorsque nos hommes se rendaient à Sébastopol ils étaient reçus au bas du grand escalier qui mène aux embarcations par des femmes que les Bolchevik avaient fait venir de Moscou. Ils ont amené de cette ville un train de 200 femmes parlant français, choisies parmi les plus aimables et les plus accueillantes; les marins ont été ensuite emmenés dans les brasseries où on leur a fait prendre du thé, puis chez ces femmes qu'on leur a présentées comme des femmes de bonne société.

M. PEYTRAL. - Des femmes très relativement honnêtes!

M. le MINISTRE. - Puis, quand ils étaient ainsi préparés, on leur donnait, si je puis ainsi m'exprimer, le coup de poing dans l'estomac en leur démontrant que le bolchevisme était le dernier mot du bonheur et on les poussait à la révolution. "Qu'attendez-vous, leur disait-on, pour arborer le drapeau rouge et établir la dictature du marin?"

J'ajoute que les incidents de la mer Noire ne sont qu'un des chapitres de l'intrigue allemande pour provoquer la Révolution et l'émeute dans tous les pays de l'Entente. Tout cela - retenez les dates : 19, 20, 21 avril, - s'est passé avant le premier mai que l'on affirmait devoir marquer le signal de la révolution mondiale. "Préparez-vous! disait-on aux marins, faites votre devoir!". Tout cela n'est qu'un des chapitres du grand drame qui devait se développer. On préparait des incidents partout, à Paris, à Malte où le drapeau anglais a été déchiré et foulé aux pieds.

M. PEYTRAL. - Les Anglais n'en ont rien dit.

M. le MINISTRE. - Ils n'ont pas dit évidemment tout ce qui s'est passé chez eux; il y a eu cependant des émeutes et des troubles dans les rues. En Egypte, des officiers anglais ont été assassinés en plein midi.

M. PEYTRAL. - Il y a eu, en Egypte, un mouvement national.

M. le MINISTRE. - Oui! vous avez raison! mais les Boches ont profité de tout : aussi bien du mouvement national que du malaise général causé par la guerre. C'est vous dire l'obligation qui s'impose au Gouvernement et au Parlement de veiller d'une façon très étroite sur tous ces mouvements.

M. FERREAU. - C'est au Gouvernement qu'il appartient de mettre le pays en garde.

M. le PRÉSIDENT. - De tout ce que vous avez dit je retiens trois faits sur lesquels je me permets d'appeler votre attention. Vous avez affirmé tout à l'heure qu'une propagande s'exerçait depuis longtemps. Elle était donc connue; pourquoi, lorsqu'on s'est aperçu de ces agissements, lorsqu'on a vu que les marins étaient attirés dans certains milieux, ne les a-t-on pas mis en garde?

Vous avez dit aussi que la généralité des marins - et ~~à~~ nous sommes tout à fait de votre avis - était composée de braves gens : têteschaudes, mais patriotes!

M. le MINISTRE. - Parfaitement!

M. le PRÉSIDENT. - Mais, avez-vous ajouté, il y a parmi eux des éléments qu'on est obligé de recruter ailleurs que ~~parmi~~ chez les inscrits et ce sont ces éléments qui sont la cause du mal. Avez-vous envisagé la possibilité de vous priver de ces éléments nouveaux qu'on a introduits dans la marine ou de leur substituer d'autres éléments qui pourraient donner plus de sécurité?

Vous avez enfin déclaré qu'une propagande intense s'exerçait partout, propagande dont le siège est en Suisse et qui envoie des agents et de l'argent non seulement à Toulon, mais dans tous les grands ports français. Quelles mesures avez-vous prises pour mettre fin à cette propagande ou mieux, pour mettre la main sur ceux qui l'entretiennent? Qu'avez-vous fait pour obtenir des condamnations retentissantes contre ces agents étrangers, condamnations qui mettraient les autres en garde et les inciteraient à se montrer plus prudents?

Voilà trois ordres de faits intéressants à retenir.

M. RIOTTEAU. - Il faudrait expulser les étrangers indésirables.

M. le MINISTRE. - Je vais répondre aux trois questions.

En ce qui concerne la propagande exercée à bord des navires on n'avait pas de preuves. Avant les événements d'Odessa cette propagande s'exerçait très habilement, en dessous-main et le mouvement a éclaté brusquement, comme une explosion de marnite. La veille de la mutinerie, m'ont déclaré tous les officiers que j'ai vus, nos équipages ne manifestaient aucune nervosité; le moral était excellent; une commission parlementaire est allée là-bas; elle avait avec elle le commandant de corvette Cloître. J'ai eu son rapport et je lui ai demandé : "Qu'avez-vous remarqué là-bas?" Il m'a répondu : "La nourriture était bonne et suffisante et le moral excellent". Or, ceci se passait les 6 et 7 avril et c'est le 19 que, brusquement a éclaté le mouvement de mutinerie. Les gens qui ont provoqué ce mouvement sont très adroits; ils ont procédé comme en Allemagne et en Russie et ce n'est qu'après la mutinerie, quand on a arrêté des marins et fait des perquisitions qu'on a découvert les tracts et les brochures auxquels j'ai fait allusion.

Pour les jeunes gens qu'on a été obligé d'aller chercher dans les usines cette nécessité s'est imposée à nous le jour où le cuirassé est lui-même devenu une grande usine...

M. le PRÉSIDENT. - Beaucoup de jeunes gens ont demandé à s'engager dans la marine pour échapper aux tranchées, qui, en temps ordinaire, ne tiennent pas du tout à être marins. Ce qu'a dit M. Riotteau à cet égard est absolument vrai.

M. le MINISTRE. - C'est tout à fait exact et, maintenant, ils ne demanderaient pas mieux que de rentrer dans l'armée où le métier leur semblerait moins dur que dans la marine; mais nous ne pouvons pas les verser ^{d'avantage} dans l'armée: ce serait une prime à l'insubordination. Le point essentiel, c'est de nous procurer des spécialistes ailleurs que dans les usines de l'intérieur. Pour cela, il faut constituer, dans nos arsenaux, des écoles de mécaniciens, d'électriciens et recruter ces spécialistes dans l'inscription maritime; (Très bien! très bien!)

c'est-à-dire parmi des gens qui ont l'esprit et le cœur marins et desquels il n'y a pas à redouter de coups pareils.

M. SAINT-GERMAIN. - Voilà la solution!

M. le MINISTRE. - Parfaitement! autrement, on introduit à bord des bateaux des éléments de dissolution.

M. RIOTTEAU. - Ne pourrait-on pas suggérer au ministère d'employer la méthode de nos alliés anglais? Lorsqu'il leur arrive des gens indésirables ils leur interdisent le territoire : témoin Longuet! Lorsque vous avez des indésirables qui provoquent des troubles parmi vos équipages, pourquoi ne pas les faire reconduire au-delà de la frontière?

M. le MINISTRE. - Vous avez tout à fait raison et j'ai demandé plusieurs fois à la Sûreté Générale de nous débarrasser de ces éléments d'émeute et d'indiscipline. En général Brest et Toulon ont toujours été des centres d'effervescence dangereux. Toulon est déjà inquiétant pendant la paix; jugez pendant la guerre!

M. PEYTRAL. - Il est inquiétant à la surface!

M. le MINISTRE. - Il y a toujours de la houle, du bouillonnement! Et à Brest, c'est la même chose.

M. PEYTRAL. - A Brest, c'est plus profond; le tempérament y permet plus de profondeur. (Sourires)

M. le MINISTRE. - Voilà donc deux points qui sont particulièrement à surveiller parce qu'ils sont effervescents même en temps de paix. Je demande donc à la Sûreté Générale de nous débarrasser de ces éléments étrangers. Il s'est passé à Brest des choses fantastiques: il est venu, par exemple, à la suite des Américains, toute une armée de souteneurs et de proxénètes américains comme il s'en trouvait autrefois à la suite des armées d'Attila!

M. REVEILLAUD. - Vous nous parlez des mesures que vous comptez prendre contre les agitateurs étrangers; mais contre les agitateurs français, qu'avez-vous fait? à Brest, notamment?

M. le MINISTRE. - On a procédé à des arrestations. L'affaire suit son cours.

M. le PRESIDENT. - Nous vous remercions, Monsieur le Ministre de vos déclarations.

Nous voudrions profiter de votre présence pour vous demander quelques renseignements sur l'affaire de Scapa Flow.

Avez-vous obtenu des informations sur les conditions dans lesquelles le fait s'est produit? Pouvez-vous nous dire également comment avaient été réglées les conditions d'internement? Pouvez-vous enfin nous renseigner sur le coulage de la flotte à Kiel? Le fait est-il exact et quelle en est l'importance?

M. le MINISTRE. - Je répondrai d'abord pour Scapa Flow. Lorsque, le 11 novembre, on a imposé les conditions de l'armistice, la question a été débattue de savoir où on internerait les navires que les Allemands étaient tenus de nous envoyer. Il a été décidé que ce serait à Scapa Flow parce qu'il y a là une grande rade et que la navigation n'en serait pas gênée. Il a été reconnu qu'on ne pouvait mettre ces bateaux dans aucun port allié - personne ne voulant les recevoir, - et ils ont donc été confiés à l'Angleterre. Il faut reconnaître que la surveillance n'a pas été très étroite; l'Angleterre a fait confiance à l'Allemagne; elle a cru qu'elle tiendrait sa parole d'honneur de ne pas couler les bateaux. Je vous donne l'explication qu'elle fournit elle-même. Les Anglais ont envoyé très peu de monde pour surveiller ces bateaux; il n'y avait personne à bord, chaque bateau étant gardé seulement par un piquet. Les grands navires, comme le "Hindenburg" avaient 150 hommes et c'étaient les Allemands qui gardaient eux-mêmes leurs bateaux. Vous savez qu'ils les ont coulés; ils ne les ont pas fait sauter, mais ont ouvert les ^{valves} ~~voies~~

d'eau et les navires ont sombré, les uns par 35 mètres, les autres par 8 ou 10 mètres de fond. Il y en a un certain nombre dont on voit encore la cheminée et les mâts. En réalité, toutes les unités internées, tous les cuirassés, sauf le "Baden" ont été coulés.

M. GUILLOTEAUX. - Le "Baden" a sauté.

M. le MINISTRE. - Je vous donne les derniers renseignements de l'Amirauté anglaise. Le "Hindenburg", paraît-il, ne serait pas perdu et l'on pourrait penser à le renflouer; tous les croiseurs de bataille ont été coulés, sauf "l' Emden", le "Frankfurt" et le "Nuremberg". Tous les destroyers ont été coulés sauf 20 qui sont à la côte. Voilà la situation pour 71 unités. On peut, par conséquent, considérer que toute la flotte allemande a été détruite et que le gage sur lequel la France avait un droit de préemption certain a disparu.

Les Allemands avaient-ils le droit d'accomplir cet acte? Non! parce que, dans les clauses de l'armistice figurait un article 31 qui disposait qu'était interdite toute destruction de navire ou de matériel naval avant évacuation, livraison et restitution. C'était donc formel. Il y a, de plus, dans les clauses du traité de paix, un article 134, chapitre V, qui prévoit qu'à partir de l'heure où le présent traité doit entrer en vigueur tous les bateaux de genre allemands internés en vertu de l'armistice du 11 novembre 1918 doivent être livrés aux alliés. Les Allemands ont donc, en détruisant les bateaux, violé les clauses de l'armistice ainsi que, au préalable, - avant la lettre, - les clauses des conditions de la paix. Leur responsabilité est entière et ne fait pas de doute. J'ai été averti par un message téléphonique de l'Amiral Grasset, notre attaché naval à Londres. Dix minutes après j'ai adressé une lettre au président du conseil, demandant, au nom de la marine française, de maintenir et d'affirmer notre droit, - la destruction du gage ne faisant pas disparaître la créance, - et, ne pouvant nous récupérer en nature sur des

navires, j'ai demandé que l'Allemagne nous paye en argent la représentation, au taux actuel de construction des navires de guerre, des 250.000 tonnes que j'avais réclamées, (Très bien! très bien!) soit 114.000 tonnes coulées pendant la guerre et 146.000 tonnes de manque à construire, nos arsenaux ayant travaillé pour tous les alliés ce qui les a empêchés de travailler pour nous-mêmes. Je ne peux pas affirmer qu'on nous eut accordé les 250.000 tonnes que je réclame, - il n'en est pas moins vrai qu'à raison de 4 francs le kilog, cela fait 1 milliard. C'est ce que j'ai demandé. On m'a fait observer que demander de l'argent à l'Allemagne, étant donné que ses capacités financières sont limitées, cela revenait à déplacer, pour une partie, la somme qu'elle devait à la France. J'ai répondu: "Je demande cette somme parce que je suis en droit de le faire, mais si l'on ne peut pas me payer en argent, je maintiens néanmoins mon droit d'avoir, d'une manière quelconque, la compensation entière des bateaux détruits sur lesquels j'avais un droit." Il y a eu une réunion hier à laquelle assistaient MM. Clemenceau, Lloyd George et le président Wilson. M. Clemenceau a soutenu cette thèse et je suis convaincu qu'on arrivera à nous accorder la compensation que je demande.

M. Henri MICHEL. - En argent ou en tonnage?

M. le MINISTRE. - Je n'ai pas pu le savoir.

M. PEYTRAL. - S'il n'y a pas d'argent, il faudra bien que ce soit en nature.

M. le MINISTRE. - Si on nous répond que les 115 milliards épuiseront les possibilités financières de l'Allemagne, et si de ce fait on ne peut indemniser la marine en argent il faudra bien lui donner une compensation en nature.

M. le PRESIDENT. - Le traité de paix ne fait qu'élargir

et consacrer les dispositions précises insérées dans les clauses de l'armistice: il était d'ores et déjà arrêté que la flotte allemande ne ferait pas retour aux Allemands, et la meilleure preuve en est dans ce fait que presque immédiatement après l'armistice des discussions se sont engagées sur la question de savoir s'il ne conviendrait pas mieux de la couler que de la partager entre les Alliés. Quoiqu'il en soit, un point était acquis: c'est que la flotte ne devait plus appartenir aux Allemands; la garde en avait été confiée aux Anglais, dans l'intérêt de tous, - j'appelle votre attention sur ce point. Les Anglais nous ont remis 5 ou 6 sous-marins allemands; les règles appliquées pour la garde de ces bâtiments sont-elles les mêmes que celles appliquées pour la garde des bateaux de Scapa Flow? A Scapa Flow en a maintenu des équipages allemands; avons-nous maintenu, chez nous, des équipages allemands sur les sous-marins qui nous ont été confiés? Sinon, pourquoi cette différence alors qu'une mesure générale, semble-t-il, aurait dû être adoptée par tous les Alliés?

M. l'Amiral de la JAILLE. - M. le Ministre vous répondra que la question est différente dans les deux cas: pour la flotte allemande, en effet, il s'agit d'un personnel considérable, tandis que pour les sous-marins le personnel de surveillance est très réduit. Je crois cependant que la garde anglaise, M. le Ministre me permettra de le dire, - a été mal faite. Il y a eu une faute considérable de la part du chef anglais qui commandait l'escadre des cuirassés.

Si

Si

M. LE PRESIDENT. - ~~Quand même~~ les Anglais reconnaissent qu'il y a eu de leur part insuffisance d'attention dans l'exercice du mandat qui leur était confié ils devraient d'autant plus nous soutenir dans nos demandes de compensation.

M. Jean CODET. Il y a responsabilité de leur part.

M. le PRÉSIDENT. - S'il y a responsabilité encourue du fait d'une négligence par l'Angleterre elle doit avoir à cœur de nous aider à obtenir une compensation. Elle se montre réservée en ce moment-ci pour nous accorder du tonnage; si elle reconnaît qu'il y a eu faute de sa part peut-être sera-t-il plus facile de l'amener à composition. Cet argument n'est pas à dédaigner.

M. le MINISTRE. Vous m'avez demandé s'il y avait égalité de surveillance entre les navires de Scapa Flow et les sous-marins qui nous ont été remis. Je répondrai par la négative, ajoutant que la situation n'est pas du tout la même: lorsque les navires ont été internés à Scapa Flow il a été convenu qu'ils ne feraient pas retour à l'Allemagne, mais dès ce moment les Anglais ont eu la prétention d'affirmer qu'ils seraient coulés. Les sous-marins, au contraire, nous ont été livrés définitivement; on a procédé, pour ces bâtiments à un partage; j'ajoute même que c'est sur ma demande que ce partage a eu lieu, car les Anglais voulaient également les détruire, sans doute pour créer un précédent. Je m'y suis opposé et j'ai obtenu gain de cause. Il y a une fable qu'on appelle "le Renard qui a la queue coupée"; je n'ai pas voulu que nous jouions le rôle du renard.

M. PEYTRAL. - Combien y a-t-il de sous-marins en notre possession?

M. le MINISTRE. - Vingt-et-un.

M. le PRÉSIDENT. - Je voudrais vous poser une autre question concernant une flotte ennemie qui n'a pas, - celle-là, encore été détruite: la flotte autrichienne. Quel sort entend-on réserver à cette flotte? Où se trouve-t-elle? Nous avons une partie de notre marine ^{qui a combattu} dans l'Adriatique; nous nous y sommes bien conduits; nous avons eu un sous-marin coulé et un autre capturé, je crois, dans le port de Pola. Nous avons donc un certain droit sur la flotte autrichienne si celle-ci n'est pas rendue.

Ne pouvons-nous pas, puisque la flotte allemande n'existe plus, élever des prétentions sur la flotte autrichienne?

M. le MINISTRE. - J'ai envisagé cette éventualité et je considère qu'ayant fait la guerre en Méditerranée comme en Adriatique nous avons aussi des droits sur la flotte autrichienne. Nous allons nous trouver en conflit avec l'Italie; toutefois, ce qu'il importe de savoir, c'est ce que valent les navires autrichiens. Incorporer des bateaux d'un modèle trop démodé ne pourrait que nous imposer une charge. J'ai donc demandé qu'en préalable à l'examen minutieux de ces unités et si elles valent quelque chose je m'efforcerais d'obtenir qu'une part soit faite à la France.

M. le PRESIDENT. - Quelquefois un bateau médiocre paraît bon si on le compare à un autre, plus médiocre.

M. le MINISTRE. - C'est une question de relativité.

M. Henri MICHEL. - Croyez-vous, Monsieur le Ministre, que le Gouvernement de Berlin soit pour quelque chose dans les événements de Scapa Flow ou bien estimez-vous que c'est l'amiral ^{Von} Reuter, de son propre mouvement et par-dessus la tête du Gouvernement de Berlin, qui a ordonné la destruction de la flotte allemande? Si le gouvernement allemand est complice cela est très grave, et s'il ne l'est pas cela montre tout au moins qu'il ne possède aucune autorité, qu'il est pour ainsi dire inexistant, et cela aussi peut être grave. La question se pose dans les mêmes termes pour les drapeaux.

M. le MINISTRE. - La destruction de cette flotte a produit en Angleterre, vous n'en doutez pas, une émotion immense. Lord Beresford a déclaré : "Nous allons devenir suspects au monde entier" et Sir Percy Scott a parlé dans les mêmes termes. Une violente campagne contre le Gouvernement et l'Amirauté se dessine

dans la presse: "Nous allons redevenir aux yeux du monde, écrit-on, la "perfide Albion", - et une enquête immédiate a été ordonnée. L'Amiral Grasset m'a fait savoir hier soir que l'Amirauté anglaise a dégagé le gouvernement allemand. D'après les papiers saisis sur certains hommes des équipages, ce serait l'amiral ^{Von} Reuter qui aurait pris l'initiative de cette destruction; mais avec les Allemands on ne peut rien affirmer; ils sont très capables d'avoir fabriqué ces papiers à dessein.

M. le PRESIDENT. - C'est la raison pour laquelle je demande s'il est exact que les mêmes faits se soient passés à Kiel où une semblable destruction n'aurait là, certainement pu avoir lieu sans l'assentiment du gouvernement allemand.

M. le MINISTRE. - On savait à Kiel que l'armistice était sur le point d'expirer et que dès le lendemain de son expiration il faudrait livrer les bateaux. Je n'ai, jusqu'à présent reçu aucune confirmation de l'attaché naval français à Copenhague.

M. Eugène GUERIN. - Les journaux d'aujourd'hui présentent à M. Clemenceau l'affirmation que le fait est exact.

M. le PRESIDENT. - Si le même événement s'est passé à Kiel les Allemands ne sont pas fondés à dire qu'ils n'y sont pour rien.

M. le MINISTRE. - Ma conviction est qu'ils y sont pour quelque chose, mais je n'en ai pas la preuve.

M. le PRESIDENT. - Voulez-vous me permettre, Monsieur le Ministre, de vous poser encore une question au sujet d'un incident qui a frappé quelques uns d'entre nous et nous a paru fort regrettable. Le Président de la République du Brésil en quittant la France s'est rendu en Angleterre à bord d'un

navire de guerre anglais qui l'a conduit ensuite à Lisbonne où il a embarqué sur un bateau français : le "Jeanned'Arc". Or, au bout de quelques jours de navigation le navire a dû interrompre son voyage par suite du mauvais état des chaudières et il a été remarqué par un cuirassé anglais. C'est un fait qui n'a pas manqué de produire une impression fâcheuse. Pourriez-vous nous dire dans quel état se trouvent les chaudières de nos grands cuirassés? Je suis incompetent, mais j'ai eu à dire que les cahiers des charges pour la fabrication des chaudières exigeaient que les vaisseaux tubulaires fussent d'un métal très souple, de façon à offrir plus de résistance, mais cette souplesse, paraît-il, ne serait obtenue que par des opérations de fusion successives qui produisent des soufflures susceptibles de diminuer la durée des tubes. Certains bateaux, m'a-t-on dit, dotés de chaudières d'un métal différent et fabriquées dans d'autres conditions, ont une durée de 14 ou 15 ans alors que les nôtres, ou du moins un grand nombre doivent être réparés après 5 ans.

M. GUILLOTEAUX. - Dans les cahiers de recettes, au point de vue des essais, on prétend que les conditions exigées des chaudières pour leur réception font de celles-ci, au moment où l'unité est acceptée, de véritables invalides. Elles sont déjà fatiguées par les essais.

M. Jean CODET. - Il faut tenir compte aussi de la qualité du charbon.

M. le MINISTRE. - Je n'ai jamais entendu dire que les chaudières de nos navires ne fussent pas aussi puissantes que celles des autres unités. Il n'y a, d'ailleurs, pas eu d'accident de chaudière. Le "Jeanne d'Arc" a eu un accident de condenseur chose extraordinaire, les deux condenseurs se sont bloqués en même temps, ce qui est un fait unique dans les annales de la marine. Dans tous les cas, le "Jeanne d'Arc" venait d'être réparé; il avait fait des essais avant de prendre à bord le

président Pessea ; tout avait admirablement marché et rien jusqu'au départ des Açores ne pouvait faire soupçonner l'accident.

M. GUILLOTEAUX. - Ceci est la confirmation de ma thèse, à savoir que le navire venant d'être réparé on a exigé, au point de vue des essais, un effort tel que les chaudières se sont trouvées fatiguées.

M. le MINISTRE. - Non, mon cher collègue, car ce ne sont pas à proprement parler des essais auxquels on a procédé; on a simplement voulu s'assurer que tout fonctionnait bien.

M. LE PRESIDENT. - Nous recevons, Monsieur le Ministre, beaucoup d'observations et, naturellement, nous vous les transmettons.

M. le MINISTRE. - Je vous remercie de me les transmettre, mais je puis vous affirmer que nos chaudières, au cours de la guerre, n'ont nullement faibli et que celles de nos destroyers ont fourni un effort dont on ne les croyait pas capables.

M. Jean CODET. - Je voudrais profiter de la présence de M. le Ministre pour appeler son attention sur une question dont j'avais l'intention de saisir la commission. J'ai appris que, sur l'initiative de M. Loucheur, on avait introduit dans les arsenaux de l'Etat dépendant de son ministère, la comptabilité commerciale, simplifiant ainsi considérablement l'ancienne comptabilité, de telle manière qu'on arrive à se rendre compte très rapidement des prix de revient. J'ai vu hier M. Loucheur et je lui ai demandé si le fait était exact. Il m'a répondu affirmativement. C'est M. Lizeret, m'a-t-il dit, l'ingénieur des poudres, un homme très distingué, qui a été chargé d'apporter cette amélioration considérable dans la comptabilité des arsenaux et il y a parfaitement réussi. Je voudrais

appeler l'attention de M. le Ministre sur ce fait et lui dire qu'il y aurait peut-être lieu d'opérer le même changement, de réaliser le même progrès dans la comptabilité des arsenaux de la marine, comptabilité tenue d'une façon telle qu'elle rend toute vérification très difficile, sinon impossible.

M. LE MINISTRE. - Je suis allé, dans une certaine mesure, au devant de vos désirs. Il y a quelque temps, je vous avais annoncé que pour remédier aux abus des anciennes méthodes de nos arsenaux j'avais envoyé une mission industrielle étudier sur place, dans chacune nos établissements, les améliorations nécessaires. A la tête de cette mission étaient MM. Mercier et Cuvelet que M. Loucheur a bien voulu mettre à ma disposition et pendant quatre mois ils ont conduit leur enquête. Leur rapport a été déposé et d'après les conclusions de ce rapport je cherche actuellement à dégager les idées nouvelles, au point de vue industriel, qu'on peut introduire dans le service de nos arsenaux de la marine. Je me suis adressé, ^{vous le voyez,} à deux industriels qui ont eu la responsabilité de conduire de grandes affaires et qui savent comment on procède pour établir une grande comptabilité industrielle. J'ai leur rapport entre les mains depuis deux mois; j'ai la conviction que de l'étude à laquelle on se livre en ce moment sortiront des enseignements pratiques.

M. Jean CODET. - Pourquoi ne pas demander à M. Loucheur de vous communiquer la comptabilité nouvelle établie par M. Lizeret, industriel mobilisé, pour les arsenaux de l'Etat et qui va être étendue à tout ce qui concerne le ministère de l'armement?

M. le MINISTRE. - C'est fait, mon cher Collègue; je ne m'attendais pas à la question que vous m'avez posée, mais je puis vous donner un renseignement qui vous montrera combien je

partage vos idées sur ce point. Une des entraves les plus sérieuses au point de vue du rendement, dans nos arsenaux, c'est la variété des catégories d'ouvriers immatriculés : auxiliaires, temporaires, définitifs, etc... Pour un même travail les uns touchent 4 fr 50, les autres 2 fr 75, les uns ont une retraite, d'autres n'en ont pas; en un mot, il n'y a pas uniformité. J'ai entrepris de réaliser dans tous les arsenaux et établissements de la marine un statut uniforme des ouvriers, afin qu'il n'y ait qu'un type d'ouvriers, de salaires, de retraites et j'ai pensé que je ne pouvais arriver à ce résultat qu'en intéressant les ouvriers eux-mêmes à l'opération. J'ai donc fait appeler les représentants des syndicats des ports de Brest, Toulon, Rochefort dans mon cabinet et je les ai mis au courant de la réforme que je désirais entreprendre. Je leur ai remis un exemplaire des statuts nouveaux que je préparais en les priant de consigner leurs observations en marge. Ils ont accepté et nous sommes à la veille de réussir. Ils sont, en effet, revenus me trouver il y a deux mois pour me dire qu'ils entraient dans mes vues. Il n'y a qu'un élément qui résiste: l'élément révolutionnaire qui estime que tout ce qui tend à réformer un abus est une mauvaise affaire, mais même parmi les socialistes les plus avancés on a accepté le principe et si je réussis nous aurons résolu, pour les deux tiers, les difficultés qui s'opposent à l'industrialisation et au bon rendement des arsenaux et des établissements de la marine. (Très bien! très bien!)

M. Henri MICHEL. - C'est une idée caressée depuis longtemps par les différents rapporteurs des budgets de la marine. Personnellement j'ai été à trois reprises rapporteur de ce département et je n'ai cessé de demander qu'on adoptât dans la marine une comptabilité commerciale, permettant de voir clair. Tous ceux qui ont étudié les questions de la marine et en particulier la situation de nos arsenaux ont eu cette impression qu'il y avait

deux comptabilités : l'une apparente, qu'on montre à tous les rapporteurs et l'autre occulte dont nous n'avons jamais connaissance. Je crois que la comptabilité commerciale dont vient de parler notre excellent ami M. Codet donnera des résultats excellents et permettra au grand public, et surtout aux parlementaires de s'intéresser davantage à la marine. Jusqu'à présent tous les efforts des rapporteurs ont été stériles parce qu'ils ne voyaient pas clair dans les budgets qui leur étaient présentés et c'est la raison pour laquelle le Parlement, malheureusement, avait tendance à se désintéresser beaucoup trop de la marine. Je crois que la marine elle-même a le plus grand intérêt à faire pénétrer l'air et la lumière dans ses budgets afin que les parlementaires y voient clair et puissent les étudier et les discuter.

Ceci dit, permettez-moi de revenir en arrière pour traiter encore, et très rapidement, la question des chaudières. J'ai été très surpris d'entendre ce que l'on a dit à ce sujet tout à l'heure. Je crois que si nos chaudières laissent beaucoup à désirer en ce moment-ci, c'est parce qu'on leur a demandé beaucoup pendant la guerre et que les réparations ont été très difficiles; mais je crois pouvoir jeter dans le débat un renseignement qui a sa valeur et que M. le Ministre n'infirmera pas: c'est que nos deux grands fabricants de chaudières concurrençaient en réalité tous les autres fabricants du monde et qu'on n'a jamais eu à se plaindre d'eux. La marine japonaise, par exemple, a des chaudières Belleville et Niclausse. Ce sont ces deux maisons qui ont fourni toutes leurs chaudières à nos grands cuirassés et c'est la première fois que j'entends dire que nous ayons eu des mécomptes de ce côté. Je sais bien qu'il y a en ce moment-ci une campagne très violente en Angleterre pour empêcher les maisons Belleville et Niclausse de venir concurrencer le marché anglais.

M. le PRESIDENT. - Il ne s'agit pas du tout de discuter la valeur de nos constructeurs qui est, tout le monde le recon-

nâit,

supérieure . Des gens compétents ont porté à ma connaissance, sans que je puisse me porter garant de la valeur des renseignements qu'ils m'ont donnés, que si nous avions des accidents de chaudières, la faute en était aux conditions imposées par la marine pour la construction de ces chaudières. Cela n'entache en rien la valeur de nos fabricants et j'appelle simplement l'attention de M. le Ministre sur les conditions des cahiers des charges qui peuvent amener les constructeurs à fabriquer des chaudières d'une durée inférieure à ce qu'elle devrait être si ces conditions n'existaient pas.. J'ai simplement posé la question; je n'entends pas ouvrir ici un débat, me déclarant, d'ailleurs tout à fait incompetent. Il m'a paru toutefois intéressant, étant donné la qualité et l'autorité de la personne qui m'a donné ce renseignement, de le porter à la connaissance de M. le Ministre. Il me suffit qu'il soit averti pour qu'il procède lui-même à un examen sur ce point.

Nous avons posé à M. le Ministre toutes les questions qui nous intéressaient; nous savons qu'il est fort occupé et la Commission se reprocherait de le retenir davantage.

M. le MINISTRE. - Je vous remercie de m'avoir appelé. Je ne veux ajouter qu'un mot pour dire à M. Henri Michel qu'il n'y a pas de maison où il y ait plus de bonne foi qu'à la marine, et je vous assure, mon cher ami, qu'on ne cherche pas du tout à cacher la comptabilité aux parlementaires. J'avoue que cette comptabilité est confuse, mais nous faisons effort pour la simplifier et je suis convaincu que nous y parviendrons.

(M. le Ministre se retire).

La séance est levée.

Le Président

Séance du Mardi 1^{er} Juillet 1919

Présidence de M. Gaston Doumergue P.
Présents M. M. Doumergue, de la Jaille, Jenuvroux, Laroque, Tournier,
Rothéau, Hagez, Colin, Guerin, Gabuella

Audition de M. Claveille Ministre des Travaux Publics.

Voir la sténographie de la déposition de M. Claveille
annexée au procès-verbal.

La séance est levée après l'audition de M. le Ministre des Travaux
Publics.

Le Président

Séance du Mercredi 2 Juillet 1919,

Présidence de M. Gaston Doumergue
Présents M. M. de la Jaille, Colin, Guerin Gabuella Tournier
Rothéau.

M. Raymond Luygue

Donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif
à l'application de la loi de 8 heures dans la marine
marchande.

Le rapport est adopté.

M. le P.^t

Je constate et le rapport l'indique très nettement
que c'est sans enthousiasme que nous adoptons ce projet
le Gouvernement le demande instamment de crainte de
grève ou d'agitation dans le corps des inscrits maritimes
mais nous sommes convaincus à penser qu'il peut avoir
les plus graves inconvénients. Le Gouvernement devra insister
auprès des autres pays pour qu'ils adoptent une loi
semblable. (Amplément)

La séance est levée

Le Président

Séance du Samedi 16 septembre 1914

Présidence de M. Gaston Doumergue P^t

Présents M. M. Guilloteaux, Jenuovier, Brolleau, de la faille Doumergue.

M. le Président

Nous sommes saisis de plusieurs projets et propositions volés par la Chambre. Nous devons aujourd'hui désigner des rapporteurs.

Le premier projet est relatif à l'interdiction de la vente des navires de mer de 500 tonneaux et au dessus de jauge brute.

M. le Président

M. Tenoux est désigné comme rapporteur

Le second projet est relatif à l'approbation de la convention de Londres tendant à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

M. Jenuovier est désigné comme rapporteur

M. le Président

Le troisième concerne l'augmentation des cadres du service de Santé

M. l'amiral de la faille est désigné comme rapporteur

M. le Président

Le quatrième est une proposition de loi tendant à compléter la loi du 17 Avril 1907 (Sécurité de la navigation) corps des inspecteurs de la navigation maritime

M. Guilloteaux est désigné comme rapporteur

L'assemblée est levée

Le Président

Séance du Mardi 30 septembre.

Présidence de M. Gaston Doumergue.

Présents M. M. Guilloleau, Doumergue, Amiral de la Jaille,
Borelland-Jenouvrier.

M l'amiral de la Jaille donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif à la
nominations dans les différents corps de la marine des élèves de
l'école polytechnique titulaires d'un grade d'officier dans l'armée
de terre à leur sortie de l'école.

Le rapport est adopté.

M l'amiral de la Jaille donne lecture d'un rapport sur le projet de loi relatif à
l'augmentation des cadres des corps de saut de la Marine

Le rapport est adopté.

La séance est levée

Le Président

Séance du 8 décembre 1919

Présidence de M. Gaston Doumergue.

(La séance est remise au Jeudi 18 décembre les Secrétaires de la Commission étant retenus en séance du Sénat.)

Séance du Jeudi 18 décembre 1919

Présidence de M. Gaston Doumergue
Présents M. M. Doumergue S. Jernaux, Revielland
Larère. Ténoux.

M. le Président

La Commission est saisie pour avis d'un projet de loi
portant autorisation d'un engagement de dépenses de 100
millions applicable au développement de la flotte de pêche et
à l'organisation de la pêche maritime

La Commission donne un avis favorable au projet
M. Ténoux est désigné comme rapporteur

La séance est levée

Le Président