

COMMISSION chargée de l'examen de tous les  
projets et propositions de lois intéressant la  
**Marine.**

(Nommée le 27 janvier 1920.)

MM.

- |                            |   |   |
|----------------------------|---|---|
| 1 <sup>er</sup> BUREAU.... | { | RIOTTEAU. <i>VP</i><br>ROULAND.<br>LEMERY.<br>Marquis DE MONTAIGU.<br>HENRI-MICHEL. <i>VP</i>     |
| 2 <sup>e</sup> BUREAU....  | { | BRINDEAU.<br>FARJON.<br>TISSIER. <i>S</i>   |
| 3 <sup>e</sup> BUREAU....  | { | CUTTOLI.<br>DUDOUYT.<br>MORAND.<br>PASQUET.   |
| 4 <sup>e</sup> BUREAU....  | { | LABOUILBENE.<br>DE MONZIE.<br>Henry ROY.<br>VAYSSIÈRE.  |
| 5 <sup>e</sup> BUREAU....  | { | Gaston DOUMERGUE. <i>Président</i><br>FLAISSIERES.<br>LE HARS.<br>REVEILLAUD.<br>FENOUX. <i>S</i> |
| 6 <sup>e</sup> BUREAU....  | { | HAYEZ. <i>S</i><br>Honoré LEYGUE.<br>PERREAU. <i>S</i>  |
| 7 <sup>e</sup> BUREAU...   | { | Charles DELONCLE.<br>D'ESTOURNELLES DE CONSTANT. <i>VP</i><br>GOY.<br>GUILLLOTEAUX. <i>S</i>      |
| 8 <sup>e</sup> BUREAU....  | { | TRYSTRAM.<br>JENOUVRIER. <i>VP</i><br>LARÈRE.<br>GABRIELLI.                                       |
| 9 <sup>e</sup> BUREAU....  | { | LEMARIE.<br>Louis MARTIN. <i>VP</i><br>MULAC.<br>POTTEVIN. <i>S</i>                               |



1  
Séance du Jeudi 29 Janvier 1920



Présidence de M. Riotteau Président d'âge

Présents M. M. Goy, Morand, Luystram, d'Estournelles de Constant, Larère, Lissier, Gabrielli, Perreau, Guilloleaux, Louis Martin, Riotteau, Brindeau, Réveillaud, Henry-Michel, Lemaire, Féroux, Deloncle, Henri Roy, Dudouyt, Malac, Pottevin, Vayssière, Lissier, Jenuvrier, de Morzie.

M. le Président Il va être procédé à l'élection du bureau de la Commission pour l'année 1920.

Monsieur Donnergue est élu Président à mains levées  
M. M. Riotteau et d'Estournelles de Constant sont élus vice-présidents à mains levées

M. M. Henry Michel, Louis Martin et Jenuvrier étant candidats aux deux sièges qui restent à pourvoir la Commission décide d'élire en tout cinq vice-présidents

M. M. Henri Michel, Louis Martin et Jenuvrier sont élus au scrutin par 18 voix, 16 voix et 13 voix sur 24 votants  
M. M. Guilloleaux, Hayez, Féroux, Perreau, Lissier et Pottevin sont élus secrétaires.

M. G. Donnergue prend place au fauteuil de la Présidence et remercie la Commission de l'honneur qui vient de lui être fait:

Désignation d'un rapporteur

M. Perreau est désigné comme rapporteur du projet de loi relatif à la nomination d'un certain nombre d'administrateurs de l'inscription maritime désignés pendant les hostilités.

La séance est levée

Le Président



Jeune du Jeudi 19 <sup>Février</sup> Mars 1920

Présidence de M. Donnergue Président

Présents: M. M. Donnergue, Le Hars, Fayon, Vayssieres, Fenou  
Brindeau, Henry Michel, Pasquet, Reveillard, Guillebaud  
Flaissières, Rivoteau, Lemery, Goy, Lutholi, Lissier,  
Ensci: M. Morand.

Lecture de rapports

M. Fenou

Donne lecture d'un rapport sur le projet de loi portant déroga-  
tion à l'acte de navigation du 21 septembre 1793.

Le rapport est adopté et M. Fenou autorise à le déposer.

M. Fenou

Donne également lecture d'un rapport avis rédigé au nom  
de la Commission de la Marine sur le projet de loi portant  
autorisation d'un engagement de dépenses de 200 millions  
de francs applicable au développement de la flotte de  
pêche et à l'organisation de la pêche maritime.

M. Flaissières

Le projet de loi exclut la possibilité pour l'Etat de  
prendre part à l'exploitation de la flotte de pêche  
qu'il aurait ainsi créée. Moi ne saurais approuver  
cette disposition et je demande à M. le Président de  
mettre aux voix sa suppression.

La proposition de M. Flaissières mise aux voix  
n'est pas adoptée.

M. Dubouy

Le projet de loi, et je le comprends n'indique pas  
les ports dans lesquels des travaux d'aménagement  
seront effectués mais je demandais à M. le  
Rapporteur d'indiquer dans son avis que les  
ports de pêche d'Algérie et de Tunisie ne doivent  
pas être oubliés. La pêche est très active sur les  
côtes africaines. Elle le serait encore plus s'il y  
avait à tenir les organisations nécessaires.

M. le Rapporteur. Un article de la loi dit que celle-ci est



3

applicable à l'Algérie et à la Tunisie mais j'insérerai bien  
volontiers la précision demandée par notre collègue  
d'avis est adapté.

M le Président

La Commission est saisie également pour avis du projet  
de loi autorisant l'engagement de dépenses d'une somme  
de 1.080 millions en vue de la reconstruction et du dévelop-  
pement de la flotte commerciale française.

Le projet est extrêmement important et soulève des  
questions graves qui ont été d'ailleurs déjà examinées  
par le Conseil supérieur de la <sup>marine</sup> ~~flotte~~ marchande. Des  
objections très vives ont été présentées contre son adoption  
avant de se prononcer la Commission de la Marine devra  
me semble-t-il procéder à une petite enquête: entendre  
M le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande ainsi  
que les représentants des armateurs, des constructeurs  
et aussi ~~représentants~~ des délégués des chambres de  
commerce plus particulièrement intéressées à notre commerce  
d'outre-mer.

Nous pourrions d'ores et déjà désigner un rapporteur  
provisoire chargé d'étudier et de suivre plus particulière-  
ment la question: il réunirait tous les documents  
utiles. (Assentiment.)

M. Brindeau est désigné comme rapporteur provisoire  
La séance est levée

Le Président:



Séance du Mercredi 10 Mars 1920

Présidence de M. Léon Dommergue Président

Sont présents: M. M. Dommergue, Brindeau, Guillobeaux, Bouteau, Fortin, Le Hays, Crystaux, Pottevin, Vayssières, Lulloli, Lemarie, Jenuvrier, Roulland, de Montaigne, Dudoigt, Plaisnières, Feraux, Roy, Pasquet, Fayon, Lissier, d'Estournelles de Constant.

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

M. le Président

Monsieur le Ministre la Commission désirerait vous entendre sur les deux points suivants:

1<sup>o</sup> Où en sont les négociations pour la répartition de la flotte commerciale allemande et quelle sera la part de la France.

2<sup>o</sup> Quelle est l'avis du Gouvernement sur le projet de loi déposé par le précédent gouvernement et adopté par la Chambre, relatif à la constitution de la flotte marchande.

Sur le premier point Monsieur le Ministre met la Commission au courant des négociations engagées avec l'Angleterre, l'Amérique et l'Italie, mais demande que ses déclarations ne figurent pas au procès-verbal.

De ces déclarations il résulte qu'en l'état actuel des choses la France ne semble pas devoir recevoir plus de 200 000 tonnes pour sa part de la flotte allemande. Comme elle a actuellement en germe 500.000 tonnes de la flotte ennemie, ce seraient 200 000 tonnes qu'elle aurait à rendre d'ici le mois d'octobre. Les négociations continuent.



.....j.....

M. LE PRESIDENT.- Nous en arrivons au projet de loi dont nous sommes saisis.

Auparavant je fais remarquer que certaines des questions qui ont été posées sont de la compétence du ministre des Affaires Etrangères. Si la commission le juge nécessaire, nous pourrons l'entendre.

M. d'ESTOURNELLES DE CONSTANT.- Quels rapports a le département de la marine marchande avec le matériel de la navigation fluviale ?

M. le SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Cela dépend <sup>en</sup> du ministère des travaux publics.

M. D'ESTOURNELLES DE CONSTANT.- Ainsi votre département n'a aucun rapports avec le matériel et le personnel de la navigation fluviale. C'est déplorable!

M. le PRESIDENT.- Nous en arrivons au projet de loi dont nous sommes saisis. Ce projet autorise l'engagement d'une dépense de 1 milliard 80 millions pour la reconstruction de la flotte commerciale française. Le projet primitif portait 1 milliard 800 millions; la Chambre a réduit ce chiffre. Elle a tenu compte de ce fait que nous pourrions recevoir des bateaux allemands et que du tonnage devait être acheté, par exemple les 500.000 tonnes de l'accord <sup>Mac-Lay</sup> ~~Manning~~ Clémentel.



Ce projet a des partisans et des adversaires.

Vous avez maintenu le texte de vos prédécesseurs et celui voté par la Chambre?

M. le SOUS-SECRETAIRE D'ÉTAT.- Le Gouvernement n'en a pas encore délibéré. Si vous voulez entamer la discussion à ce sujet, je suis à votre disposition. Cependant il serait peut-être préférable d'attendre que le Gouvernement en ait délibéré et que vous ayez été saisis du rapport de M. Canonie. A ce moment, vous pourriez écouter utilement les observations et les renseignements qui pourront vous être apportés : de nombreuses sociétés demandent également à être entendues.

M. le PRESIDENT.- En ce qui vous concerne, vous ne pourrez nous donner votre avis que lorsque le Gouvernement en aura délibéré. Vous ne nous dites pas aujourd'hui : "votez le projet", et pas davantage : "ne le votez pas".

M. le SOUS-SECRETAIRE D'ÉTAT.- Je ne suis pas autorisé par le Gouvernement à vous répondre.

M. LEMARIE.- Il serait peut-être utile de soumettre au Gouvernement les objections qui auraient été formulées ici.

M. BRINDEAU.- Ce serait une mauvaise méthode.



M. JENOUVRIER.- L'observation de M. Lemarié n'est pas sans fondement. Le Gouvernement va en délibérer. Ne seriez-vous pas qualifié pour dire au Gouvernement : "J'ai été entendu par ~~la~~ la commission de la marine du Sénat; voici le sentiment qui se dégage de la discussion".

Vous ne pouvez pas nous donner l'avis du Gouvernement, mais vous pouvez lui donner le nôtre.

M. ROULAND.- Avant que nous puissions nous-mêmes être fixés, il nous faudrait avoir entendu le Gouvernement et différents groupements.

M. JENOUVRIER.- Nous pouvons en causer.

M. BRINDEAU.- La commission a bien voulu me désigner comme rapporteur provisoire. J'ai commencé mon enquête; nous aurons des auditions. Il est impossible, en ce moment, à moins de faire preuve de partialité, de formuler un avis au nom de la commission. Il me serait difficile à moi-même de le faire en mon nom personnel. En effet, je puis être assez peu favorable à la constitution d'une flotte d'Etat; mais il est possible d'en arriver à admettre, dans certaines circonstances, que l'Etat est amené à intervenir. Il serait donc hâtif de préjuger la question. Des objections que nous pourrions faire aujourd'hui sont susceptibles de tomber après les auditions qui se produiront ici. Ainsi nos critiques risquent d'avoir une base fragile.

Il vaut mieux laisser la question entière.



M. TISSIER.- Quand le Gouvernement apporte un projet, notre rôle est de le discuter avec les renseignements dont nous disposons, mais nous ne pouvons lui dicter une attitude.

M. LE PRESIDENT.- M. Jénouvrier est certainement d'accord avec nous. Nous sommes en face d'un nouveau gouvernement. M. le Sous-secrétaire d'Etat nous déclare n'être pas habilité à nous dire si le Gouvernement maintient ou non le projet; il n'en a pas délibéré et doit le faire. Nous avons examiné la question de savoir si nous pouvions lui donner des suggestions. Il nous a paru qu'auparavant nous devions avoir reçu nous-mêmes tous les renseignements des intéressés et des ~~ex~~ personnes compétentes.

Nous posons la question de cette façon.

Puisque M. le ministre est parmi nous, je vais lui demander autre chose. Il a parlé tout à l'heure-c'est important pour le projet- de l'accord Marclay-Clémentel de 1918. Le gouvernement anglais s'était engagé à construire pour nous 500.000 tonnes de bateaux. Un tiers de ce tonnage devait être livré dans un délai rapproché; un autre tiers un an après et le dernier tiers à la fin de 1922. Vous nous avez dit que sur ces 500.000 tonnes, nous avions reçu...

M. le SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- 140.000 ; 30.000 tonnes seront livrées dans un mois.



M. le PRESIDENT.-Vous avez ajouté:"le gouvernement anglais n'a pas l'intention de livrer ces tonnes à l'Etat mais à des armateurs.

Les 140.000 tonnes livrées l'ont-elles été à des armateurs ou à l'Etat ? Voici la raison de ma question.

En mars 1918, M. Bouisson, <sup>(commissaire général à la Marine marchande, ditait)</sup> ~~alors rapporteur~~ devant la Chambre, au moment où on proposait le contrat <sup>Mac-ley</sup> ~~Murphy~~ Clémentel, ~~a dit~~:"Nous voulons obtenir l'engagement des Anglais de construire 500.000 tonnes". L'engagement a été tenu. Mais M. Bouisson ajoute: "Ce tonnage ne doit pas être livré aux armateurs mais à l'Etat qui verra ensuite à qui il doit le rétrocéder".

"Il doit être livré à l'Etat- disait-il- parce que s'il devait être livré aux armateurs, ceux-ci, sur le marché anglais seraient en concurrence, concurrence qui amènerait une élévation du prix du tonnage."

Les 140.000 tonnes déjà dans nos ports ont-elles été livrées à l'Etat ou aux armateurs?

M. le SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Aux armateurs, mais sous notre contrôle. Nous passons les commandes et en surveillons l'exécution. Mais c'est aux armateurs que le tonnage est livré et cela continuera ainsi.

M. le PRESIDENT.- Pour le tonnage qui reste à livrer ferez-vous également les commandes au nom des armateurs,



ou bien, le crédit étant ouvert, les armateurs pourront-ils s'adresser comme ils l'entendront aux chantiers anglais?

M. le SOUS- SECRETAIRE D'ETAT.- Les armateurs peuvent s'adresser directement aux chantiers anglais, mais nous avons un droit de regard.

M. LEMARIE.- Sans quoi les bateaux ne pourraient être immatriculés comme navires français.

M. le PRESIDENT.- Pour les 140.000 tonnes, la commande des armateurs a été transmise par vous aux chantiers anglais. Il semblerait que, dans l'avenir, cette commande pourrait être faite directement par les armateurs aux chantiers anglais à charge du droit de regard.

M. le SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- C'est ce qui a été fait. Les livraisons passées et les livraisons futures sont soumises au même régime.

M. LEMARIE.- Je connais des contrats passés directement par les armateurs avec les chantiers anglais. Ces contrats une fois faits ont été approuvés par le Gouvernement anglais et soumis à la Marine Marchande de France qui a donné son autorisation pour l'immatriculation.

M. le SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- C'est le transfert du pavillon. C'est une grosse question.



M. TISSIER.- Les prix ont-ils été convenus ?

M. le SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Les prix ont été convenus, mais le change a subi de grosses différences.

M. TISSIER.- On devait donner à M. Clémentel les navires au prix de... La livre a augmenté, mais le prix en livres est resté le même. Or, si les armateurs ont le droit de débattre les prix on peut leur demander des prix différents. Quand un armateur français commande et débat lui-même le prix ce n'est plus un prix ~~xxx~~ conclu d'avance qui lui est fait, avec la seule répercussion du cours.

M. le SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Ce qui était la vérité en 1918 n'est plus la vérité aujourd'hui: un armateur peut demander la transformation d'un paquebot en cargo mixte, d'un cargo mixte en cargo et d'un cargo en voilier, etc. C'est au moment où l'on demande cette transformation qu'on débat les prix. Mais, au fond, on est d'accord sur une base des prix.



M. TISSIER.- Il était entendu que l'Angleterre nous livrait des cargos en quantité déterminée à des prix déterminés. Ce contrat doit continuer à être exécuté. Il n'appartient pas à un armateur de transformer ses commandes de cargos en une commande de voiliers. C'est tant la tonne. Si on permet de discuter les prix, on laisse la porte ouverte à des augmentations du prix de construction et par conséquent à un accroissement du prix du frêt.

Je demande le maintien des termes du contrat, <sup>et</sup> par l'exécution du traité ~~Macclay~~ <sup>MacKay</sup>-Clémentel.

M. BRINDEAU.- De même que nous avons demandé le texte de l'accord Wilson-Lloyd George, nous devons demander les termes de l'accord Marclay-Clémentel. Sans quoi, nous restons dans le vague.

M. LE PRESIDENT.- Vous avez parlé de bateaux en bois commandés aux Etats-Unis. Il y avait des schooners, des chalands à vapeur et des bateaux en bois. Il y avait en tout 65 bateaux: 40 schooners, 5 chalands à vapeur, 20 vapeurs en bois. S'ils ont rendu momentanément quelques services, ils n'ont plus grande valeur.

Vous avez fait remarquer que si nous les faisons entrer en compte dans le tonnage de la flotte française, ce seraient plutôt des difficultés que des réalités qui entreraient en compte.

Que sont devenus ces bateaux ?

M. le SOUS-SECRÉTAIRE D'ÉTAT.- Presque tout est livré.



M. le PRESIDENT.- Ne pourriez-vous pas donner à notre commission une note indiquant la valeur de cette flotte? De la sorte, quand nous étudierons les sacrifices financiers qui nous sont demandés, nous serons à même d'apprécier si l'on doit faire entrer en compte ces bateaux, s'ils sont utilisables ou non.

M. le SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- D'ores et déjà vous pouvez considérer que leur valeur doit être diminuée de 50 p. cent.

M. BRINDEAU.- Cette valeur pourra être appréciée lorsqu'ils seront en France, car beaucoup sont attendus et sont encore très loin. A leur arrivée nous verrons dans quel état ils se trouvent et s'ils ne font pas de l'eau.

M. le PRESIDENT.- Ce sont des comparaisons utiles pour notre travail.

Je demanderai aussi les prix de ces bateaux.

Il nous reste à remercier M. le Ministre de ses intéressantes communications.

(M. Bignon, Sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande, se retire.)



M. le Président

Nous ne pouvons laisser se poursuivre les négociations relatives à la répartition de la flotte commerciale allemande sans faire connaître au gouvernement et au public notre avis formel sur la question.

Je vous propose donc de communiquer à la presse la note suivante :

"La Commission de la Marine a entendu M. Bignon sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande sur les deux points suivants

1<sup>o</sup> Sur les 500000 tonnes de la flotte allemande détenue par la France

2<sup>o</sup> Sur le projet de loi relatif à la reconstitution de la flotte marchande.

Après cette audition la Commission a décidé à l'unanimité :

Sur le 1<sup>er</sup> point qu'il est inadmissible pour des raisons de droit et de fait que tout le monde peut comprendre, que la France abandonne quoi que ce soit du tonnage qu'elle détient.

Sur le second point la Commission a renvoyé l'étude de la question après l'audition des organisations intéressées "

Cette note est adoptée à l'unanimité

La séance est levée

Le Président



15

Séance du Vendredi 19 Mars

Présidence de M. Gaston Doumergue P<sup>r</sup>

Présents M. M. Doumergue, Brindeau, Lénery, Le Hars  
Dauvilland, Brysham, Tarpou, Guilloteaux, Rivotteau,  
Lissier, de Montaigne, Henri Michel, Morand, Vaysnières  
Réveillard, Fenoux, Goy, Jenuwrier, Larère, Gabrielli  
Lemarié, Pottevin.

Auditeurs du Comité central des Armateurs.

La délégation du Comité est composée de M. M. Pérouse  
Président, de Rouzier Secrétaire Général, Dal Piaz  
Delmas, Logre, Langardel, Paul Houet, J. Stern  
Hubert Girard.

M. le Président

Vous nous avez demandé, Messieurs à être entendus  
sur le projet de loi relatif à la reconstitution de la  
flotte marchande. Nous sommes aujourd'hui réunis  
pour vous entendre et vous pouvez nous donner toutes  
explications que vous jugerez utiles.

M. Pérouse

Avant de donner la parole à notre secrétaire général  
je tiens tout d'abord à protester contre certains termes  
de l'exposé des motifs qui tendraient à faire croire  
que l'armement n'a rien fait pendant la guerre  
et depuis l'armistice pour maintenir ou augmenter  
le tonnage de notre flotte marchande. A la Chambre  
des orateurs allant plus loin ont même prétendu  
que les armateurs cherchaient à diminuer le  
tonnage de la flotte commerciale pour faire monter  
le taux des frets.

Ai-je besoin de dire que l'une et l'autre de ces  
assertions sont absolument fausses.



Depuis l'armistice nous avons commandé tant en France qu'à l'étranger 1.200.000 tonnes de ferraillage qui représentent une dépense de plus de deux milliards de francs. Un tiers de cette commande a été passé aux chantiers français les deux autres tiers aux chantiers anglais.

On pourrait nous demander pourquoi nous ne nous sommes adressés aux chantiers français que pour un tiers; c'est par ce que ceux-ci ne produisent pas; l'année dernière ils ont sorti 18000 tonnes seulement, je ne sais même pas s'ils atteindront ce chiffre cette année. Cette pénurie de production tient à deux raisons:

1<sup>o</sup> il y a crise de matière, les chantiers ne peuvent arriver à se procurer les tôles et les profils nécessaires soit par suite de la crise que traverse l'industrie métallurgique, soit par suite de la crise des transports.

2<sup>o</sup> il y a crise de personnel: on manque de spécialistes et même de manoeuvres, les chantiers qui se sont créés depuis la guerre se les disputent.

Aussi avons nous dû nous adresser aux chantiers anglais car, quoi qu'on dise nous sommes avides de ferraillage et les chiffres de commandes que je viens de vous indiquer vont à l'encontre des affirmations de l'exposé des motifs du projet de loi qui tendent à justifier celui-ci par une soi-disant carence des armateurs.

Nous avons adressé une note à tous les membres de la Commission sur le texte même du projet de loi. Notre secrétaire général, M. de Rougier va, si vous le permettez, Monsieur le Président, vous donner quelques explications complémentaires.



M. de Rouzier

17

Le projet de loi qui est actuellement soumis à l'examen du Sénat porte trace des modifications survenues dans les desseins de celle qui l'a proposé.

Le projet primitif était certainement dominé par la pensée de créer une flotte d'Etat c'est ce qui ressort du texte de l'article 1<sup>er</sup> qui autorise l'Etat à engager jusqu'à concurrence de 1.000 millions (le chiffre du projet primitif était 1.800 millions) des dépenses destinées à l'achat éventuel et à la construction de navires de commerce. Mais de vives oppositions s'étant manifestées contre la conception de cette flotte d'Etat, l'article 4 semble revenir sur les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> et prévoit que ces navires achetés ou commandés par l'Etat devront être cédés par lui, dans le délai d'un an à partir de l'achèvement ou de l'acquisition sans que ce délai puisse dépasser celui qui est prévu par l'article 4 de la loi du 25 Mars 1918. c.à.d. un an après le décret de cessation des hostilités, par conséquent le 23 octobre 1919.

J'avoue pour ma part ne pas voir comment on pourra concilier les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> et de l'article 4. à moins de rendre les bateaux avant même qu'ils n'aient été commandés, le projet de loi n'étant pas encore voté aujourd'hui. Il y aura donc au cas où vous adopteriez le projet à modifier le texte de l'un ou l'autre de ces articles.

Le projet de loi s'inspire, tel qu'il vous est soumis de deux préoccupations :

La première est l'urgence de mettre en chantier des unités nouvelles tant pour le développement de notre commerce maritime que pour la prospérité de nos chantiers navals et pour cela de faire passer certaines commandes par l'Etat.

La seconde est la prompte liquidation de la flotte d'Etat.

Il importe de mettre d'abord ces deux préoccupations



qui, au premier abord paraissent incurables.

Voici ce que nous vous proposons.

Puisque l'Etat est desirux de donner du travail aux chantiers et aussi à ses arsenaux, rien ne s'oppose à ce que le Gouvernement soit mis à même de remplacer en nature les navires perdus par les armateurs par suite de faits de guerre.

Vous savez que le traité de paix de Versailles prévoit le remplacement par l'Allemagne tonne pour tonne des unités coulées. Or le tonnage des navires coulés pendant la guerre s'élève à 12 millions de tonnes; la flotte commerciale allemande ne s'élevant qu'à 8 millions de tonnes, à supposer que celle-ci soit entièrement livrée il restera encore 4 millions de tonnes à compenser en argent.

La France a perdu 900,000 tonnes; dans la répartition de la flotte allemande il lui sera attribué de 450 à 500,000 tonnes, il manquera 400,000 tonnes environ. Que l'Etat fasse construire ces 400,000 tonnes et demande le remboursement de ses dépenses à l'Allemagne. Le traité de paix prévoit dans ce cas des remboursements échelonnés de la part de nos ennemis. L'Etat ne ferait ainsi qu'une avance imputable au compte: Réparations dues par l'Allemagne. Nos armateurs ne peuvent en effet attendre les versements de l'Allemagne pour construire des navires; ce dont ils ont besoin en ce moment c'est de tonnage. L'intérêt des actionnaires a été sauvegardé par le traité de paix qui a prévu le remboursement en argent des dommages causés, mais l'intérêt général trouverait beaucoup mieux son compte par un remboursement en nature après grâce aux avances de l'Etat.



J'ai indiqué que la proportion de navires à remplacer de cette manière serait de 400.000 tonnes. Quel serait le coût de la construction de ces 400.000 tonnes? Environ 870 millions qui ne constitueraient qu'une avance faite par l'Etat sur les sommes à toucher de l'Allemagne. Le traité de paix a eu effet bien spécifié que le remplacement des unités perdues devrait se faire ~~en nature~~ <sup>en nature</sup> tonne pour tonne soit en nature, soit en argent mais dans ce dernier cas la valeur de la tonne étant calculée à sa valeur au jour du remplacement. Or depuis 1914 le prix de construction de la tonne a quintuplé.

Reste à savoir comment les conditions de ce remplacement pourraient être réalisées par l'Etat. On pourrait concevoir le remplacement à l'identique. L'armateur a perdu un navire de 3000 tonnes on lui donne un navire de 3000 tonnes. Ce serait le mode le plus simple. En réalité cela ne se passera jamais ainsi: il n'est même pas souhaitable que cela se fasse de cette manière: il peut être plus commode pour l'armateur d'avoir un navire plus grand. Qu'arrivera-t-il alors?

Si, comme il est probable, le tonnage du navire de remplacement est plus élevé, l'armateur paiera le tonnage supplémentaire, le prix du tonnage encaissement remplacé étant porté au compte de l'Allemagne.

Une autre difficulté surgit: un navire âgé est remplacé par un navire neuf l'armateur en toute justice doit une soulte: on pourrait admettre qu'il versera à l'Etat les amortissements qu'il avait mis en réserve pendant les années de service du navire perdu.

Voilà les suggestions que nous présentons à la Commission: ~~car elles~~ elles comportent évidemment des modifications au texte du projet.



Nous avons précisé ces modifications dans une note que nous remettons à la Commission.

(Cette note figure en annexe à la séance de ce jour.

M. Farjon

Les observations qui viennent de nous être présentées concernent seulement le remplacement des unités perdues, mais si j'en juge d'après le rapport de l'annuaire Bienaimé devant la Chambre le projet, du Gouvernement à une autre partie, il vise au développement de notre flotte de commerce et envisage son accroissement jusqu'à 5 millions de tonnes. Est-ce que le programme envisagé par les armateurs ne comporte pas lui aussi un accroissement sensible de notre flotte?

M. Lémery

Lorsque j'étais sous secrétaire d'Etat ~~général~~ à la Marine marchande, j'avais prescrit à mes services de procéder auprès des armateurs à une enquête sur leur programme d'avenir et de développement. J'avais envisagé ainsi que le rappelle M. Farjon une flotte de 7 millions de tonnes.

M. Pérouse

Cette enquête a été faite en effet et les résultats en ont été transmis sans doute à votre successeur.

Je répondrai à M. Farjon que les armateurs ont naturellement envisagé le développement de la flotte. C'est à cette préoccupation que répond la commande de 1200000 tonnes dont j'ai parlé en commençant. Je dois dire que ~~dans~~ ces 1200000 tonnes figurent les 500000 tonnes commandées en Angleterre par M. Clémentel et dont 150000 ont été déjà livrées

M. de Raugier

À la suite d'achats à l'étranger faits pendant la guerre notre flotte marchande est aujourd'hui à peu près ce qu'elle était en 1914 comme chiffre



de tonnage. Vous voyez que les commandes passées par les armateurs la porteront d'ici un an ou deux à un tonnage sensiblement plus élevé que celui d'avant guerre.

M. Farjon.

Quelle est la situation de la flotte commerciale mondiale. ~~Suffit-elle~~ A-t-elle un tonnage suffisant pour assurer tous les transports maritimes nécessaires.

M. de Rouzier

Actuellement le tonnage de la flotte mondiale dépasse celui d'avant guerre malgré les pertes considérables subies par la flotte anglaise. Les Etats Unis ont en effet porté leur flotte de 8 à 13 millions de tonneaux. Le Japon a augmenté la sienne dans des proportions appréciables, la Norvège a remplacé une grande partie de ses unités perdues. Les nations qui ont pu augmenter leur tonnage sont celles qui ont pu construire, car l'interdiction du transfert de pavillon, qui <sup>est</sup> ~~a été~~ <sup>est</sup> par presque toutes les nations, entravait les achats. Le chiffre du tonnage anglais a légèrement diminué, non que les Anglais n'aient construit, mais ils ont vendu tous leurs navires âgés et ont assaini leur flotte. La France grâce à ses achats a pu maintenir à peu près son tonnage mais nous sommes mal servis en qualité les bateaux que nous avons pu nous procurer étant âgés ou de qualité inférieure.

M. Hubert Giraud

Je crois comprendre à quelle préoccupation a obéi M. Farjon en posant sa question, il s'étonne que la flotte mondiale étant supérieure à ce qu'elle était avant guerre, il y ait une crise des transports maritimes. Cela tient à deux causes : la première la moins importante provient de ce que la production ayant diminué dans les états belligérants ceux-ci sont obligés de faire venir des denrées ou des matières premières qu'ils tiraient de leur sol auparavant, mais qu'ils



doivent pendant un certain temps encore se promener  
outre-mer. La monde consiste dans la mauvaise  
utilisation des navires. Les quais des ports sont encom-  
brés, les navires sont plus longs à décharger, les réparations  
demandent plus de temps, une partie des flottes est  
gérée par l'état qui n'en tire pas tout le rendement  
possible. Cette cause disparaîtra au fur et à  
mesure que l'état économique des nations qui  
ont fait la guerre se rétablira et prendra une allure  
normale.

À propos de cette crise des transports maritimes on  
commet généralement une erreur qu'il est bon de  
rectifier. On pense que la limite de tonnage doit  
être fixée par les demandes de fret. Nullement, le  
tonnage sera limité par la production de l'objet  
à transporter : le monde ne produit qu'une quan-  
tité limitée de blé ou de viande et l'essor de la  
flotte de commerce mondiale sera arrêté non  
par les demandes <sup>d'achat</sup> ~~de transport~~ qui se feront toujours  
de plus en plus nombreuses mais par la pénurie  
de la matière à transporter. Actuellement cette  
limite n'est pas atteinte le fret à transporter est  
supérieur à la capacité de transport mais il  
faut arriver d'ici quelques années que les proportions  
se trouvent renversées c'est un point qu'il ne faut  
pas perdre de vue.

M. Farjon

Au sujet du projet qui nous est soumis y a-t-il  
désaccord entre les armateurs et les constructeurs ?

M. Houël

Oui : les constructeurs ne demandent qu'à  
voir adapter le projet. Actuellement ils refusent  
les commandes des armateurs pour ce que ceux-ci  
demandent qu'on leur indique des prix et des  
délais de livraison. Au contraire ils accepteraient



les commandes de l'Etat, parce que elles ne passent pas de marche à fin fine et n'exige pas de délai de livraison. Avec l'Etat client les constructeurs touchent des acomptes mais ne livrent pas ou dans des délais extrêmement longs. Les armateurs sont plus exigeants aussi les constructeurs préfèrent ils de beaucoup la clientèle de l'Etat.

Un délégué

Le que dit mon collègue est tout à fait exact. Dernièrement la C<sup>te</sup> que je représente cherchait à faire construire des cargos charbonniers : nous avons demandé aux constructeurs quels étaient leur prix et leurs délais de construction. Aucun n'a pu nous les fournir.

Nous avons alors demandé l'autorisation de ~~vous~~ commander 6000 tonnes en Angleterre. L'autorisation nous fut accordée et au bout de six mois les navires vont nous être livrés. Actuellement nous avons tout intérêt à faire construire à l'étranger car avec les délais de livraison plus réduits nous gagnons rapidement la différence du change.

Il nous faut promptement des bateaux, car, en fait, nous payons à l'étranger la valeur d'un bateau en un seul voyage.

M. Dal Piaz

Les chantiers préfèrent les commandes de l'Etat qui sont exécutées en régie, sans délai et sans prise c'est pour ~~cela~~ <sup>cette</sup> tout bénéfice sans risques. Ils acceptent sur le projet qui vous est soumis : si vous écarterez ce projet je ne doute pas que les chantiers ne se montrent plus conciliants et sachant qu'ils n'ont point à compter sur cette arbanne n'acceptent plus volontiers les commandes passées directement par les armateurs.

M. Stern

Je suis à la fois administrateur des chantiers de Lendouet et administrateur délégué des Affrètements.



réunis je connais donc les deux côtés de la question.  
Sans contester les raisons données par certains de  
mes collègues j'en ajouterai une qui expliquera  
aussi la réserve des chantiers. Ceux-ci n'ont pas de  
matière première. Les chantiers du Sud Ouest  
ont leur carnet de commandes rempli, mais  
vous n'avez ni tôles ni profils : vous avez en ce  
moment à Bordeaux 1500 ouvriers que vous avez  
reunis à grand peine et qui ne font rien faute de  
matières premières.

M. Farjon

Avez-vous les disponibilités de personnel nécessaires  
pour faire face à une augmentation de la flotte  
de commerce français ?

M. Hubert Girard

Vous voulez là un gros problème. Pour l'équipage  
je crois que nous aurons le personnel nécessaire  
mais ce qui nous manquera ce sont les états majors  
et notamment les officiers mécaniciens. La loi  
sur la journée de huit heures, que la France est la  
seule à avoir appliquée à la marine marchande,  
nous oblige à augmenter considérablement les  
unités de nos états majors. Maintenant sur les  
navires au long cours il nous faut en dehors du  
capitaine qui ne prend pas le quart, 3 officiers de  
pont et quatre officiers mécaniciens. Où les trou-  
verons-nous ? Je l'ignore. La loi de la journée de  
huit heures est une grosse pierre d'achoppement pour  
le développement de notre flotte de commerce.

M. Stern

Avant cette loi nous avions déjà de grosses diffi-  
cultés à recruter notre personnel officiers.

M. le Président

Ce que le Parlement désire c'est la prospérité générale.  
Nous partons de ce principe que pour assurer les transports  
nécessaires à la France il serait utile d'avoir une flotte  
commerciale de 5 millions de tonnes.



Actuellement, grâce aux efforts des armateurs le tonnage français atteint à peu de chose près celui d'avant guerre soit 2.400.000 tonnes. Pendant la guerre nous avons perdu 900.000 tonnes. Vous estimez que l'Allemagne peut nous en donner immédiatement sur sa flotte 500.000 la France, et vous proposez que ce soit l'Etat français, en construirait pour le compte de l'Allemagne 400.000. La flotte française une fois ce remplacement effectué serait donc de 3.300.000 tonnes. Il resterait donc 1.700.000 tonnes à construire par les armateurs pour arriver au chiffre de 5 millions envisagé. Les armateurs peuvent-ils y arriver sans le concours de l'Etat : toute la question est là.

M. Hubert Girard

Les chantiers peuvent construire 350.000 tonnes par an. Le chiffre n'a jamais été atteint et je ne crois pas qu'il le soit jamais. En effet la France aura à construire beaucoup de paquebots or ceux-ci sont beaucoup plus longs à faire.

M. le P.

En tous cas vous êtes d'accord pour que l'Etat commande les 400.000 tonnes de remplacement du tonnage à récupérer sur l'Allemagne.

M. de Rouyer  
M. le P.

Après un accord préalable avec les armateurs cet accord est-il possible?

M. Hubert Girard

Oui mais il n'y a pas besoin de projet de loi pour cela, l'accord peut être passé entre l'Etat et les armateurs. Quelles sont les compagnies qui ont besoin de l'intervention de l'Etat? celles qui ont avec l'Etat des conventions postales, ce sont les Messageries maritimes et celles qui assurent le service de l'Algérie or de même que l'Etat passe avec ces compagnies des contrats postaux, il pourrait parfaitement passer avec elles des contrats de construction. Les deux questions sont liées. En tous cas, ce serait les



M. le P<sup>t</sup>

armateurs qui auront à indiquer le type de bateaux à construire et par conséquent à passer les commandes. Il y a des cas où l'intervention de l'Etat est nécessaire notamment pour les 500 000 tonnes prévues par l'accord Mac Lay - Clementel

M. Hubert Girard L'intervention de l'Etat n'est nécessaire qu'à cause du transfert de pavillon, mais en fait ce sont les armateurs qui passent les commandes directement avec l'autorisation de l'Etat.

M. le P<sup>t</sup>

Les 500 000 tonnes sont épuisées

M. Perouse

Oui : les commandes faites le dépassent légèrement

M. le P<sup>t</sup>

On avait aussi passé des commandes en Amérique. Croyez-vous qu'elles soient livrées

M. Hubert Girard Les navires commandés ont été construits, mais l'Amérique les a réquisitionnés et nous n'insistons pas, à cause du change, pour qu'ils nous soient livrés.

M. le P<sup>t</sup>

Le traité de paix prévoit que les chantiers allemands devront construire annuellement pour les alliés 200.000 tonnes. L'armement désire-t-il qu'on fournisse l'exécution de cette clause ?

M. Dal Piaz

Certainement. Malheureusement la part de la France sur ces 200 000 tonnes n'est que de 25 ou 30 000

M. le P<sup>t</sup>

La Commission des réparations vous a-t-elle demandé votre avis ?

M. Dal Piaz

Non.

M. le P<sup>t</sup>

En considérant que toutes les clauses des diverses conventions et traités soit exécutées je vois : 2. 400.000 tonnes (flotte existante) 900 000 tonnes de remplacement, 500.000 tonnes de l'accord Mac Lay Clementel au total 3. 800.000 tonnes. Il resterait 1. 200.000 tonnes à se procurer pour arriver au 5000.000



envirages. Comment les trouver.

M. Pérouse

Les armateurs passeront des commandes en France et à l'étranger.

M. le P<sup>t</sup>

Vous avez dit tout à l'heure que si ~~l'état~~ les chantiers savaient qu'~~ils~~<sup>ils</sup> n'avaient pas à compter sur plus de 400 000 tonnes de commandes de l'état ~~elles~~<sup>ils</sup> se montreraient plus conciliants vis à vis des armateurs.

M. Pérouse

En effet, malheureusement l'état a déjà passé des commandes en prévision du vote du projet.

M. de Rouzier

Il faudrait en tous cas que les commandes faites par l'état figurent dans le budget à un compte spécial, puisque ce ne serait qu'une avance à récupérer sur l'Allemagne.

M. le P<sup>t</sup>

Il y a un certain nombre de services publics qui ont une flotte à leur disposition. Le Ravitaillement posséderait ainsi 1800 000 tonnes.

M. Hubert Giraud

Ce sont presque tous des navires étrangers affrétés.

Il n'y a au service de l'état que 6600 tonnes de voiliers français et quelques navires en charte à 24 mois.

M. le P<sup>t</sup>

Je vous prie de nous indiquer le montant du tonnage français utilisé ainsi par les services publics.

M. Brindeau

Le projet de loi n'a pour ainsi dire pas été soumis à la Chambre; il n'en sera certainement pas ainsi au Sénat et il est certain qu'on abordera toutes les questions relatives au fonctionnement et au développement de notre marine marchande.

Est-ce que l'armement pourrait se passer complètement de la prime à la navigation?

M. Pérouse

Je n'ai pas délibéré avec mes collègues, je ne puis vous indiquer que mon opinion personnelle.

Pour la flotte de charge: oui. Pour les paquebots non. En aucun pays les lignes exclusivement



de voyageurs ne peuvent se passer de l'aide de l'Etat  
que celui-ci donne généralement sous forme de  
conventions postales.

M. le P<sup>t</sup>

Si nous avions l'assurance que les armateurs  
sont décidés par leurs seuls moyens à assurer  
le développement de la flotte de commerce, il est certain  
que le projet de loi par le Gouvernement se présenterait  
avec moins d'urgence.

M. Dal Piaz

L'armement est disposé à faire tous les sacrifices  
mais nous voudrions connaître la politique du Gouvernement.  
Actuellement l'Etat a une flotte qui fait une concurrence  
déloyale à l'armement libre. L'Etat ne se contente  
pas d'avoir une flotte pour ses propres besoins, mais  
encore il cherche du fret particulier et les taxes qu'il  
offre sont bien inférieures aux frets commerciaux.  
Il le peut, il n'a pas de prin de revient, c'est le contri-  
buable qui paie les dépenses. Dans ces conditions  
comment voulez-vous que nous vivions!

M. le P<sup>t</sup>

Le projet de loi dit que cette flotte doit être cédée  
et liquidée avant le 23 octobre 1920, cette concurrence  
dont vous vous plaignez ne saurait donc durer.  
Je vous pose une question précise: L'armement  
est-il en mesure avec ses propres moyens d'assurer  
les transports nécessaires à la France.

M. Hubert Girard

Oui: Dans une note que je remettrai à M. le  
Rapporteur j'envisageais dans un avenir prochain  
une flotte de 4 millions de tonnes.

Pour justifier le projet du Gouvernement on a dit:  
il faut bien que ~~ce soit~~ l'Etat prenne la place  
des armateurs puisqu'il y a carence de leur part.  
Cela n'est pas, on vient de vous le démontrer. Mais  
cela serait-il que ce ne serait pas une raison pour  
que l'Etat prit notre place. S'il fallait que l'Etat



prendre la place de toutes les industries en défaillance ou s'arrêterait-on? Il est prouvé que la France peut produire le blé nécessaire à sa consommation. Or nos paysans ne font pas pousser assez de blé. L'Etat va-t-il en semer à leur place? Et cependant le blé n'est-il pas plus nécessaire qu'une flotte. Avant de construire une flotte qui aille chercher le blé qui manque au loin ne serait-il pas plus simple et plus économique de le produire chez nous?

M. de Rouzier

Les armateurs sont prêts à tous les efforts mais ils réclament la liquidation de la flotte d'Etat et le retour au régime de liberté. Nous avons demandé à prendre en affrètement la flotte d'Etat qui se compose en grande partie de navires allemands donnés en restitution. On nous a refusé en disant qu'on ne pouvait prendre de décision avant d'être fixé sur la part qui ~~aurait~~ reviendrait à la France en toute propriété.

M. le Président

Je vous remercie, Messieurs, de vos observations je puis vous assurer que la Commission les examinera et en tiendra compte.

La délégation se retire

La séance est levée

Le Président



Séance du Samedi 27 Mars 1920.

Présidence de M. Gaston Doumergue P<sup>r</sup>.

Présents: MM. Farjon, Guillebeaux, de Montaigne  
Eysbaum, Brindeau, Dubouy, Biotteau, Réveillaud  
Le Hars, Fortin, Roy, Roulland, Vayssières, Pottevin

Audition des délégués de la Chambre syndicale des  
constructeurs de navires.

M. le Président

Vous avez demandé à être entendus par la Commission  
de la Marine: je vous prie de bien vouloir nous exposer  
vos observations sur le projet de loi relatif au développe-  
ment de la flotte marchande.

M. Ferrand P<sup>r</sup>

Nous demandons à la Commission de voter le projet  
déposé par le Gouvernement. Si l'Etat n'intervient pas  
il n'y a en effet pas moyen de reconstituer notre  
flotte de commerce, car tant au point de vue de  
notre change qu'au point de vue de la prospérité de  
notre industrie nationale.

Jusqu'ici grâce au régime des primes nous  
pouvions pour les paquebots lutter avec les chantiers  
de construction étrangers, pour les cargos cela nous  
était déjà presque impossible. Mais ce régime devant  
expirer en 1918 il n'a été prolongé que pour quelque temps  
il peut disparaître demain et l'industrie de la construc-  
tion navale va se trouver dans une situation extrêmement  
difficile.

Nous nous trouvons en effet en face des chantiers anglais  
dans une situation d'infériorité qui tient à trois causes.  
Les chantiers anglais ont les matières premières à meilleur  
marché; ils se trouvent à proximité des lieux de production  
de ces matières premières, c.à.d. des mines et des aciéries  
enfin ils construisent en série.



En France, les matières premières sont chères, nous sommes loin des mines et des centres métallurgiques, enfin nous ne pouvons construire en série, chaque armateur nous demandant un type de bateau différent qui, dit-il, doit répondre à la nature spéciale du trafic qu'il assure.

Pendant la guerre nous n'avons pu ainsi dire pas construit presque tous nous avons fait de l'artillerie et des munitions. Cependant dès 1915 nous avions prévu que nous aurions un rôle important à jouer et à la suite de quelques conversations avec les armateurs, nous avons soumis à ceux-ci un programme; nous leur avons proposé un certain nombre de types de navires en les priant de les étudier, de faire que nous puissions préparer nos plans et commencer les travaux ~~des~~ <sup>de</sup> la phase ~~recherche~~. La 1<sup>re</sup> conversation date du 1<sup>er</sup> avril 1916.

Les armateurs nous ont dit tout de suite: Dans quel délai pouvez-vous nous livrer. Nous avons répondu: aussitôt que possible: étant données les conditions dans lesquelles nous travaillions il nous était impossible de donner une date ferme. Cette réponse n'a pas satisfait les armateurs.

Nous nous sommes alors retournés vers M. Mail alors sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande. Il n'a pu nous passer aucune commande.

Nous avons repris nos négociations avec les armateurs ceux-ci nous disaient toujours "quand livrez-vous. En commandant en Angleterre nous aurons plus rapidement nos navires" Nous n'avons pas abouti.

Quand M. de Monzie arriva au pouvoir, il parut disposé à nous venir en aide et il nous commanda 30 navires de 1500 tonneaux environ. La plupart sont construits.

Quand M. Bouysson succéda à M. de Monzie: il



entra dans la voie de la constitution d'une flotte d'Etat et songea à nous commander toute une série de navires de gros tonnage. Peu nous importait de travailler pour l'Etat ou pour les armateurs, ce qu'il nous fallait, c'était des commandes.

En réalité en effet nous manquons de commandes. L'Etat nous a commandé 230.000 tonnes, les armateurs 360.000 tonnes avec ce qui nous restait à terminer d'avant la guerre cela nous fait 696.336 tonnes. 112.000 vont être livrés d'ici six mois, 500.000 sont en construction c'est ce que nous pourrions construire par an. Les commandes ne sont d'ailleurs pas également réparties : Les chantiers de la Gironde sont en pourparlers avec les Messageries maritimes pour la construction de navires du type Porthos (environ 14.000 tonnes) les matières sont à Bordeaux, mais les commandes fermes n'étant pas passées, les chantiers ont dû licencier dernièrement 500 ouvriers. Les Messageries maritimes se refusent à passer commande avant que soit liquidée la question des navires torpillés.

En revanche les chantiers de la Loire ont du travail pour jusqu'en 1921.

Les chantiers de Provence disent que les commandes qu'ils ont ne leur permettent de conserver leur personnel actuel que jusqu'en septembre 1920.

Nous sommes donc dans la situation suivante : une industrie très puissante ne produisant rien faute de commandes.

Avec les moyens dont nous disposons nous pourrions construire 500.000 tonnes par an. Très rapidement nous pourrions en construire 900.000.

La question la plus grave en ce moment est celle des fûts. Nous dépendons de l'industrie métallurgique



Les armateurs nous demandent nos papiers. Nous demandons les vôtres à la métallurgie. Elle nous répond qu'elle ne peut vous en donner ~~chaque~~ à cause de la variation incessante des prix du charbon. Il nous est donc impossible de répondre aux armateurs. Ceux-ci préfèrent acheter en Angleterre des bateaux tout faits, qu'ils paient plus cher, mais qu'ils ont tout de suite.

Le projet de loi déposé par le Gouvernement peut vous aider à vivre : l'Etat peut vous commander immédiatement les navires destinés à remplacer ~~les~~ tonnage torpillé, mais cela est insuffisant nous employerons en effet 21500 ouvriers de coque, chacun construisant en moyenne 24 tonnes de fange c'est-à-dire que nous pourrions faire 500.000 tonnes par an. Nous sommes antilles pour reconstituer la flotte de commerce française et la développer conformément aux besoins du pays. Ce qui nous manque ce sont les tôles : nous <sup>les</sup> aurons. Si on obligeait l'Allemagne à nous livrer le charbon qu'elle nous doit de par le traité.

M. Brindeau Secrétaire

Nous avons entendu les armateurs sur le projet de loi. Ils nous avaient exposé leur point de vue et nous avaient suggéré quelques modifications. Depuis leur audition j'ai reçu de M. de Rougier secrétaire général du Comité central des armateurs une lettre dans laquelle il m'informe que sur l'initiative de la Ligue maritime une réunion a eu lieu où se trouvaient des représentants des armateurs et des représentants des constructeurs et qu'à la suite de cette réunion un accord serait intervenu. Est-ce exact et quelle est la portée de cet accord?

M. Ferrand

Il n'y a pas d'accord. Il y a eu une conversation au cours de laquelle nous avons échangé nos vues.

Nous avons approuvé la conception des armateurs qui confie à l'Etat le soin de commander la flotte de



remplacement. Mais comme programme, c'est tout à fait insuffisant. En outre si on modifie le texte, il faudra que le projet de loi retourne devant la Chambre et ce serait de nouveaux délais or nous avons besoin de travail tout de suite.

L'art 2 par 4 prévoit que l'Etat fera stabiliser le prix de l'acier : c'est à notre point de vue la disposition la plus importante du projet car ce qui épouvante les armateurs c'est de ne pas connaître le prix qu'ils auront à payer. Si l'Etat nous fournissait les tôles à un prix donné cela serait de nature à nous tirer d'embarras.

Nous avons fait des démarches auprès de M. Loucheur celui-ci a bien mis à notre disposition 78000 tonnes de tôles à 30 fr <sup>presque</sup> mais tout a été rapidement employé à terminer les constructions commencées avant la guerre. Bien peu ont servi à des constructions neuves. Si nous pouvions obtenir des tôles à un prix normal, à notre tour nous nous entendrions rapidement avec les armateurs.

M. Brindeau <sup>Secr</sup> Le programme envisagé par le Gouvernement dans son projet comprend à la fois des constructions à faire faire par les chantiers privés et des constructions à confier aux arsenaux de l'Etat. Estimez-vous que les chantiers privés pourraient à eux seuls construire les unités de la flotte marchande sans l'appui des arsenaux.

M. De Gaulle

Indubitablement. Avant la guerre nous travaillions surtout pour la marine de guerre : nous avions un personnel qui reste unemployed du fait que nous ne recevons plus de commandes du ministère de la Marine. Nous sommes outillés pour toutes les commandes que l'on nous passera.

M. Farjon <sup>Sénateur</sup> Or nous a dit qu'en 1919 votre production n'avait été que de 18000 tonnes.

M. De Courville

C'est possible : nous n'avons pas de tôles même pour les bateaux en achèvement, à plus forte raison manquons nous de matières pour les nouvelles commandes.



- M. Farjon S<sup>r</sup> Et en 1920 espérez vous obtenir un meilleur résultat?
- M. Ferrand Dans six mois nous sortirons 172 000 tonnes
- M. Farjon S<sup>r</sup> Toutes vos cales ne sont pas occupées
- M. Ferrand Non. L'ensemble des chantiers représente 80 cales. Or les bateaux commandés sont au nombre de 186 mais il y en a beaucoup de petits. On en construit plusieurs sur une même cale.
- M. Farjon S<sup>r</sup> Avez-vous le personnel nécessaire pour construire 300 000 tonnes par an?
- M. Ferrand Oui nous avons le personnel technique et les cadres suffisants quant à la main d'œuvre il nous sera facile de la recruter dans les arsenaux. Nous avons également des spécialistes en nombre suffisant pour les machines et les chaudières. La seule chose qui nous manque ce sont les tôles
- Un délégué Et le charbon. Car eux-mêmes nous les tôles, par défaut de charbon nous ne pourrions donner que le tiers de notre production normale. Or vous connaissez dans toute l'industrie française c'est la question du charbon qui domine notre activité
- Un autre délégué En Angleterre aussi l'activité des chantiers se trouve réduite par suite du manque de charbon.
- M. Farjon S<sup>r</sup> Que faudrait-il de charbon pour faire les tôles dont vous avez besoin
- M. Pinard Il faudrait donner aux métallurgistes 780 000 tonnes de charbon par an.
- M. Farjon S<sup>r</sup> A quel prix pourriez vous construire
- M. Ferrand 1400 ou 1500 fr le tonneau de fange avec la tôle à 98 fr.
- M. Farjon S<sup>r</sup> Quels sont les prix en Angleterre
- M. Ferrand Avec le change et en francs ils sont supérieurs aux nôtres. Nous avons reçu des demandes d'armateurs anglais qui voulant bénéficier du change nous proposaient de construire pour eux.
- M. Le Hars S<sup>r</sup> Aurait-on facilement des machines



M. Ferrand <sup>2</sup> *très faiblement. D'ailleurs il n'y a pas que les chantiers qui en construisent*

M. Farjon <sup>2</sup> *Vous êtes d'accord avec les armateurs pour construire des paquebots. Ne pourriez-vous construire des cargos en série cela vous permettrait d'abaisser vos prix.*

Un délégué *Les armateurs exigent que nous leur donnions un prix ferme. Nous ne le pouvons pas tant que le prix de la tôle sera variable. L'Etat pourrait stabiliser le prix de la tôle*

M. Dommergue <sup>1</sup> *Vous venez de nous dire, messieurs, que vous étiez outillés pour produire 500.000 tonnes par an et que d'ici peu de temps votre production pourrait atteindre 900000 tonnes. Si le projet du Gouvernement était voté, vous auriez à construire pour lui 600000 tonnes c'est à peu près ce que représente le budget de 1.080 millions. Au bout d'un an vous auriez construit ces 600000 tonnes. Que ferez-vous ensuite? Où trouverez-vous des commandes?*

M. Ferrand *Ces 600000 tonnes nous aideraient à passer la crise et puis si nous continuons à manquer de tôle le programme ne pourra être exécuté en un an.*

Un délégué *Le programme naval est conditionné par le programme métallurgique qui est lui-même conditionné par le programme charbonnier. Si la question du charbon est résolue, la métallurgie nous donnera toutes les tôles que nous souhaiterions et nous nous construirons tous les navires que vous voudrez. A ce moment nous n'aurons plus besoin de primes à la construction*

M. Dommergue <sup>1</sup> *Notre désir est que la France ait le plus tôt possible la flotte qui répond à ses besoins. Vous nous dites que si la métallurgie vous donnait des tôles, vous pourriez construire 500000 tonnes par an. Nous pourrions nous demander au Gouvernement de mettre*



à la disposition de la métallurgie le charbon nécessaire pour la fabrication des tôles dont vous avez besoin.

M. Brindeau S<sup>r</sup> Les armateurs nous ont dit que pour les cargos ils pourraient se passer des primes de la loi de 1906. En avez-vous besoin lorsque la situation sera normale ?

M. Terraud Nous n'en aurons pas besoin en période normale.

M. Farjon S<sup>r</sup> Les chantiers anglais dorment. Ils des prix fermes

Un délégué Oui ! Ils peuvent le faire car ils vendent leurs navires tout construits et nous sur cale.

M. Farjon S<sup>r</sup> En période normale pensez-vous pouvoir construire au même prix que les Anglais ?

M. Dupont Oui et même meilleur marché, car le minerai de fer est très abondant en France, la métallurgie pourra donc nous livrer des tôles à des prix très raisonnables, de plus la main d'œuvre française est meilleur marché que la main d'œuvre anglaise.

Pour que la métallurgie puisse nous donner des tôles à bon compte il faut que le charbon ne soit pas trop cher car le prix de la tôle est fonction du prix du charbon. Le jour où nous aurons en France du charbon au même prix qu'en Angleterre nous produirons de la tôle à meilleur compte que les Anglais.

M. Pinard Actuellement avec les laminiers d'Alsace Lorraine la France produit le même tonnage de tôles qu'avant la guerre quand les laminiers du Nord seront reconstitués on verra se développer vivement la production tôle.

M. Donnégue P<sup>r</sup> Beaucoup de commandes sont suspendues par ce qu'il a ce que soit réglée la <sup>du remplacement</sup> question des navires perdus pendant la guerre.

M. de Courville En effet : les Messageries maritimes attendent avant de passer leurs commandes que cette question soit réglée.

M. Donnégue P<sup>r</sup> Si le projet était voté dans le mois, certains voient les



tôles pour construire? Si la question métallurgique n'est pas réglée d'abord le projet ne servira à rien.

M. Pinard

La métallurgie est disposée à travailler si on lui donne le charbon dont elle a besoin.

M. Dommergue P<sup>r</sup>

Si nous demanderons à quelques-uns de nos collègues d'aller visiter vos chantiers: je vous serai reconnaissant de leur réserver bon accueil.

M. Ferrand

Ils seront les bienvenus et nous serons heureux qu'ils voient de près notre outillage et nos organisations des délégués retirent.

M. le Président

Je crois qu'il ressort de cette audition que la question du programme naval est dominée par la question du charbon.

Je vous proposerais donc d'entendre M. Le Troquer sur ce point.

Il sera bon aussi d'entendre également le Ministre de la Marine car il serait utile de savoir si la Marine donne à l'entretien de ~~croiseurs~~ passer des commandes. (Assentiment)

L'ordre est levé  
Le Président



Séance du 19 avril

Présidence de M. Dominique Ponsard

Présents M. M. BriotEAU, Brindeau, TAYON, Linné  
Morand, H. Roy, Vayssière, Fournier, Grilloleau  
Christian Le Haus, Revelland, de Montaigne

M. Fournier

donne lecture de son rapport sur le projet de loi  
intendant la vente des navires de mer.

Le rapport est adopté.

M. Brindeau

fait connaître qu'il a eu un entretien avec M. Bignon  
Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande au  
sujet du projet de loi autorisant l'engagement  
de 1.080 millions pour la reconstitution de la flotte  
marchande.

M. Bignon lui a annoncé qu'il partait pour Londres  
afin de régler la question du tonnage allemand  
qu'il ne pourrait faire connaître le sentiment du  
Gouvernement sur le projet de loi qu'après son  
retour.

M. Brindeau a résumé cet entretien dans une  
note qu'il verse aux archives de la C<sup>omm</sup>.

La séance est levée.

Le Président



Séance du Samedi 29 Mai 1920

Présidence de M. Gaston Doumergue

Présents M. M. Doumergue, Lissier, Brindeau, Dudoignon,  
Guilloteaux, Auri-Pavy - Le Hars, Morand  
Pottevin, Fayon - Fenoux, Rivotteau.

Convention de Londres.

M. Jenouvrier

Donne lecture de son rapport portant approbation de la convention de Londres relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Le rapport est adopté.

Administrateurs de la Marine

M. Perreau

donne lecture de son rapport sur le ~~projet~~ <sup>projet</sup> de loi relatif à la nomination d'un certain nombre d'administrateurs de l'inscription maritime désignés pendant les hostilités.

Le rapport de M. Perreau est adopté : une déclaration sera demandée au Sous-Secrétaire d'Etat à la marine marchande pour le prier de tenir compte dans ses nominations du rang d'admissibilité des candidats.

M. Brindeau

fait connaître que le Gouvernement n'a pas encore arrêté ses décisions au sujet du projet de loi portant autorisation d'engagement de dépenses de 1080 millions pour le développement de notre flotte de commerce.

M. Pottevin

Nous devons d'adapter un rapport de M. Jenouvrier relatif à la convention de Londres tendant à sauvegarder la vie humaine. Je voudrais attirer l'attention de la Commission sur un appareil inventé par M. Langevin et qui a pour but



de permettre aux navires de découvrir les obstacles qui peuvent se trouver sur leur route, navires, icebergs sous-marins, épaves. Cet appareil <sup>est</sup> basé sur un principe nouveau; les expériences ont commencé pendant la guerre: il s'agit de l'emploi d'ondes ultra sonores qui suivant qu'elles ne rencontrent pas d'obstacle ou sont renvoyées par un corps étranger prennent une acuité différente.

La Marine de guerre avait pris les études en main, je n'en ai plus entendues parler depuis l'armistice. La Commission de la Marine pourrait intervenir et demander au Ministre de la Marine de poursuivre ces études ~~pour~~ une découverte qui peut rendre des services inappréciables.

M. Dammegue P<sup>t</sup>

La Commission pourrait vous donner mandat de vous mettre en rapport avec le Ministre de la Marine et de lui demander à ce sujet tous renseignements utiles (assentiment)

M. Perreau

M. Blondel, utilisant les ondes hertziennes avait aussi inventé un appareil d'écoute: mais cet appareil n'est pas au point.

M. Dammegue P<sup>t</sup>

M. Pottevin surveillera toutes ces questions qui sont du plus grand intérêt pour la sécurité de la navigation.

La séance est levée



Séance du 1<sup>er</sup> juillet 1920

Présidence de M. Gaston Doumergue P.

Présents M. M. Doumergue, Le Hars, Montaigne (de), Fayon  
Dudouyt, Trépo, Rivreau, Fénouse, Vayssières, Brindeau  
Pottier, Lissier, Perreau, Rivelland, Gabrielli, de Ray,  
Jennouvrier, d'Estournelles de Constant.

Audition de M. Bignon S.<sup>r</sup> Secrétaire d'Etat  
à la Marine marchande

M. Bignon est introduit

M. le Président

Nous sommes saisis d'un projet de loi relatif au vote  
d'un crédit de 1.080.000 millions destiné à la construction  
de bateaux qui devront accroître les effectifs de notre flotte  
marchande

Nous avons été saisis de ce projet par votre prédecesseur.  
La Commission de la Marine avait estimé qu'elle ne pouvait  
prendre une décision sans connaître les vues du Gouvernement.  
Après vous avoir entendu une première fois, nous avons  
eu devoir appeler devant nous toutes les organisations  
susceptibles de vous renseigner utilement. Le Comité des  
armateurs, et celui des constructeurs sont venus ici.

Vous avez dû procéder à une nouvelle étude du projet  
au point de vue financier. Nous désirons savoir si les  
nécessités impérieuses qui avaient commandé son dépôt  
subsistent encore. Le crédit est-il indispensable pour aug-  
menter les effectifs de votre marine marchande. Est-il  
aussi une nécessité pour les chantiers de constructions ?

D'autre part, et bien que ce ne soit pas de votre compétence,  
nous vous demanderons si vous pensez que votre budget  
soit en situation, aujourd'hui, de supporter une pareille  
charge, et si les intéressés eux-mêmes ne pourraient pour



une part ou même pour le tout, faire les dépenses nécessaires.  
 M. Bignon S<sup>r</sup> S<sup>r</sup> M<sup>l</sup>. Je suis dans ma réponse suivre le plan que vous m'indiquez.

Depuis que j'ai eu l'honneur d'être reçu par vous, j'ai entretenu M. Mullier Lacroix rapporteur général de la Commission sénatoriale des finances, du côté financiers du projet. J'ai eu également de nombreux entretiens avec M. Brindeau.

Le projet primitif prévoyait l'inscription d'un crédit de 1 milliard 80 millions. De nombreuses réunions ont été tenues avec M. le Ministre des finances, M. le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des colonies. Je me suis entretenu également avec le comité central des armateurs. M. le Ministre des finances je dois le dire tout de suite a fait les plus expresses réserves sur le chiffre.

Voici, tout d'abord, à quel programme correspondait le crédit de 1 milliard 80 millions.

250 millions	étaient destinés à construire des cargo
450 ———	des paquebots
150 ———	devaient aller à une flotte de la reconstruction industrielle
100 ———	à une flotte charbonnière
100 ———	à une flotte pétrolière
27 ou 28 millions	devaient constituer une réserve pour les tôles et rebrous, destinées à la métallurgie

Il convient, avant tout examen, de considérer les bénéfices provenant des différentes catégories de navires avant 1914 et ceux qu'on a pu réaliser après. Avant 1914 un paquebot à passagers rapide rapportait 7% du capital y compris l'amortissement. Un cargo rapportait 2 1/2%. Aujourd'hui tout est changé. Le paquebot est exploité à perte la plupart du temps. Pendant la guerre les compagnies compensaient cette perte par les bénéfices réalisés sur les



cargos. Je viens de traiter la question des paquebots avec la Sud atlantique. Celle-ci n'a dû lui payer le charbon 460 fr la tonne. Comment dans ces conditions, exploiter avantageusement un paquebot ?

En ce qui concerne les prix avant et depuis 1912 voici quelques aperçus. En 1912 un paquebot type du d'Annabé qui fait le service de l'Afrique du Nord pour la C<sup>te</sup> transatlantique, et qui jauge 7500 tonnes, coûtait 4.530.000 fr. Le même paquebot construit avec des toles Loucheur, coûte près de 17 millions.

Le salaire horaire moyen est de 1<sup>fr</sup> 87 dans la mer Méditerranée : il était en 1914 de 44 centimes.

Nous avons considéré dans notre étude, deux catégories de transports à effectuer. D'abord ceux qui concernent l'Afrique du Nord, ensuite, ceux qui devaient desservir nos colonies : Afrique occidentale française, Madagascar, Indo-Chine ainsi que les pays d'Extrême Orient, l'Australie et l'Océanie, les Antilles.

Enfin d'abord, la création d'une flotte d'Etat a été unanimement écartée. Nous avons examiné différentes formules de concessions aux Compagnies ainsi que la subvention forfaitaire. Nous avons envisagé l'organisation d'un consortium dont feraient partie les Compagnies de chemin de fer, de navigation, des sociétés civiles faisant exploiter par des sociétés commerciales.

Pour l'Algérie, nous nous sommes ralliés à la formule adoptée par les Délégations financières, et par le Conseil supérieur de l'Algérie, à savoir le consortium des C<sup>tes</sup> de chemin de fer et des compagnies de navigation.

La semaine prochaine, au cours séminaire de la Marine marchande, j'ai convoqué pour une réunion, les directeurs du P.M., du M.M., des compagnies de chemin de fer algériennes, ainsi que les directeurs



des compagnies de navigation effectuant le service entre la Métropole et l'Algérie : C<sup>te</sup> Transatlantique, C<sup>te</sup> Tonache, et deux autres.

La Marine marchande sur le compte de 850 millions voté en 1918 a commandé trois paquebots du type Duc d'Anjou. Nous en avons deux en option. D'autres bateaux du type Mustapha II sont commandés, il y en a deux à option. On pourrait les prendre tous, car les commandes sont passées dans de bonnes conditions. La construction de ces navires est à peine commencée.

Depuis 1918 on s'est préoccupé de relations entre la France et l'Algérie. Les Chambres ont voté de nombreux ordres du jour, les délégations financières, le conseil supérieur, les conseils généraux d'Algérie ont aussi des vœux; tout cela était platonique. Aujourd'hui on commence à entrer dans la voie de la réalisation nous avons une partie des votes nécessaires. La C<sup>te</sup> Transatlantique a commandé à Glasgow le Lamuricière, d'un déplacement de 4000 tonnes, il fera le service Marseille Alger. Le Lingard, est sur le chantier et va reprendre son service d'Alger à Marseille. Le bateau existait déjà en 1913.

Parfaitement, il sera complètement remis à neuf. En été, vous le savez, tous les fonctionnaires de l'Algérie viennent dans la Métropole, et retournent en automne. Il y a pendant cette période un effort sérieux à faire. Ce n'est pas chose aisée. On a reproché à la Marine marchande d'avoir un service commercial mal fait; on a dit que la rotation des navires était organisée de façon peu pratique. Depuis que j'ai pris la direction des services, j'ai apporté ma compétence particulière et j'ai fait moi-même un tableau où j'ai employé des méthodes qui ont reçu l'approbation

M. le Mars

M. le S<sup>r</sup> S<sup>r</sup> d'Etat



des personnes compétentes, mais au moment où tout va fonctionner, le chef d'état-major de l'armée, me demande de prendre à Orléans un régiment de jeunes, ce sont des canots à embarquer à Lorient, des régiments d'infanterie à transporter de Marseille, des avions à retirer de Saint Raphaël. Puis-je me refuser à des transports de troupes ou de matériel nécessaires?

M. Louis Lussier  
M. le S<sup>r</sup> S<sup>r</sup> de l'Etat

C'est la guerre qui continue.

Le ministre de la Guerre me demande des bateaux pour des transports urgents. Puis-je les refuser? Si je le faisais, M. le P<sup>r</sup> du Conseil m'obligerait à revenir sur mon refus.

Le lendemain, c'est le Ministre de l'Agriculture qui me demande des navires pour transporter des phosphates.

M. Louis Lussier

C'est ce qui doit passer en tête. C'est l'Agriculture qui nous sauvera.

M. le S<sup>r</sup> S<sup>r</sup> de l'Etat

C'est ainsi que 50 000 tonnes ont été mises à la disposition du Ministre de la Guerre, et 50 000 à celle du Ministre de l'Agriculture. Mon programme se trouve ainsi bouleversé.

Mais revenons à l'Algérie: j'espère qu'au cours de la réunion dont j'ai parlé et qui doit avoir lieu la semaine prochaine nous arriverons à un accord.

Pour le Maroc il est nécessaire d'avoir deux services par semaine: un service Marseille Tanger, et un service Bordeaux Casablanca. Le paquebot L'Afrique fait déjà l'un de ces services: un paquebot allemand de 8 000 tonnes va lui être adjoint pour le service Bordeaux Casablanca.

Pour Madagascar on prévoit 26 voyages par an, plus et 26 voyages pour nos colonies de l'Indo Chine. Nous disposerons des bateaux nécessaires quand les Anglais nous auront donné le tonnage allemand. Il y aura aussi 13 voyages par an pour l'Océanie. 26 voyages sont prévus pour l'Extrême Orient. Des bateaux ont été commandés par les Messageries maritimes: ils sont en



sur le chantier en Angleterre.

Pour les Antilles, Haïti, Porto Rico, et nos îles françaises quatre bateaux appartiennent aux compagnies : nous avons mis en ligne le Someral bateau allemand de 4950 tonnes. C'est insuffisant, il en faudrait un autre combien de voyages provoquer - nous pour les Antilles Vingt en par an. - Pour assurer le service de toutes nos colonies, 29 navires seraient nécessaires avec un tonnage total de 310 000 tonnes environ.

M. le Har.  
M. le S<sup>r</sup> S<sup>r</sup> d'État

Je pense ultérieurement conclure un accord avec les messageries maritimes. Nous avons acquis la certitude que, en ce qui concerne les cargos, il est inutile d'en mettre au chantier au compte de l'Etat. L'effort réel fait par l'armement et aussi par la marine marchande est suffisant pour donner au pays les cargos mixtes nécessaires à nos colonies. Je ne parle pas des grands paquebots.

Nous avons l'intention de placer sur certaines lignes des cargos mixtes pouvant suffire au trafic pour Madagascar et même pour l'Indo-Chine. Pour l'Extrême Orient, au contraire il faut de grands paquebots : mais ces grands paquebots sont si chers et coûtent très cher. La question du transport des voyageurs est très difficile à résoudre. Je vous donnerai tout à l'heure l'opinion de M. Larrault exposée dans une lettre qu'il m'a écrite.

Au cours de mes troisième pourparlers en Angleterre, j'ai eu la joie d'obtenir la rétrocession de 150 000 tonnes de la flotte allemande, non par une vente directe, faite aux armateurs comme l'avait demandé le Board of Trade mais par virement à la caisse des réparations. Nous avons encore 100 000 tonnes à rendre. Je pense que les Anglais vont nous les laisser dans les mêmes conditions. Nous garderons donc, je l'espère tous les bateaux allemands dont nous avons la gerance, et dont nous devons rendre la moitié



Avec cet appoint, nous pourrions assurer, je crois toutes nos grandes lignes d'Extrême-Orient et celle des Antilles, il serait donc inutile de construire des navires.

Sir Joseph MacLay a fait au gouvernement français une promesse qu'il a signée au nom de l'Angleterre. Elle-ci consentirait à transformer un certain nombre de cargos en grands paquebots. Elle nous donnerait ainsi 20000 tonnes de paquebots. Elle avait même songé à nous offrir un paquebot de 20000 tonnes, mais, pour les lignes d'Extrême-Orient un pareil tonnage est inutile. Il est bien préférable pour nous de recevoir des paquebots de 12 à 13000 tonnes filant environ 18 nœuds, vitesse bien suffisante en matière commerciale, surtout à une époque où l'on manque de charbon et où il est si coûteux. Certains pensent même que 16 nœuds seraient bien suffisants. Transformer certains grands cargos en liners serait rendre grand service à notre pays et permettrait de diminuer considérablement l'importance du projet que vous examinez.

Voici maintenant la lettre <sup>que</sup> M. Larrant ~~à laquelle~~ j'ai fait allusion tout à l'heure m'a adressée au sujet des besoins de nos colonies.

Le Ministre des colonies à M. le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine marchande : 6 juin 1920.

" Vous m'avez communiqué pour l'examen du programme des besoins en tonnage de nos colonies, élaboré par mon département, les réponses adressées par les Compagnies de navigation à une circulaire de votre prédécesseur, leur demandant de faire connaître leurs propres prévisions.

" L'examen de ces documents m'a permis de reconnaître que, dans leur ensemble, leurs directives concordent avec celles du Ministère des colonies. Toutefois le programme de la Côte occidentale d'Afrique ne tient compte que des besoins susceptibles d'être assurés par les lignes régulières; d'où une



différence de plus de cent mille tonnes de portées en lourd au regard des desiderata du Département des colonies.

En outre on doit constater que les Compagnies dans ces études, se sont bornées en général à indiquer leurs programmes d'ensemble sans préciser, d'une façon complète, le nombre d'unités nécessaires, et en ne mentionnant que partiellement les moyens existants ou projetés pour pourvoir aux besoins.

- " Nous avons donc été amenés l'un et l'autre et d'un commun accord, par une étude parallèle, à préciser le problème d'une façon complète.
- " Nous avons examiné comment la part pouvait être faite aux 800 000 tonnes deadweight (cargos et paquebots), des colonies autres que l'Afrique du Nord, dans l'ensemble du tonnage, largement supérieur à celui d'avant-guerre, dont votre Département a assuré, ou prévoit, l'affiliation au pavillon français.
- " A la suite de plusieurs conférences, au cours desquelles les représentants des C<sup>ies</sup> ont été entendues et invités à produire le détail de leurs programmes, et en dernier lieu, à la suite de notre entretien du 7 juin où nous avons pu examiner les propositions arrivées de la C<sup>ie</sup> des Messageries maritimes principale intéressée de nos lignes coloniales, nous avons été amenés aux conclusions suivantes:
- " Tout d'abord, les C<sup>ies</sup> paraissent avoir porté leurs efforts beaucoup plus sur la constitution de leur flotte de cargos que sur leur tonnage en paquebots. Au point de vue du tonnage en cargos, et sous réserve d'une mise au point définitive, il semble qu'elles seront les maritimes, pour une large part, et bientôt complètement en mesure de satisfaire au programme du Ministère des Colonies.
- " Au point de vue paquebots, au contraire, et plus particulièrement si l'on considère les lignes desservies par les



Messageries maritimes la flotte correspondante est nettement insuffisante : et ce, même en utilisant à y affecter les quelques unités trop anciennes que le programme de mon Département avait nettement écartées, et qui ne peuvent guère, avec beaucoup de précautions, que fournir une carrière variant entre un maximum de trois à six années.

" Il faut donc, tout d'abord, que les paquebots en cumulis qui seront définitivement affectés à la France, soient répartis par privilège entre les lignes France-Colonies, en tant qu'ils conviennent à ces lignes.

" Vous m'avez donné, à cet égard, votre plein accord, et vous avez ajouté que vous comptiez obtenir, prochainement la remise de deux nouveaux paquebots qui constitueront un apport supplémentaire appréciable pour les Colonies.

" Je vous serais obligé de faire établir, dès maintenant, un projet de répartition de ces unités entre les différentes lignes coloniales. Cette étude après avoir été examinée par mon Département et les <sup>l<sup>rs</sup></sup> intéressés, permettra d'établir d'abord le bilan de nos disponibilités en paquebots sur chaque ligne, et de le comparer avec le programme de paquebots compris dans la demande des 800000 francs du Ministère des Colonies.

" Si, comme il est à craindre, l'ensemble de ces disponibilités est insuffisant pour réaliser ce qui est demandé par mon Département, il convient de remarquer tout d'abord que le Ministère des Colonies n'a jamais eu la prétention d'obtenir la réalisation d'un programme intangible, exécutable ad nutum et sans délai. On devra procéder par paliers, dans des conditions aussi peu onéreuses que possible pour le Trésor et s'il y a lieu par des substitutions provisoires.



- " Pour ces substitutions, on peut envisager un large emploi de cargos mixtes. Il est vraisemblable aussi des exemplaires intéressants dans la flotte ex-ennemie qui vous sera cédée.
- " Je tiens à vous signaler que les C<sup>ies</sup> ne paraissent pas avoir porté leurs efforts sur la constitution des types de l'espèce; le principe du cargo mixte se prête cependant à toutes les combinaisons puisqu'il peut comporter, pour un même tonnage, des installations pour passagers plus ou moins importantes, suivant les besoins qu'on veut assurer.
- " Avant la guerre, les lignes d'Indo-Chine (Messageries et Chargeurs) étaient exclusivement assurées par de telles unités qui effectuaient en même temps les transports de troupes (rapatriement et relève) pour lesquels elles possédaient les installations nécessaires.
- " Les C<sup>ies</sup> ont envisagé la construction de cargos assez puissants et d'assez fort tonnage pour pouvoir en transformer les plans en navires capables de recevoir des passagers dans des conditions excluant le luxe, mais néanmoins satisfaisantes.
- " Le maintien en ligne de telles unités s'impose d'ailleurs au point de vue des transports de troupes pour lesquels il est toujours prudent d'être prêt à toute éventualité.
- " Je vous demande donc d'agir auprès des C<sup>ies</sup> pour que cette solution soit étudiée d'une façon complète.
- " Votre département poursuit actuellement l'examen des modifications à apporter aux conventions d'avant-guerre des C<sup>ies</sup> de navigation avec l'Etat. Je suis prêt de mon côté, à les examiner avec vous dans l'esprit le plus large. Mais encore faut-il que les C<sup>ies</sup> envisagent de leur côté des solutions transactionnelles telles que celles des navires mixtes bien appropriées aux besoins, qui permettent de réaliser avec les moindres frais, au moins pendant la période de transition, et peut-être pour une durée plus longue.



le programme élaboré par le Ministère des Colonies et accepté d'un commun accord

Je vous serais obligé de me tenir au courant de l'avis que vous aurez donné aux observations et aux suggestions qui précèdent

Signé Laroque

Elles sont, Messieurs, les conditions dans lesquelles nous pourrions l'étude du programme qui nous est soumis.

Quelles sont les modifications qu'on pourrait introduire au programme qui nous est soumis?

Avec la flotte importante que nous devons recevoir, par exemple la flotte brésilienne que je pense pouvoir conserver, grâce à une combinaison, nous devons avoir une flotte considérable

M. le D<sup>r</sup>

3 500 000 tonnes.

M. le S<sup>r</sup> D<sup>r</sup> d'Etat

Pres de 4 millions. Je me demande même avec quoi nous les achèterons. Nous recevons 80 000 tonnes de voiliers allemands avec ou sans moteurs. Nous n'avons pas d'équipages à placer dessus.

M. Louis Lissier

Avez-vous une part proportionnelle de ce tonnage ou sommes-nous obligés de l'accepter en totalité

M. le S<sup>r</sup> D<sup>r</sup> d'Etat

Il est fait un pool de tout le tonnage ennemi et la répartition est effectuée au prorata des pertes éprouvées pendant la guerre. C'est la France qui a subi les plus grosses pertes en voiliers.

M. Louis Lissier

Au lieu de nous restituer une partie du tonnage en surplus on nous rend des voiliers

M. le S<sup>r</sup> D<sup>r</sup> d'Etat

Nulllement: la répartition se fait d'une façon très équitable. Nous aurons d'ailleurs, pour partie, de fort beaux voiliers. Si nous les avions déjà, avec la pénurie de charbon, ils nous seraient très utiles

M. Rioteau

Mais ce qui nous manquerait, ce sont les équipages. Aurons-nous les officiers de port?



M. le S<sup>r</sup> S<sup>re</sup> Etat. Les aurons-nous en effet? En tous cas j'ai la certitude que nous n'aurons pas d'officiers mécaniciens. Il faut faire rapidement quelque chose et j'étudie une formule avec M. Compas. Déjà à Marseille, on ne trouve plus d'officiers mécaniciens.

M. le P<sup>t</sup>

Il faut les payer avant tout.

M. Louis Lissier

Il faut établir un accord avec la marine de guerre.

M. le S<sup>r</sup> S<sup>re</sup> Etat

Je retiens cette suggestion.

M. Louis Lissier

Si on ne leur fait pas quelques avantages, ils iront tous à l'industrie.

M. le S<sup>r</sup> S<sup>re</sup> Etat

Il en est ainsi partout. A la Marine marchande, j'ai 17 démissions. Les gens que je paye 8000, 10000 ou 12000 s'en vont pour 40 ou 45000 dans les grandes compagnies. D'ici quelques temps, j'ennuierai la désorganisation de mes services.

Voici maintenant des renseignements qui, certainement, vous intéresseront.

Notre tonnage d'avant guerre était de	2.550 000 tonnes
Les pertes par faits de guerre sont de	960 000 tonnes
Les pertes par faits de mer	136 000
Total des pertes	1.096 000 tonnes

: il nous reste donc 1.454.000.  
soit en chiffres ronds 1.450 000 tonnes

Malgré les critiques adressées à la vitalité de notre armement, on a fait, pendant la guerre des récupérations. C'est à l'honneur de la nation. Il n'eût pas été bon de s'ébranler à certains moments mais la situation n'est pas aussi mauvaise qu'on l'a cru. On a récupéré par des achats et même par des reconstructions. Voici le chiffre des récupérations par achats et par reconstructions en dehors de tout partage.

Constructions en France pendant la guerre par les armateurs 330 000 tonnes. L'Angleterre nous a déjà livré, en exécution de l'accord Matklay - Clementel 170 000 tonnes marines.

M. le P<sup>t</sup>

Vous nous aviez dit qu'il y en avait 325 000 à livrer.



M. le S<sup>r</sup> d'Etat

Je ne compte que ce que nous avons entre les mains.  
Le Sous Secrétaire d'Etat a acheté 256 000 tonnes. Ce n'est pas le meilleur, il y a des bateaux en bois. La marine de guerre a acheté 46 000 tonnes. Enfin les prises de guerre représentent 50 000 tonnes. Cela représente donne un total en chiffres ronds de 970 000 tonnes. Ainsi nous avons perdu 1 700 000 tonnes et nous avons récupéré environ 970 à 980 000 en ajoutant les bateaux qui sont entre eux revenant en service.

J'estime qu'actuellement nous avons sous notre pavillon environ 2 450 000 tonnes. Il convient d'y ajouter le tonnage allemand et autrichien que doit nous revenir 450 000 tonnes. Les bateaux brésiliens que je compte obtenir 150 000 tonnes. Sur l'accord Matlay élémentaire il reste à livrer 330 000 tonnes : nous allons en recevoir prochainement 80 000 tonnes. Il y a 50 000 tonnes de navires encore en litige. Il s'agit de bateaux à l'ancre les uns dans le Firth of Forth, les autres dans la Weser.

Dans le Firth of Forth se trouvaient des pétroliers qui ont été mis à la disposition de la Commission des réparations. L'Italie doit en recevoir deux et la Belgique un.

Les Américains ont prétendu que ces bateaux appartenant à la Deutsch Petroleum Gesellschaft qu'ils considéraient comme une filiale de la Standard Oil C<sup>o</sup> et déniaient à la Commission des réparations le droit de s'en occuper. Par une note mal taillée, la commission des réparations a décidé que ces pétroliers allaient voyager sous pavillon américain pour le compte de la nation française cela pour leurs voyages.

Dans la Weser, il y avait 100 000 tonnes de beaux paquets qui devaient venir à la Commission des réparations et être distribués entre les peuples ayant droit à la restitution. Nous devions toucher 9000 tonnes. Il y avait surtout le Linsburgia et le Prabantia deux beaux bateaux de brème.



Les allemands ont prétendu les avoir vendus en 1916 aux Hollandais. Il nous fallait monter la garde aux bouches de la Weser. Nous ne l'avons pas fait. Les Anglais ont tenté de nous remplacer mais comme les bateaux en question portaient le pavillon hollandais, ils sont sortis. On les a bien sermonés ils n'ont pas répondu. On n'a pas osé les canonner et ils sont entrés à Amsterdam. J'apprends qu'ils voyagent aujourd'hui. Ce sont les anciens bateaux Oswald et Borschard.

Nous avons à construire en France 650 000 tonnes. Elles sont sur le chantier. Nous avons à construire à l'étranger environ 400 000 tonnes, elles sont commandées. Les Anglais nous offrent en plus de l'accord Maklay - Clémentel à nous construire 100 000 tonnes. Avec cela avec les commandes et les achats des armateurs, nous donnera à la fin de 1921, 4.600 000 tonnes. Si l'on déduit 5 à 6 000 000 tonnes de mauvais bateaux, il restera fin 1921 4 millions de tonnes. Il est donc inutile de se lancer dans des opérations nouvelles, d'autant plus que nous commençons une période de baisse formidable sur le fret et sur les constructions navales. Le prix de revient a la tonne baisse considérablement. Si bien que nombre d'armateurs viennent me demander s'il ne serait pas possible de les autoriser à vendre leurs bateaux. C'est surtout à New York que se constate la baisse. C'est une chose excellente, mais gênante pour ceux qui ont des bateaux commandés.

Je réponds maintenant à M. Linnier en ce qui concerne les voiliers. Nous avons perdu pendant la guerre 209.000 tonnes de voiliers ce qui correspond à une attribution de 80.000 tonnes de voiliers allemands.

Tel est le tableau d'ensemble que je tenais à vous présenter. Nous devons nous en tenir à l'acquisition ou à la construction de paquebots et de pétroliers. Le programme primitif se trouverait ainsi réduit de 4 à 500 millions de francs, et si les Anglais sont généreux s'ils nous accordent les lignes



peut être pour nous redonne encore de 3 à 400 millions  
Il sera dès lors facile de réaliser un accord, au sujet du crédit  
à demander aux chambres, accord que nous établirons  
tout d'abord avec la Commission des finances du Sénat

Les chantiers de construction nous appuient, aussi  
que les Compagnies de navigation, principalement celle des  
Messageries Maritimes dont les intérêts sont ici prépondérants  
Le programme nous l'étudierons et vous l'apporterons  
pour la rentrée

M. Louis Lissier

En ce qui concerne le trafic entre la France et l'Algérie quelle  
serait la participation des compagnies de chemin de fer.

M. le S<sup>r</sup> S<sup>re</sup> d'Etat

Aucune décision n'est encore prise. L'accord, j'aimerais  
se pense, la semaine prochaine au cours de la réunion  
dont j'ai parlé.

Certaines difficultés ont surgi entre le P.L.M. et le Midi  
Le Midi veut bien s'intéresser aux lignes partant de Port Vendres  
et de Cette, mais ne veut pas connaître celles qui partent de  
Marseille. La semaine prochaine, une fois l'accord réalisé je  
pourrai faire tenir une note à la Commission.

M. Jénouvrier

Votre prédécesseur avait nommé une commission  
présidée par M. Peytral chargée d'étudier l'organisation  
des services maritimes entre l'Afrique du Nord et la France  
qu'est devenue cette Commission?

M. le S<sup>r</sup> S<sup>re</sup> d'Etat

Elle s'est évanouie.

M. Gabrielli

Il y a un an qu'elle ne s'est pas réunie. Il s'agit d'une  
commission extraparlamentaire

M. Jénouvrier

C'était une commission consultative

Je pose une autre question. Vous avez dit que vers la  
fin de 1921 vous pourriez avoir 4 millions de tonnes. Presq  
quel pourcentage de bateaux utilisables prévoyez-vous?

M. Louis Lissier

50 pour cent

M. le S<sup>r</sup> S<sup>re</sup> d'Etat

Beaucoup plus que cela

M. le Président

Il y a 20000 tonnes mauvaises



M. le S<sup>r</sup> S<sup>e</sup> d'Etat.

J'estime qu'il faudrait se débarrasser de 280 000 tonnes environ en admettant que nous fassions une loi large d'immunité. Remarque d'ailleurs, que j'ai déjà opéré une réduction de 5 à 600 000 tonnes pour arriver à ce chiffre de 4 millions.

M. Jeunonier

Avez-vous les équipages nécessaires?

M. le S<sup>r</sup> S<sup>e</sup> d'Etat

Si nous arrivons au tonnage dont j'ai parlé, nous manquerons d'équipages pour les voiliers et pour beaucoup de vapeurs. En outre, je l'ai dit, pour les officiers de port et les officiers mécaniciens nous aurons les plus graves manquements.

M. Fargon

Surtout avec la loi de huit heures qui exige le triplement au lieu du doublement.

M. d'Honnelle de Lorient

Sur quel genre de voiliers employez-vous?

M. le S<sup>r</sup> S<sup>e</sup> d'Etat

Sur des trois mats. Il y aura même, je crois, un quatre mats. La plupart sont des bateaux réfugiés en Bolivie et au Chili. Ils allaient chercher des nitrites.

M. Barinbeau

Nous avons entendu ici, une délégation des constructeurs. Il résulte de leur déposition que si l'armement est dans une situation satisfaisante, la construction se trouve dans une situation précaire.

Nous avions des chantiers avant la guerre, il s'en est créés depuis de très importants. Par suite du manque de tôles, ils ne peuvent exécuter ni les commandes déjà faites, ni en prendre de nouvelles: ils assistent à la renaissance de la marine marchande française sans y participer. Par quels moyens pourrait-on leur fournir les matières premières nécessaires? Pourriez-vous nous donner quelques renseignements sur la question des tôles? A-t-on fait le recensement des tôles existant en France, soit dans les arsenaux de l'Etat, soit dans les chantiers privés, soit dans d'autres établissements industriels; on prétend qu'il y a, de-ci, de-là, une certaine quantité de tôles qui sont inutilisées et pourraient se dissimuler.

M. le S<sup>r</sup> S<sup>e</sup> d'Etat

La Marine militaire a des tôles et ne veut pas les retrouver.



M. Brindeau

Cela a été dit au cours de la discussion du budget de la marine à la Chambre des députés.

M. le Haut

Les constructeurs ont dit ici que si l'Etat pouvait leur fournir 800.000 tonnes de charbon de plus, ils pourraient faire toutes les constructions nécessaires.

M le S<sup>r</sup> S<sup>r</sup> Etat

Notre situation en charbon est plus lamentable que jamais. En mai, les Allemands nous ont livré 8000 tonnes de charbon par jour extrait du bassin de la Ruhr. Ils n'en livrent plus que 10.000 par jour.

M le Président

La déclaration des constructeurs a été formelle, le procès verbal de leur audition en témoigne. Les messieurs ne demandaient que du charbon. Que peut-il être répondu à la question de M. Brindeau

M le S<sup>r</sup> S<sup>r</sup> Etat

Il a été dit lors de la discussion du budget de la Marine devant la Chambre, que la Marine se procurerait des tôles qu'elle ne voulait pas céder.

M. Brindeau

Les tôles sont-elles nécessaires pour les besoins de la flotte de guerre ou n'en est-il pas qui avaient été stockées en vue de la construction d'un plus grand nombre de navires de commerce?

M le P<sup>r</sup>

Vous pouvez poser la question demain à M le Ministre de la Marine.

M. Farjon

Les constructions de paquebots que vous envisagez, seraient-elles faites par les chantiers français?

M le S<sup>r</sup> S<sup>r</sup> Etat

Elles seraient évidemment réservées aux chantiers français.

M. Farjon

Les commandes seraient-elles faites par l'Etat ou les armateurs?

M. le S<sup>r</sup> S<sup>r</sup> Etat

Le crédit servira à payer des bateaux construits en France pour des commandes faites soit par l'Etat, soit par les armateurs, soit par d'autres groupements.

M. Louis Lissier

Il y a des tôles très épaisses que la Marine donnerait volontiers, mais il est des tôles minces qu'on conserve pour les petits navires. Il serait au surplus possible



de faire un effort analogue à celui qui a été fait pendant la guerre pour l'armement. Dans les Alpes on a utilisé des forces hydroélectriques considérables pour fabriquer du perchlorate. On pourrait regrouper ces installations on y organiserait des forces électriques qui permettraient d'éviter l'emploi du charbon pour la seconde fusée des torilles. Le charbon ne serait plus nécessaire que pour le laminage auquel servirait le charbon d'Alsace - Lorraine.

M. Faizon

M. le Président

En France nous n'avons que de vieux laminoirs hors de service qui obligent à des manutentions fort coûteuses. La question a été posée aux constructeurs.

Nous n'avons pas à dire ici comment seront faites les fabrications. Il s'agit aujourd'hui de savoir quels crédits doivent être demandés au Parlement et dans quel but. L'affaire des tôles est suivie incidemment, mais ne peut être résolue par le projet de loi. Il n'était pas inutile toutefois de l'indiquer.

Arrivons aux conclusions de M. le Sous Secrétaire d'Etat. Si nous avons 3.700.000 tonnes utiles en fin 1921 c'est déjà un résultat qui marque un progrès sur la situation d'avant guerre.

M. le Sous Secrétaire d'Etat nous a dit n'avoir pas besoin de faire des cargos nouveaux; l'effort des armateurs et des alliés suffit. Le commerce de l'Etat peut être nécessaire pour des paquebots, par ce que le paquebot ne fait pas ses frais, l'Etat devra donc en cette matière intervenir soit en faisant construire et en exploitant lui-même soit en adoptant la formule actuelle de la régie intérieure ou tel autre mode d'exploitation.

Vous avez également parlé des pétroliers. Il y a en France 50 ou 60 000 tonnes de pétroliers.

M. Bignon

M. le Président

60.000.

Nos importateurs auparavant avaient acheté des bateaux



et les avaient mis sous pavillon anglais. Au début de la guerre les Anglais les ont réquisitionnés. Depuis lors on en a construit. 60 000 tonnes c'est insuffisant: un pays qui ne produit pas de pétrole est obligé de faire un effort en vue de s'assurer le moyen de transport. Voilà pourquoi l'Etat doit intervenir pour les pétroliers, comme pour les paquebots.

M. Rivoteau Nous aurons du pétrole si les compagnies étrangères veulent bien nous en donner à transporter.

M. le Président Si nous transportons du pétrole à meilleur compte que celui que nous livrent les compagnies étrangères, nous en aurons peut-être.

M. Rivoteau Pour avoir du pétrole à meilleur compte que celui que nous livrent les compagnies étrangères il faudrait avoir une politique du pétrole.

M. le Président Je me borne à demander, comme pour les paquebots, le concours de l'Etat pour la construction des bateaux à vapeur, qui nous permettraient tout au moins d'amener le pétrole à moins grands frais.

Nous connaissons les intentions du Gouvernement, quelle va être la rôle de la Commission?

Voici la procédure que je propose. M. le Sous-Secrétaire d'Etat prierait M. le Ministre de nous écrire une lettre dans laquelle il nous dirait que la Commission du Sénat restant saisie du projet primitif déjà voté par la Chambre, il apporte à ce projet des modifications. Sur le vu de la lettre du Ministre nous nous engageons de faire un rapport qui serait ensuite transmis à la Commission des finances. Les deux Commissions obtiendraient du Sénat un vote conforme au projet ainsi amendé et le Gouvernement ferait le nécessaire pour obtenir un vote rapide des Chambres.

M. Le Haas Revenant sur la question des tôles, je rappelle que le comité des constructeurs nous a donné une réponse en ce sens: Ils ont dit que l'acier si les tôles







M. le Président

Nous entendrons M. Laroche, mais vous pouvez d'ores et déjà préparer la lettre dont j'ai parlé. Vous nous direz vos besoins au point de vue technique, réserve faite du point de vue financier.

M. Pottevin

Je me suis occupé de la question de la sécurité de la navigation. Le Sénat a ratifié dernièrement une convention conclue à Londres à ce sujet.

Après la guerre, la marine militaire avait mis au point un appareil Langevin qui permet de découvrir un obstacle sous-marin. La Commission avait décidé savoir ce qu'en étaient les études poursuivies dans ce sens. J'ai demandé à M. le Ministre de la Marine une note qui m'a été promise, mais ne m'est pas encore parvenue.

Dans une conversation téléphonique, l'amiral Grandclément m'a fait savoir que les expériences avaient été continuées par la Marine de Guerre et avaient donné de bons résultats. Seulement les essais n'ont été faits que pour la marine de l'Etat qui possède des appareils puissants. Or il importe de se préoccuper des petits bâtiments notamment de ceux qui vont à Terre-Neuve et en Islande et qui sont menacés par la rencontre des icebergs. Les appareils placés sur ces petits bateaux devront être construits sur des données spéciales.

Un appareil avait été monté sur "la Sonnerie", un aviso, qui devait l'expérimenter dans les régions parsemées d'icebergs, or par suite d'accident, cette unité a dû relâcher aux Açores. On recommencera l'année prochaine.

Il importerait de faire des expériences sur des navires de commerce ce serait chose facile après entente entre la Marine militaire et la marine marchande.

M. le S<sup>r</sup> S<sup>r</sup>. Delal

M. Jernouvrier

La suggestion est intéressante et j'en prends note. Chaque année des milliers de marins s'en vont en Islande et à Terre-Neuve. Ils ont souvent d'icebergs



ce sont des tout-petits, des pêcheurs. Je demande à M. le S<sup>r</sup> S<sup>te</sup>  
Etat d'étudier la mise en service de ces appareils de secours  
sur ces petits bateaux.

M. le S<sup>r</sup> S<sup>te</sup> Etat.

Je ferai le nécessaire.

M. le P<sup>r</sup>

Vous nous remercions M. le Ministre de vos explications  
et des chiffres que vous nous avez indiqués.

M. Bignon se retire.

La séance est levée.

Le Président



Séance du Vendredi 2 Juillet 1920

Présidence de M. Doumergue P<sup>r</sup>

Présents M. M. Jénouvrier, Brindeau, Lasser, Dubouy, Gabrielli, Fénoux, Reveilland, Henry-Michel, Pottier, D'Estournelles de Constant, Farjon.

Audience de M. Landry Ministre de la Marine

M. le Ministre de la Marine est introduit, il est assisté de l'amiral Salais chef d'état-major.

M. le P<sup>r</sup>

Nous sommes heureux, Monsieur le Ministre, de pouvoir vous entendre au sujet du programme de constructions navales de la marine de guerre. Votre prédécesseur avait déposé un projet de loi, la Chambre des députés ne paraît pas vouloir y donner suite. La Commission de la Marine du Sénat serait désireuse de savoir quels sont les projets actuels de la Marine, à quelle politique doivent répondre les projets que peut avoir la Marine, quelles sont les mesures prises pour répondre aux besoins immédiats du pays. Nous serions également heureux de savoir si, en ce qui concerne les équipages, le commandement, vous avez, à l'heure présente, les ressources suffisantes pour répondre dans certaines éventualités aux besoins de notre défense.

M. Landry Ministre de la Marine

Je suis heureux d'avoir été convoqué devant la Commission de la Marine. Je vais faire l'exposé général que vous me demandez, sauf à répondre ensuite aux questions qui pourraient m'être posées.

La première chose que doit faire un ministre au lendemain de la guerre, c'est d'établir un bilan de l'administration qu'il est appelé à administrer. Le bilan, pour la Marine, ne paraît pas entièrement satisfaisant tant en ce qui concerne le personnel, soit en ce qui concerne le matériel.



D'abord le personnel.

On constate dans le personnel officiers de tous les corps un certain découragement. Il s'explique par des causes multiples. La Marine a, pendant la guerre, joué un rôle glorieux et d'avoir contribué à la victoire, au prix des plus grands sacrifices et des plus grands périls. Elle se sent le sentiment que la nation ne le sait pas assez.

Les officiers de l'armée de mer, se heurtent, comme les officiers de l'armée de terre à de graves difficultés d'existence matérielle que tout le monde peut mesurer. Les officiers de la marine se demandent quelle sera désormais leur carrière si l'institution à laquelle ils se sont dévoués ne demeure pas une arme puissante.

Ce découragement se manifeste par des départs nombreux ou par des demandes de départ. A mon arrivée au ministère j'écrivais que, en raison de nos dispositions politiques nouvelles et de nos difficultés budgétaires, il y avait lieu de laisser aux officiers de carrière desirant de chercher ailleurs une situation, toutes les facilités désirables. J'avais préparé des décrets à cet effet. Mais la réalité m'est apparue tout autre. Voilà pourquoi j'ai dû me montrer assez rigoureux sur l'octroi de congés sans solde ou hors cadres qui me sont demandés par un grand nombre d'officiers. J'ai dû me refuser les congés hors cadres à tous les officiers qui au bout de deux congés de trois ans, c.-à-d. six ans n'auraient pas atteint l'âge de la retraite. Cette mesure restera en vigueur jusqu'à la fin de septembre date où une nouvelle promotion d'officiers sortira de l'école d'application.

Voilà pour les officiers de marine ou des corps assimilés. Si je parlais du corps du génie maritime, la situation serait plus grave encore.

La situation des sous-officiers n'est pas meilleure. Depuis



quelque temps a été mis en vigueur un nouveau mode d'avancement à caractère semi-automatique qui a eu pour résultat d'entraîner une diminution de la valeur de ces cadres.

En ce qui concerne les équipages, la situation a été lamentable l'an dernier : je fais allusion à des souvenirs pénibles, cette crise morale est aujourd'hui surmontée et les rapports que je reçois aujourd'hui montrent le relèvement de l'état moral des équipages.

Mais à défaut de crise morale, nous allons à une crise prochaine d'effectifs. Au cours de la guerre nous avons reçu de nombreux engagements par ce que certains pensaient que la marine offrait moins de dangers que la guerre de tranchées : ces engagements viennent à expiration : des vides profonds vont se creuser et il faut aussi faire entrer en compte la réduction de service qui interviendra pour l'armée de terre, réduction que nous serons obligés de faire pour l'armée de mer. Ces vides nous préoccupent beaucoup.

Considérons maintenant le matériel : la flotte qui nous reste au lendemain de la guerre est assez petite : nous avons subi des pertes importantes : certaines unités ont été détruites par faits de guerre, d'autres ont dû être déclassées : elles ont perdu leur valeur militaire. De plus nous avons fort peu construit, quelques cuirassés presque terminés au moment de la déclaration de guerre ont été achevés. Pour le reste, la construction a été à peu près nulle. Les arsenaux ont été désorganisés par la mobilisation, et puis ils ont travaillé, dans une large mesure pour les besoins de l'armée de terre. Enfin on a voulu combattre l'arme nouvelle dont nos ennemis avaient intensifié l'usage : le sous-marin. Il a fallu construire de petits bâtiments propres à la chasse du sous-marin.



Just cela a absorbé la capacité de construction de nos arsenaux  
de guerre se compare aujourd'hui notre flotte.

Nous avons 7 cuirassés type Dreadnought auxquels on peut ajouter  
4 cuirassés d'un type antérieur aux Dreadnought soit 11 cuirassés.

Nous avons en outre quelques croiseurs cuirassés dont il ne faut pas tenir  
grand compte car c'est un type universellement condamné aujourd'hui.  
De plus une série de croiseurs légers, vieux bateaux: pas un seul n'a  
de valeur militaire sérieuse.

Torpilleurs auxiliaires et conducteurs d'escadrilles: 68

Torpilleurs réellement utiles c.àd. destroyers: 33

Enfin nous avons 33 sous-marins âgés de moins de dix ans  
d'une valeur égale. A parler franc, ils ne sont que de bonnes  
unités.

La flotte de guerre s'accroîtra prochainement d'un certain nombre  
d'unités provenant des flottes allemande et austro-hongroise. Nous  
recevrons 5 croiseurs légers de 3 à 5000 tonnes dont 27 à 28  
nouveaux: ce sont d'assez bonnes unités. Le Grandenz et le Rogensburg  
sont de 1914 et 1913; le Stuttgart est de 1906.

Pour les œuvres de paix, ils pourront tout au moins rendre  
quelques services. Les Italiens de leur côté doivent en recevoir 5.  
Outre ces 5 croiseurs légers nous recevrons 10 destroyers et 10  
sous-marins.

Même en tenant compte de ces acquisitions, notre flotte sera  
loin d'avoir le rang qu'elle tenait il y a quinze ans. Nous  
occupons le deuxième rang à ce moment: je ne sais si nous  
arriverons maintenant au quatrième, malgré la disparition  
de la flotte allemande. Nous ne pouvons soutenir aucune  
comparaison avec les flottes anglaise, américaine et japonaise.

M. Henry Michel  
M. le Ministre

Et l'Italie

En ce qui concerne l'Italie nous avons l'avantage pour les  
cuirassés. Nous avons ainsi que je vous l'ai dit 7 dreadnoughts  
et 4 pré-dreadnoughts: l'Italie a 5 dreadnoughts et 4 pré-dread-  
noughts. Nous avons une certaine avance pour les croiseurs-cuirassés



Pour les croiseurs nous sommes déjà en retard. Nous allons en recevoir 5. L'Italie en a 4 et va en recevoir 5 également. L'Italie a 12 conducteurs d'escadilles, nous n'en avons pas. Nous avons 33 destroyers plus 10 que nous allons recevoir de l'étranger, l'Italie en a 43 et va en recevoir dix aussi. Nous avons 33 sous-marins, l'Italie en a 68.

La situation n'est donc pas brillante

Nous ne pouvons consentir à notre déchéance navale. Un enseignement s'est dégagé de la dernière guerre : une nation ne peut vaincre qui n'ait la domination de la mer et la liberté de son trafic.

Même en écartant l'hypothèse d'une guerre navale, il n'est pas indifférent, dans la paix, que, pour la défense de ses droits, de ses intérêts dans le monde, et de sa puissance coloniale, une puissance comme la France se présente avec une force navale sérieuse. La force navale compte autant et même plus dans certains cas que la puissance de l'armée de terre.

Or une marine ne vit que si elle construit : le matériel naval se démode rapidement : il faut le renouveler, c'est ainsi que le Japon lorsqu'il a élaboré son dernier programme naval, a décidé qu'aucune unité de combat ne serait considérée comme telle si elle avait plus de huit ans d'âge. Il est possible qu'il y ait dans cette décision un peu de truquage, il peut y avoir la un moyen de se réserver la possibilité d'augmenter sa flotte. En France les programmes précédents prévoyaient pour les unités une durée de service de 20 ans.

Donc une marine doit construire. Quels sont les besoins que nous envisageons. L'état-major général travaille en vue d'établir un programme. Les propositions sont examinées par le Conseil supérieur de la Marine. Le programme n'a rien d'immuable. Nous sommes en effet à un moment où plus que jamais, l'avenir est incertain. Dans le traité de Versailles, dans le pacte qui l'accompagne on annonce la réduction des armements. Cette disposition sera-t-elle appliquée?



L'Angleterre et l'Italie paraissent avoir arrêté leurs constructions. Mais la volonté qui affermit les Etats-Unis de s'assurer la supériorité sur les mers, inquiète naturellement l'Angleterre qui répondra sans doute à cela par des mesures nouvelles. L'Espagne de son côté envisage pour l'an prochain un programme naval: ce programme comprendrait 3 cuirassés de 3000 tonnes, des torpilleurs, des sous-marins. J'ai demandé à notre attaché naval de Madrid de vous renseigner sur ce point particulier.

En outre de la dernière guerre il n'y a pas eu de dégel de l'enseignement. En fin nous devons proportionner notre effort aux possibilités financières.

Quoi qu'il en soit, il y aura bientôt chez nous un programme naval qu'il sera peut-être bon de ne pas rendre public: bien entendu la commission de la marine et la Commission des finances seront tenues au courant.

Dores et déjà il est une première tranche de constructions qui a été envisagée par mon prédécesseur, M. Leygues. Le 13 janvier dernier il a déposé sur le bureau de la Chambre des députés un projet de loi portant d'une part abandon de la construction des cuirassés type Normandie auxquels on travaillait à la veille de la guerre et dont la construction fut interrompue. Leur achèvement coûterait 400 à 700 millions selon qu'on les terminerait tels qu'on les avait prévus ou tels qu'on les améliorerait. Et après cette formidable dépense, on aurait des bâtiments très inférieurs à ceux que possèdent l'Angleterre, les Etats-Unis et le Japon.

Le projet de M. Leygues prévoyait en outre la mise en chantier de 6 croiseurs éclaireurs, et de douze torpilleurs éclaireurs. Je fais mieux ce projet.

Cependant je l'ai amendé sur deux points: j'y ai inscrit une douzaine de sous-marins; en second lieu j'ai modifié d'accord avec le Conseil supérieur quelques caractéristiques des navires à construire. Les croiseurs éclaireurs doivent être de 3.200 tonnes et filer 20 nœuds. Pour suivre ce qui se fait



en Angleterre, aux Etats-Unis, au Japon, où on a lancé des croiseurs filant 33 ou 34 nœuds j'ai augmenté à 35 nœuds la vitesse de nos nouvelles unités ce qui fera passer le tonnage de 3.300 à 8.000 tonnes.

Le projet ainsi modifié a été examiné par la Commission de la Marine militaire de la Chambre. Le rapport est à l'impression. Je vais cependant savoir que la Commission doit discuter encore les caractéristiques des bâtiments : je crois que c'est un point sur lequel les <sup>chefs</sup> parlementaires n'ont pas d'avis à émettre, la fixation des caractéristiques appartient au ministre.

M. Tissier

Il a toutefois été admis que le Parlement pourrait imposer un minimum de vitesse et un maximum de tonnage.

M. le Ministre

Le premier programme représente une dépense de 800 millions échelonnée sur trois ans et demi pour les croiseurs et deux ans et demi pour les torpilleurs et sous-marins.

Avant la guerre les constructions neuves représentaient 38% du budget total de la marine. Le prix des navires a triplé. Si on inscrit 180 millions on ferait ~~le~~ le tiers de l'effort d'avant-guerre. 240 millions ne représenteraient encore que la moitié de cet effort.

L'Etat-major travaille d'autre part au programme d'astronavigation maritime qui sera bientôt soumis au Conseil supérieur, et à un programme de défense des côtes.

Indépendamment de ces programmes nous nous proposons réaliser d'autres améliorations c'est ainsi que nous venons de décider la création, à l'Etat-major, d'un service de recherches scientifiques, lequel provoquera le plus possible la collaboration des savants. C'est une voie dans laquelle on a été poussé pendant la guerre nous y perséverons, car j'estime que la science est appelée à jouer un rôle important dans les luttes navales de l'avenir.

Qu'avons nous fait pour le personnel. Nous préparons une loi des cadres et nous avons amélioré la situation matérielle de nos officiers.

En ce qui concerne les équipages nous demanderons à la guerre



de faciliter les engagements dans l'armée de mer. Nous serons obligés d'aller plus loin, et de demander à la loi annuelle des hommes pour assurer les services à terre de la marine.

Enfin nous envisageons un recrutement aux colonies. Une commission présidée par le général Mangin étudie cette question au Ministère de la Guerre. Nous avons été associés à ces travaux, et nous prenons des dispositions pour avoir des compagnies de formation à Bizerte, Dakar et Saigon. Pendant la guerre nous avons fait appel dans l'armée de mer à des colons, à des Annamites, à des Annamites, le résultat a été excellent. Il s'agit d'établir ce recrutement sur des bases claires.

En ce qui concerne les ports et les arsenaux, nous entrons dans une période de compression. Nous avons six arsenaux en France et dans l'Afrique du Nord et trois établissements hors des ports. C'est une lourde charge surtout si on envisage la nécessité d'améliorer l'outillage de ces arsenaux. Il faut donc concentrer nos efforts. Le Conseil supérieur de la Marine s'est prononcé pour la suppression et la cession des arsenaux de Lorient et Rochefort ainsi que de l'établissement de Guérogny.

M. Henry Bérenger préside une commission interministérielle qui étudie les mesures préparatoires pour établir ces projets: rien ne peut d'ailleurs être fait sans l'assentiment du Parlement. Mais aucun projet ne sera établi si nous ne trouvons pas en face de nous des cessionnaires sérieux et si ces opérations ne peuvent être effectuées dans des conditions avantageuses.

Si nous ne pouvions céder nos arsenaux, nous serions peut-être amenés à organiser autrement celui de Lorient en le spécialisant dans les constructions neuves. Il serait bon de développer Bizerte, car il serait indispensable si les communications venaient à être momentanément interrompues entre la Métropole et l'Afrique du Nord. Le développement exigeait des sommes considérables aussi, il y aurait peut-être lieu d'entrer dans les vues de l'amiral Darnieu, préfet



marine de Bizerte qui propose d'étudier une formule d'autonomie financière qui permettrait à l'arsenal de Bizerte de se perfectionner et de s'agrandir sans qu'il soit besoin de faire appel aux fonds du budget. La question est à l'étude, je n'en dis un mot qu'en passant.

Enfin si je voulais être complet il me faudrait dire un mot des questions d'administration qui me préoccupent à un très haut point.

Le problème actuel de l'administration de la Marine est un problème de rendement: il peut se condenser dans la formule suivante: ressources limitées et maximum de résultats. Les questions d'administration ont donc une importance particulière.

J'ai ~~mis~~ deux organismes qui les étudient: le premier est le comité consultatif créé par un décret à l'effet de fournir à la Commission Hébrard de Villeneuve, en ce qui concerne la marine tous les éléments de travail nécessaires. Le comité consultatif est présidé par l'amiral Lacaze: il étudie la réorganisation de l'administration centrale et la réorganisation de cette multitude de corps que possède la Marine et dont le fonctionnement n'accroît pas le rendement dont je parlais tout à l'heure.

Le deuxième organisme est la commission de révision des formes de comptabilité. Il s'agit de simplifier la comptabilité de la Marine dans la mesure où cela ne diminue pas les possibilités de contrôle parlementaire ou autre. Il y a des documents que publie la Marine, documents auxquels travaillent des centaines d'employés et qui sont d'une inutilité parfaite.

Sans dommage pour le contrôle, il y a des simplifications sérieuses à opérer.

En somme, nous nous trouvons aujourd'hui dans une période de recule sur certains points. Pour d'autres au contraire nous sommes dans une période de



préparation et de travail intense

A ce travail de préparation un organe s'adonne tout partiellement, c'est l'Etat-major. Je regrette un instant d'avoir à côté de moi l'amiral Saladin sa présence m'empêche de dire quelle compétence et quelle intelligence il apporte à l'étude des questions que je veux de passer en revue.

M. le Président Ce que vous ne dites pas, nous le savons.

M. le Ministre Les réalisations se préparent. j'aurai besoin, Mémoris, de votre concours, j'espère qu'il ne me fera pas défaut (Marques d'approbation)

M. Jenuvrier J'appelle Monsieur le Ministre toute votre attention sur les administrateurs de la Marine. Ils viennent de chez vous

M. le Ministre Ils ne nous appartiennent plus

M. l'Amiral Saladin Ils appartiennent à la Marine marchande

M. Jenuvrier Je répète qu'ils sortent de chez vous. Ils sont encore inscrits sur les contrôles de la marine militaire. On les a peut-être un peu sacrifiés.

Tout à l'heure Monsieur le Ministre a dit que pour compresser les dépenses il allait supprimer certaines Prefectures maritimes, non pas les arsenaux. Je connais bien Lorient je ne vois pas que vous songiez à supprimer l'atelier de constructions qui s'y trouve. Si Lorient est un mauvais port de refuge, c'est un excellent atelier de constructions et je le recommande à la bienveillance de M. le Ministre. Mais comme dans la mesure du possible il serait bon de recourir à l'industrie privée pour les constructions je pense que la location à moitié de l'arsenal de Lorient serait une excellente opération.

M. le Ministre Je répondrai tout d'abord que les administrateurs de l'inscription maritime ne nous appartiennent plus.

M. Jenuvrier Ils font votre travail

M. Tissier Les administrateurs servent de plus en plus le liait d'union entre la marine militaire et la marine marchande.



M. Henri Michel Les administrateurs sont réunis à la fois par la Marine de guerre et par la marine marchande

M. le Président Il y a un ministère de la marine militaire, et un sous-secrétariat de la Marine marchande. Nous ignorons d'ailleurs encore ce qu'est exactement ce dernier. Le Sous-Secrétaire d'Etat ne le sait pas très bien lui-même.

M. le Ministre On me demande des contre-propos pour des affaires proposées par la marine marchande. Si je leute une observation sur ces affaires, on me répond: cela ne vous regarde pas.

En ce qui concerne le partage des attributions entre la marine militaire et la marine marchande, la marine militaire avait, au mois d'août 1918 je crois, adressé un projet à la marine marchande. Le projet nous est revenu et y a quinze jours, la réponse était faite sur un ton assez vif. Nous avons fait une réponse conciliante en proposant la réunion d'une commission interministérielle qui réglerait le partage d'attributions.

M. Henri Michel Tout à l'heure Monsieur le Ministre nous a dit qu'il avait renoncé à modifier les bâtiments du type Normandre et renoncé à leur achèvement, car, même modifiés ils n'auraient plus grand valeur.

C'est ce qui se produit lorsqu'on opère une modification aux plans d'un navire en construction, nous l'avons constaté à la commission d'enquête sur l'ensemble des services de la marine et j'avais en qualité de rapporteur demandé au Ministère de la Marine de renoncer à ces pratiques.

En ce qui concerne le programme naval que vous nous avez exposé n'y aurait-il pas lieu d'examiner si notre politique navale, ne doit pas être fonction de notre politique étrangère générale. Le programme a-t-il été étudié d'une part en fonction de notre politique étrangère et



d'autre part, en fonction de nos possibilités financières. Sur ce dernier point, vous avez, je crois, répondu.

M. le Ministre

Mes propositions ont été délibérées en conseil des Ministres, c'est dire qu'il a été tenu compte de notre politique étrangère.

M. d'Estournelles de Constant

Monsieur le Ministre a fait tout à l'heure allusion en termes secrets à des embarras auxquels pourrait se heurter la marine française étant donné la complexité et l'étendue de nos devoirs par conséquent de nos responsabilités et en présence aussi de l'étendue de nos possessions, de nos côtes.

En face de cette tâche nous avons des ressources financières insuffisantes et peu de personnel.

Avec sincérité et sans pessimisme, Monsieur le Ministre a fourni ce qu'il pouvait nous dire de définitif sur le programme naval. En effet, présentement, il n'y a qu'incertitude et obscurité.

La question de la limitation des armements nous oblige à rester en suspens. M. le Ministre nous a dit que cette circospection était d'autant plus inquiétante que, si certaines puissances navales se réservent, d'autres au contraire adhèrent dans la voie des constructions intensives.

On ne sait toujours pas ce que va faire l'Angleterre et nous n'avons pas sujet d'être pleinement rassurés sur la modération des constructions anglaises. Pour nous donner une idée du courant auquel il sera peut-être difficile de résister M. le Ministre nous a cité l'exemple de l'Espagne qui se fait construire des cuirassés de 30000 tonnes.

Ainsi on va construire des bateaux de guerre de 30000 tonnes, peut-être même de 44000.

M. le Ministre

M. d'Estournelles de Constant

Nous touchons à l'absurde: les Américains s'appretent à construire des navires de 44000 tonnes et ils parlent déjà de 90000 tonnes!

Pouvons nous suivre pareille ascension et qu'arrivera-t-il si nous ne suivons pas?

Notre silence, dans lequel entre beaucoup de patriotisme —



time, mais aussi beaucoup d'inquiétude, ne se gâta pas que nous sommes exemptés de toute préoccupation en ce qui concerne un avenir qui peut être l'objet de discussions passionnées dans tout le pays.

Je remercie M. le Ministre de la circonspection avec laquelle il a fait son exposé.

M. Lissier

Je voudrais dire un mot de la question des administrateurs de l'inscription maritime non point pour ce qui a trait au partage des attributions entre le sous-secrétariat d'Etat de la Marine et le Ministère de la Marine, mais parce que vous proposez une réforme générale de votre administration.

L'administrateur de l'inscription doit s'occuper du personnel il est encore le tuteur des marins qui sortent pour la plupart de maisons de la guerre. Lorsque vous voudrez conjurer votre crise d'effectif, une de vos grandes ressources sera d'accorder des avantages tout-à-fait particuliers aux marins de vos équipages qui iront au commerce. C'est ce qu'a fait l'Angleterre. Il faudra établir des liens étroits entre ce personnel et les administrateurs de la Marine.

Quand les administrateurs de la Marine sortent passés à la Marine marchande, on a pris une partie de leurs attributions, une très petite, qu'on a mise entre les mains de l'intendance, celle qui concerne la tenue des fascicules et des livrets militaires. Plus vous irez plus la marine marchande et la marine de guerre se pénétreront et plus vous serez obligé de remettre entre les mains des administrateurs ce service des inscrits maritimes comme cela se faisait autrefois.

J'attire votre attention sur un autre point. Le port de Begeste est fort intéressant. Beaucoup voudraient le voir non seulement un port de construction, mais encore un centre de fabrication de tôles, de fers métallurgiques, surtout si les minerais de l'Ouenza étaient détournés de ce côté. Il



pourrait se faire en temps de guerre, que les navires en rade de Bizerte fussent dans une situation difficile (j'en appelle au chef d'état-major in présent), il est facile de boucler Bizerte comme on a bouclé Port Arthur. C'est cette facilité d'embouteillage qu'il faudrait surveiller à Bizerte. Je me contente d'appeler l'attention de M. le Ministre sur ce point. C'est peut-être superflu. Mais tout cela doit se traduire par des crédits.

Il y a aussi la question du programme: elle est dominée comme on vient de le dire par notre politique étrangère et par notre politique financière. Votre prédécesseur a déposé un programme où on a mis la charrue avant les bœufs. Le Conseil supérieur n'a pas qualité pour dire quels bateaux doivent être construits. Son rôle est simplement, une fois le but à réaliser indiqué par le Parlement, de déterminer quels sont les moyens à employer. Le Conseil supérieur a voulu donner une demi-satisfaction à tout le monde en mettant dans le programme les croiseurs éclaireurs qui auront jusqu'à 8000 tonnes de déplacement, c.à.d. qui pourront porter un pavillon amiral, mais seront incapables de défendre les routes. C'est contre l'Angleterre ou l'Amérique que vous aurez à défendre les routes avec ces bâtiments or ils ne pourront lutter ni contre les cuirassés ni contre des sous-marins de haute mer. Ils ne peuvent d'ailleurs servir de paquebots militaires aptes à arborer le pavillon national un peu partant. Ce sont des bateaux de guerre pourquoi faire? Ils sont incapables de lutter contre d'autres navires de guerre. Ce sont des bateaux qui ne répondent à rien.

M. le Ministre  
M. Lussier

Je fais toutes réserves sur ce que vous venez de dire. Puisque vous n'entrez pas dans la construction d'escadre et que par conséquent vous ne voulez pas devenir une puissance maritime d'escadre, et sur ce point vous avez raison, ces navires ne pourront vous servir d'éclaireurs. Donc cette branche de votre programme ne correspond



pas à un point de vue politique. Tant que vous n'aurez pas de programme politique je ne vois pas à quoi peuvent servir ces six croiseurs éclaireurs surtout s'ils coûtent 8000 £. Ce serait une dépense tout à fait inutile.

M. Desbournelles de  
Cristant

Le ministre a répondu sur ce point à votre argumentation. Il a fait une distinction entre la flotte de guerre et la flotte de paix. J'ai suivi ses paroles avec intérêt en ma qualité d'ancien diplomate. Les croiseurs serviraient à faire des manifestations impressionnantes.

M. Tissier

Je ne dis pas que ce sont des bateaux utiles, mais j'estime qu'il serait préférable qu'ils puissent marcher avec une vitesse constante comme les paquebots. Mais ce serait des bateaux qui auraient la prétention d'être des bateaux de guerre et non des bateaux d'apparat. Je vous répète que dans ce rôle, ils ne répondent à rien.

Restent les 12 torpilleurs éclaireurs et les sous-marins. On avait soigneusement étudié dans le programme précédent quel serait le rôle de la France, qu'on n'avait même pas mis un sous-marin en chantier. Le ministre actuel a réparé l'erreur. J'esquis de son avis en ce qui concerne les torpilleurs éclaireurs et les sous-marins : les torpilleurs auront de nombreuses utilités et notamment serviront contre les sous-marins : ils couleront aussi les escadrilles.

Enfin je me permets de vous soumettre une idée que je considère comme très importante, à savoir la suppression des préfectures maritimes. Elles avaient été données jadis à des administrateurs civils. Ceux-ci étaient chargés de pourvoir aux constructions nécessaires et de réquisitions tout ce qui était indispensable à la marine. Ils étaient les représentants du Gouvernement et avaient juridiction sur tout ce qui était dans la zone maritime. En temps de paix, cet administrateur était chef de l'arsenal, en temps de guerre un amiral en prenant la direction



En fait quel est le rôle de votre préfet maritime actuel : il ne fait que présider un conseil de l'arsenal. Cela n'aura aucune raison d'être le jour où vous aurez un directeur de l'arsenal responsable.

Il y a ainsi toute une série de services, dans lesquels le Préfet maritime joue le rôle d'un chef de bureau et nullement d'un chef militaire. Au point de vue militaire, il n'a plus qu'une attribution l'administration du corps des officiers et les mouvements du port. Il n'y a plus aucune raison de maintenir les préfets maritimes.

Ce n'est pas à dire qu'il faille supprimer les officiers qui occupent cet emploi, mais il faut leur donner un autre rôle. Le préfet maritime doit assurer la défense des côtes il a sous ses ordres en temps de guerre ~~le~~ le gouvernement de la place et les officiers affectés aux batteries de côte. Il est le chef des torpilleurs des sous-marins et s'occupe des barrages. Le rôle de ce préfet serait-il diminué s'il avait à sa disposition un destroyer un peu plus puissant que les autres qui lui permette de parcourir son secteur et où il pourrait arborer son pavillon. Il aurait ainsi un commandement effectif, au lieu d'un commandement fictif.

Il y a là une transformation nécessaire du rôle du Préfet maritime. Plus vous irez plus la défense des côtes devra être dirigée par un amiral chef de secteur ayant sous ses ordres des amiraux occupés par des fonctions purement militaires. Il sera nécessaire d'avoir pour ces postes des officiers jeunes et actifs.

Quant aux arsenaux ils n'auront leur plein rendement que lorsqu'ils seront autonomes.

M. le Ministre

Vous reconnaissez que les préfets maritimes ont un rôle militaire à jouer et qu'il faut le développer. Ses à présent son rôle est considérable, il a la haute main sur le travail de réparation des bâtiments, enfin il a la direction



des services offensifs et défensifs. Il aura place importante & la défense des côtes.

M. Tisser a parlé du programme fragmentaire que le Gouvernement proposait aux Chambres. Ce n'est pas le moment de le discuter. Lorsqu'il vous sera venu, je m'expliquerai plus longuement devant vous.

Neanmoins je veux dès maintenant relever ce que M. Tisser a dit de l'omission faite par M. Degues des sous-marins. Pour être juste il faut considérer que lorsque le projet la situation n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui. On pouvait à ce moment se demander si les négociations et les délibérations que vous savez ne conduisaient pas à une prohibition complète de l'emploi des sous-marins, ou tout au moins à une limitation de cet emploi comme arme navale. Il était donc tout naturel que la question fût réservée. Les choses ont, depuis, pris une autre tournure.

M. le Président Il serait plutôt à craindre que leur utilisation ne se développât.

M. le Ministre Il existe des puissances étrangères que je n'ai pas à nommer, qui auraient voulu qu'ils arrivât...

M. le Président ... à leur suppression.

M. le Ministre Ceci peut expliquer la lacune dont parlait M. Tisser. Je ne partage pas non plus l'avis de M. Tisser en ce qui concerne les croiseurs légers. De tels croiseurs, dotés d'une grande vitesse, auront un rôle multiple en temps de guerre. Ils balayeront nos escadres, car nous avons encore 11 cuirassés, ils auront aussi à lutter contre les navires similaires de la puissance ennemie, qui feraient la chasse à nos contre-torpilleurs, torpilleurs et sous-marins, ils balayeront les mers devant nos flottilles, ils assureront nos liaisons avec nos possessions lointaines. Ils seront très utiles. J'aurai l'occasion de revenir sur ce point.



M. Lefrand

En ce qui concerne les croiseurs, il y a une réponse à faire à M. Lissier, elle est tirée du traité de paix. Il faut au moins que la flotte française soit supérieure à la flotte allemande. D'après l'article 390 du traité de paix, l'Allemagne a le droit d'avoir six croiseurs. Nous devons avoir des bateaux en nombre correspondant sinon supérieur. C'est là mon sentiment personnel. Si je ne trouvais pas dans le traité de paix la possibilité pour l'Allemagne d'avoir des croiseurs, j'insisterais dans le sens de M. Lissier.

M. Pottevin

Il ne s'agit pas ici d'un programme général, mais d'un programme fragmentaire répondant à des nécessités urgentes. Les constructions qu'il prévoit répondent à des types que nous n'avons pas. Nous avions des croiseurs légers conçus d'après des vues étroites, nous n'avions pas de torpilleurs éclairés. Quand aux sous-marins l'Italie en a 38 de plus que nous. Par conséquent ce programme répond bien à des besoins urgents et pourrait avoir sa place dans n'importe quel programme d'ensemble.

M. le Ministre nous a dit qu'il avait créé un service des recherches scientifiques. La Commission de la Marine s'étant préoccupée des recherches faites sur l'utilisation des ultrasonores dans la navigation militaire au général. Le Etat-major m'a fait tenir une note sur ces recherches. Des essais devraient être tentés sur la Sonme mais cet avis par suite d'avaries a dû relâcher aux Bermudes: on annonce l'intention de poursuivre les études sur un autre navire de guerre qui doit se rendre en Islande. Cela peut être long, j'estime que vous ne faites pas des expériences en assez grand nombre, et assez répétées. La Marine expérimente son appareil surtout sur des navires de guerre par conséquent ses ultrasonores ont des caractéristiques en rapport avec la puissance des éléments électriques des bateaux de guerre. Pour les mettre sur un navire de



gouvernement il faudra créer un appareil du même type, mais adapté aux moyens moins puissants d'un navire de commerce.

J'ai insisté auprès de M. le Ministre de la Marine, pour qu'il obtienne du Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine marchande une collaboration étroite. On pourrait placer un certain nombre d'appareils sur les bateaux se rendant à Terre-Neuve. M. Langevin est disposé à se prêter à cet essai. La question avancerait vite si la marine militaire avait le matériel est suffisant, se mettant d'accord avec la Marine marchande.

M. l'Amiral Saladin

Nous ne manquons pas de nous mettre en rapport avec la marine marchande.

La question intéresse surtout les navires à passagers, c. a. d. les navires à grande vitesse. Les navires à petite vitesse, découvrent en effet toujours à temps la banquise par les phénomènes ordinaires de l'air. Or ces navires à passagers ont aujourd'hui de surcroît des moyens aussi considérables que ceux que l'on trouve à bord d'un navire de guerre.

Les petits bateaux marchent à six ou sept nœuds, leur masse est petite et ils sont facilement arrêtés, il peuvent aborder une banquise sans danger. La question ne se pose pas pour eux, elle n'intéresse que les paquebots.

M. le Président

Or maintenant que vous vous mettez d'accord avec la marine marchande la Commission a satisfaction.

Il ne me reste plus qu'à remercier Monsieur le Ministre d'être venu devant nous. Nous avons écouté avec soin ses explications; nous en avons constaté la modération et la prudence. Nous pouvons vous assurer M. le Ministre de notre collaboration.

M. le Ministre

C'est moi qui remercie la Commission de son accueil. En terminant et bien que ce soit la Commission des finances qui soit compétente je tiens à vous informer que j'ai demandé l'insertion dans la loi de finances de deux



disposables. L'une a reporté la création d'un surintendant  
général au Ministère de la Marine, l'autre m'autorise  
à pourvoir provisoirement par décret, en attendant une loi  
des cadres, les effectifs des différents cadres de la marine

Monsieur le Ministre se retire

La séance est levée

Le Président



Séance du Mardi 20 Juillet 1920

Présidence de M. Gaston Dannerque

Présents M. M. Jenuvrier, Morand, Le Bars, Reuilland  
Riotteau, Guilleaume, Gay, Brindeau, Dubouy,  
Henri-Michel, Henri-Roy, Louis Martin, Lénier,  
Reuilland.

M. le P<sup>t</sup>

Nous avons été saisis d'un projet de loi modifiant les  
art 34, 38, 36, 37, 40 de la loi du 10 Juin 1896 portant organi-  
sation des officiers de Marine et du corps des équipages de  
la flotte.

M. le Ministre de la Marine m'a fait connaître que le  
vote de ce projet était urgent. J'ai demandé à M. Gabrielli  
de bien vouloir étudier la question et nous présenter  
aujourd'hui un rapport qui vous exposera l'économie du  
projet. Son rapport conduit à l'adoption du projet.

Il s'agit de modifier les règles de l'avancement en  
permettant au Ministre de diminuer le temps d'embar-  
quement. Cette modification est rendue nécessaire à la suite  
de la diminution du nombre de nos unités à la mer et  
par la création de corps, qui font en mer naviguant  
pas, font un service équivalent au service à la mer.  
Je veux parler de l'aéronautique maritime.

M. Gabrielli

donne lecture de son rapport qui est adopté.

M. Gabrielli est autorisé à le déposer à la séance de  
ce jour.

M. le Président

Nous avons entendu à l'une de nos dernières séances  
M. Bignon s. secrétaire d'Etat à la Marine marchande.  
Ainsi qu'il me l'avait promis, M. Bignon m'adresse  
une lettre manifestant son intention de modifier  
profondément le texte du projet de loi dont nous  
sommes saisis.



Il manifeste notamment son intention de ne plus demander  
que 400 millions au lieu du milliard que prévoyait  
le projet primitif.

Je remets cette lettre à M. Brindeau qui est chargé de  
l'étude de la question

La séance est levée

Le Président



Séance du Vendredi 30 Juillet 1920

Présidence de M. Gaston Doumergue

Présents : M. M. Brindeau, Ristreau, Gabrielli, Roulland  
de Monzie, Esser, Le Hars, Ténoux, Jénaouvrier, Fayon.

M. Gabrielli

donne lecture de son rapport sur le projet de loi portant  
organisation des services maritimes de la Corse.

Le rapport est adopté.

M. de Monzie

donne lecture de son rapport sur le projet de loi  
portant approbation de la convention passée entre  
l'Etat et la C<sup>ie</sup> Sud Atlantique pour assurer les services  
avec l'Amérique du Sud.

Le rapport de M. de Monzie est adopté.

La séance est levée.

Le Président



Séance du Vendredi 4 6 Novembre 1940

Présidence de M. Jenuovier Vice Président

Présents M. M. Guilloteaum, Farjon, Brindeau, Dubouy  
Jenuovier, Morand, Lemarie, Lissier.

Excusi M. Gaston Doumergue

M. le Président Nous sommes aujourd'hui saisis d'une proposition de loi adoptée par la Chambre des députés tendant à relever le taux des pensions sur la Caisse des Invalides de la Marine et sur la caisse de prévoyance des inscrits maritimes.

M. Guilloteaum Cette proposition de loi tout en étant unanimement approuvée dans son esprit, a soulevé un certain nombre de critiques dont la Fédération des inscrits s'est faite le porte parole.

Elle demande notamment la suppression du supplément d'invalidité à partir de 60 ans fixé par la Chambre à 300 fr pour toutes les catégories et majoration d'une même somme de 300 fr des pensions de la Caisse des Invalides, par incorporation dans le chiffre des retraites : le remplacement du système prévu par la Chambre pour l'établissement des pensions de la Caisse de prévoyance (majoration de 100, 50 et 25 % suivant les tranches, par un barème donnant le taux des nouvelles pensions par catégories enfin l'extension à tous les pensionnés du privilège accordé aux seules veuves par l'article 7 de ne pas voir leur pension ramenée par la nouvelle loi à un chiffre inférieur à celui qu'elles touchent actuellement. J'estime pour ma part que la plupart de ces réclamations sont justifiées et je demande à la Commission de les examiner avec bienveillance et de modifier dans ce sens le texte voté par la Chambre.



M. Farjon

Nous avons tous pu voir, en la protestation de la Fédération des inscrits

Il serait bon je crois d'examiner article par article les modifications demandées.

Art. 1

Sur l'article ~~1<sup>er</sup>~~ Incorporation dans la pension des allocations temporaires pour tous les inscrits la Fédération demande la suppression des mots "aux veuves âgées de plus de 55 ans" qui risquent d'entraîner des confusions dans l'interprétation du texte

Cette modification est adoptée

Art 2.

A l'article 2 la Fédération demande l'incorporation à partir de 50 ans d'âge et de 300 mois de navigation du supplément de 300 fr accordé par le texte de la Chambre pour invalidité, à partir de 60 ans

Les inscrits demandent en outre que la loi elle-même fixe les pensions par catégories

Le principe de l'incorporation est adopté, le rapporteur s'entendra avec l'administration pour la fixation des catégories.

Art 3

Aucune observation.

Art 4

Adaptation de cet article avec les catégories prévues à l'article 2

La Fédération demande en outre que par un texte spécial on fasse bénéficier de la loi les agents du service général.

Cette proposition est adoptée.

Art 5 et 6

Aucune observation.

Art 7.

La Fédération demande aussi que l'a employé M. Guilloteaux que tous les inscrits bénéficient du seul privilège accordé aux veuves de garder une pension au moins égale à celle dont elles sont actuellement bénéficiaires

La proposition de la Fédération est adoptée



art 8. Pas d'observations.

Cet article supprime les suppléments pour navigation hauturière et services à l'Etat.

Les suppléments sont minimes et il n'y a au point de vue du service de l'Etat aucun avantage à les conserver.

L'art 8 lente de la Chambre est adopté.

Art 9

La fédération demande que les pensions versées sur la Caisse de prévoyance, soient mises en concordance avec les pensions versées par la Caisse des Invalides de la Marine.

Le rapporteur qui sera désigné mettra les deux articles en concordance.

Art 10

Versements à opérer par les inscrits se livrant à la pêche et au bornage.

M. Farjon.

L'article 10 de la Chambre prévoit que les inscrits maritimes se livrant à la pêche et au bornage effectueront à partir de la promulgation de la présente loi, à la Caisse des Invalides et à la Caisse de prévoyance des versements équivalant à 50% du produit réel de leurs gains. Un règlement d'administration publique fixera pour chacune des catégories de ces inscrits, les conditions d'application de la présente disposition.

M. Lissier

Je ne suis nullement partisan du système adopté par la Chambre. Comment définir le gain réel des petits pêcheurs. C'est la une chose fort délicate, vous savez tous combien le travail des pêcheurs est intermittent et leur gain aléatoire.

Je demande qu'on maintienne le système actuel du forfait pour les petits pêcheurs ~~travaux~~.

Le texte de la Chambre prévoit en outre qu'un règlement d'administration publique fixera les conditions d'application de la présente disposition. C'est un peu de retard pour l'application de la loi.

Augmentez le taux du forfait, s'il vous semble.



trop bas, mais maintenant en le principe

La Commission décide de maintenir le principe du versement forfaitaire pour les inscrits maritimes se livrant à la petite pêche et au bornage

Art 11

Pas d'observations

art 12 et 13

Pas d'observations

art 14 et 15

Pas d'observations

La Fédération demande que la loi soit applicable à l'Algérie (adapté).

M. le Président

La Commission de la Marine n'est saisie que pour avis, la C<sup>mn</sup> des finances ayant à se prononcer sur le fond.

Voici comment je vous proposerais de procéder. Les décisions que nous venons de prendre sont les décisions de principe. Leur application demanderait l'élaboration d'un texte qui traduise ces principes. C'est un travail que nous ne pouvons faire en commission car il faudra s'entendre pour le texte définitif avec l'administration de l'inscription maritime et avec l'administration de la Caisse des invalides et de la Caisse de prévoyance.

Je vous propose donc de nommer un rapporteur qui fera ces démarches et nous apportera un texte que nous discuterons. Le texte une fois adapté, nous le transmettrons à la C<sup>mn</sup> des finances qui l'examinera au point de vue de ses répercussions financières. (Assentiment)

M. Faïon est désigné comme rapporteur.

M. le Président

La Commission est également saisie d'un projet de loi relatif portant modification de la loi du 8 août 1913 sur les engagements et engagements dans l'armée de mer.



M. le Ministre de la Marine m'a fait savoir qu'il serait  
desireux de voir ce projet adopté avant notre séparation.  
Nous pourrions aujourd'hui désigner le Rapporteur  
M. Tissier est désigné comme rapporteur du projet.

M. Brindeau à la prochaine séance je ferai à la C<sup>m</sup> un exposé  
de la question de l'augmentation de la flotte marchan-  
de il serait désirable que le projet aboutisse.

La séance est levée



Séance du Jeudi 9 décembre 1920

Présidence de M. Jenuvrier Vice-Pr.

Présents M. M. Brindeau, Roulland, Dubouy, L.  
Lemarié, Issier, Haye, Farjon, Crystaux, Pottier  
Excusés M. M. Dommergue et Guillaumet

M. Farjon donne lecture de son rapport sur le projet de loi tendant à relever le taux des pensions sur la Caisse des invalides de la Marine et sur la caisse de prévoyance des inscrits maritimes.

M. Farjon J'ai étudié le nouveau texte que je vous présente d'accord avec notre collègue M. Roulland qui est le rapporteur désigné par la C<sup>omm</sup> des finances. Il est un point sur lequel nous desirons consulter la C<sup>omm</sup> de la Marine :

Les inscrits demandent que les effets de la loi partent du 1<sup>er</sup> Janvier 1920. M. Roulland et moi estimons que les effets de la loi ne doivent partir que du 1<sup>er</sup> Août 1920 car cette solution de unicatation ne demanderait aucun sacrifice supplémentaire à l'Etat

M. Roulland C'est la seule solution que j'estime pouvoir faire adopter par la C<sup>omm</sup> des finances.

La date du 1<sup>er</sup> août 1920 est adoptée.  
Le rapport de M. Farjon est adopté.

M. Issier donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif aux engagements et rengagements dans l'armée de mer.  
Le rapport est adopté.

M. Brindeau Ainsi que je vous l'avais annoncé à la dernière séance j'avais l'intention de vous en parler aujourd'hui où en était le projet de loi relatif à l'augmentation



de notre flotte marchande, et je vous en demanderais l'entente M. Bignon pour arrêter enfin les propositions définitives du Gouvernement.

M. Bignon m'a fait savoir qu'il n'était pas encore en état de nous apporter ces propositions et nous demande d'ajourner <sup>notre étude</sup> ~~notre étude~~ je crois qu'il serait bon que la C<sup>m</sup> se dégageât de la responsabilité de ces retards.

J'ai rédigé un ordre du jour que je demanderais à la Commission de bien vouloir adopter.

En voici le texte.

"Conformément à la demande formulée par M. le Sous Secrétaire d'Etat des ports maritimes et de la Marine marchande, la Commission de la Marine décide d'ajourner la discussion du dernier programme dont elle a été saisie, le mois dernier par M. le Sous Secrétaire d'Etat, concernant la reconstitution de la flotte marchande jusqu'au moment où seront arrêtées les nouvelles propositions annoncées par le Gouvernement.

"La C<sup>m</sup> déclare d'autre part qu'elle ne pourra utilement délibérer qu'en présence de dispositions définitives et fermes résultant d'un accord entre les divers membres du Gouvernement."

Cet ordre du jour est adopté.

M. le Président

Je l'adresserai à M. le Sous Secrétaire d'Etat à la marine. Il faut qu'il soit bien établi que les retards apportés au vote du projet de loi proviennent non pas de la C<sup>m</sup> mais des hésitations du Gouvernement. (P.D.B.)

M. Lissier

Parmi les questions les plus graves que soulève cette reconstitution de la flotte marchande figure celle du transport des pétroles. A mon avis le pétrole est le combustible de l'avenir, surtout pour la marine. Or comme nous ne produisons pas de pétrole en France, ou très peu, il faut le faire venir de l'étranger. Il faut donc que nous



avons tous les navires nécessaires à ce transport. Avons nous tous les tanks que nous pourrions avoir. Faut-il en construire? Ne pourrait-on utiliser à cet usage de vieux cuirassés?

M. Brindeau Vous m'avez parlé de cette question je me suis procuré les renseignements que vous désirez. D'après les réponses qui m'ont été faites les vieux cuirassés pourraient être utilisés après transformation, pour le transport des mazouts  
J'ai là tous les documents que je vous communiquerai  
La séance est levée

Le Président