

Président : M. RIO.

Vice-Présidents : MM. BERGEON, MARTIN-BINACHON.

Membres : MM. CABART-DANNEVILLE, EVEN.

MM.

BABIN-CHEVAYR.
Robert BELLANGER.
Léon BÉNARD.
BERGEON.
Comte de BLOIS.
Léon BON.
BRINGER.
CABART-DANNEVILLE.
de CAMAS.
René COTY.
CUTTOLI.
DELSALLE.
J.-L. DUMESNIL.
DUROUX.
EVEN.
GIORDAN.
GUILLEMOT.
René HÉRY.

MM.

1936

de KERGUÉZEC.
LE BAIL.
LEBLANC.
LE GORGEU.
LÉMERY.
LE MOIGNIC.
MARTIN-BINACHON.
Jean ODIN.
Jean PAYRA.
PERREAU. *Marcel Plaisant*.
Georges PORTMANN.
Rio.
Emile ROUSSEL.
ROUX-FREISSINENG.
STOURM.
Yves TANGUY.
VEYSSTÉRE.
VILLAULT-DUCHESNOIS.

MARINE

1^{re} séance

mercredi 5 février 1936

Présents : M^r. Le Baie, Cabart-Danneville, Riv, Léon Bon, Bergeon, Babin-Chenuge, Léonard Bernard, Stourm, Martin-Binachon, Even, le Jorger, Guillemot, le Moignic, J-L. Dumersil, Bellanger, Bringer.

La séance est ouverte à 17 heures 30

1^{er} Présidence de M. Le Baie P^r d'âge

Sur la proposition du Président d'âge, la 1^{re} réunit par acclamation son bureau, qui se ainsi composé :

Président : M. Riv

Vice-Président : M^r. Bergeon et Martin-Binachon

Secrétaires : M^r. Cabart-Danneville et Even.

(appelé)

2^{er} Présidence de M. Riv, Président

M^r. le Président remercie M. Le Baie d'avoir présidé le début de cette séance. Il adresse l'adieu de la Communauté à ceux de ses membres qui n'y fréquentent plus, notamment à M. Tishier, auquel la 1^{re} a déjà manifesté son estime. Il dit aussi l'estime et l'affection de la Communauté pour M. Brindeau, toujours si utilement dévoué aux intérêts de la marine, et qui, depuis de nombreux mois est tenu à l'écart des travaux parlementaires. M. de Pomerai, qui ne sait pas répondre aux élections emporte les regrets de ses collègues ; d'autres membres de la Communauté ont été nommés à d'autres communautés.

M^r. le Président salue l'arrivée ou le retour à la Communauté de M. J-L. Dumersil, de M^r. Bringer, Bellanger et Rounel, de M^r. le Jorger, le Moignic et Portmann. Il leur souhaite la bienvenue dans une Communauté dont le seul souci a été et sera le bien de la marine, pour l'ornement et la sécurité de la patrie. (applaud.)

Démission.

M^r. le P^r fait connaître que M. Lemery, ayant démissionné du groupe de la Gauche démocratique, démissionne de la 1^{re} de la marine, où le ce groupe l'avait envoié.

2

La lettre de M. Lemery sera transmise à M. G.P. de Senat.

Heure des séances de la 10^e

M. Roux-Freyssinou fait observer que de nombreuses communautés se réunissent le mercredi à 15 heures. Ne pourrait-on changer la heure de séance de la 10^e ?

M. le President. - Ce n'en pas facile. Nous étudierons la question.

La séance est levée à 17 heures 45

2^e séance

mercredi 12 février 1936

3

Présent: M. Rio, M. le Comte de Blaizot, Roux-Freyssinet, de Lamas, le Moignic, Portmann, de Blois, Villaret-Duchesnois, Veyssiere, Cabant-Danneville, Suen, le Jorger

Présidence de M. Rio

La séance est ouverte à 15 heures.

Heure de séances de la C.C.

À la suite d'un échange de vues auquel prennent part M. Rio, Portmann, Villaret-Duchesnois, le comte de Blois et le Jorger, il est décidé que les séances de la commission auront lieu désormais le mercredi à 14 heures 30.

Sous-Comité de Contrôle de la Défense Nationale.

M. le Comte de Blois est désigné comme membre de la sous-commission de contrôle de la défense nationale.

(M. le Moignic ayant retiré sa candidature)

Construction d'un navire en remplacement de l'"Atlantique".

M. le Président. - Les assureurs ont été enfin condamnés à payer 180 millions à la C.° Sud-Atlantique, c'est à dire à l'Etat. Cette somme permettra la construction d'un bateau de remplacement.

Les appels se sont éteillis. Marseille et Bordeaux sont entrés en compétition, et l'on a pensé à construire deux petits navires au lieu d'un. On y a renoncé. Le comité de coordination, qui se réunit samedi prochain, doit prendre une décision. L'Ari, considérant que les transports par avion devenaient de plus en plus sûrs, conseillait à ce comité de construire un bateau rapide et de petit tonnage, qui ferait seulement la traversée Dakar-Natal, les passagers devant être conduits par avion jusqu'à Dakar ! C'est prévoir un peu trop vite et un peu trop loin. On a renoncé à ce projet. On va construire un bateau. Mais deux ans, après un appel à la concurrence,

4

Le bateau de la Marine marchande déçida qu'il serait construit dans les chantiers de Penhoët.

M. le Moignic. - Les conditions du marché ont changé depuis deux ans !

M. le P.^h. - Le prix de base ne changera pas ; on entre la formule forfaiture dans les contrats de construction de navire, et le choix reste valable.

Le bateau construit fera-t-il 22 ou 25 noeuds ?

La Marine marchande est une flotte, sur la ligne de l'Atlantique Sud, où nous sommes actuellement surclassés nous devons faire un gros effort. Un bateau marchant à 25 noeuds, soit 22 ou 23 noeuds en ligne, permettra de gagner un jour ou un jour et demi sur le navire allemand. C'est cette solution qui est la meilleure. Le navire de 25 noeuds ne coûtera pas plus cher ; son déficit d'exploitation sera sans doute plus élevé par la suite, mais pas dans des proportions considérables.

Le président du comité de coordination, A. Camille Chanteigne, est disposé à préférer le bateau de 25 noeuds si la différence d'exploitation n'est pas de plus de 10 ou 15 millions entre les deux bateaux. Je suis persuadé que nous pouvons y compter.

M. Martin-Bihacq - En cas de mobilisation, nous aurions grand besoin d'un navire auxiliaire qui file 25 noeuds.

M. le P.^h. - L'"Atlantique" avait coûté 330 millions. Le remplaçant ne dépassera pas les 180 millions dus par les assureurs. Ce sera un navire de 30.000 tonnes environ. Notre bateau en service a 15.300 tonnes (le Mamilia). Les bateaux italiens ont 32 et 29.000 tonnes ; l'allemand Caparcora, 22.000.

La Commission adopte un vœu, qui sera transmis au comité de coordination, par lequel elle insiste sur les avantages du bateau de 25 noeuds, en égualant son utilisation possible comme navire auxiliaire.

M. le Moignic. - La construction de bateaux de fort tonnage pose des problèmes de tirant d'eau. Pour nos ~~convois~~ compagnies maritimes de 35.000 tonnes nous devons entreprendre des dragages.

S. Pierre et Miquelon. -

M. de Camas donne lecture de son rapport sur la proposition de loi tendant à rendre les dispositions de la loi du 12 juillet 1936 applicables aux navires ayant leur port d'attache aux îles S.^t P. et M.

Il conclut à l'adoption.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Accords de Londres

M. Marthe-Briatton propose à la 1^{re} d'entendre le M^r de la Marine sur les accords de Londres.

Il est et aussi décidé.

"Lieutenant de vaisseau Paris"

M. Marthe-Briatton. On a dirigé des attaques contre le ministère de la Marine, à l'occasion de l'accident dont a été victime l'hydravion "Lieutenant de vaisseau Paris". Il ne faut pas perdre de vue que cet appareil est commandé par des officiers de marine qui dépendent du ministère de l'Air.

La séance est levée à 16 heures 45 minutes.

3^{me} séance.

mercredi 19 février 36

Présents : M. Rid, Martin-Binachon, Henry, Roux-Freysineng, le Baill, Portmann, de Blois, Babin-Chavage, le Jorgue, Guillemot, Léonard Bénard, Villaret-Duchesnois, Veyssière, de Camas, Even, J.-L. Duméril, Marcel Plaisant.

Présidence de M. Rid.

La séance est ouverte à onze heures.

Conférence de Londres.

Audition de M. Pietri, M^{me} de la Marine

(Voir compte-rendu sténographique)

~~Ma~~ Le Ministre se retire à 16 heures 40

Navigation en Indochine.

M. le P^l communique une lettre par laquelle M. Bernard demande à être entendu au sujet de la suppression par le Gouverneur général Rohr, de certains services de navigation sur le Mékong. La Commission statuera ultérieurement sur cette demande.

Taux des frêts.

M. le P^l transmet à M. Roux-Freysineng une lettre à lui adressée par le Ministre de la Marine, et relative aux questions de frêts entre la France et l'Algérie, l'Angleterre et l'Algérie, la Russie et la France.

Suppression du privilège du pavillon dans le port de Strasbourg.

M. le P^l.. - Nous avons appris par le journal que M. Raudel, chargé des services d'Alsace-Lorraine, avait obtenu du Ministre de la Marine marchande l'abolition de certains priviléges, jusqu'à ce que le pavillon soit vaincu allant à Strasbourg par Alzey.

7

M. de Chaffedelane a approuvé cette décision malgré le protestation des services techniques du ministère. Une telle mesure ne s'explique pas. J'ai cru devoir écrire à ce sujet au Président du Conseil et au Ministre de la Marine marchande, au nom de la Côte de la Marne, pour leur marquer notre étonnement. (M. le P^l donne lecture des lettres adressées par lui au P^l du Conseil et au M^{re} de la Marne M^{de}) M. Albert Sarrail m'a fait savoir que la question serait étudiée au conseil de cabinet; il faut que le Ministre de la marine marchande vienne nous dire ici comment il a pu prendre cette décision, contrarie aux intérêts de notre marine, et sur la seule preuve de Ministre chargé des services d'Alsace-Lorraine.

M. le comte de Blois — Quel a l'intérêt de cette mesure pour Strasbourg.

M. le P^l — Elle permet à Strasbourg de recevoir des marchandises à des conditions telles qu'il peut concurrencer nos ports maritimes.

(Il est décidé que la Commission entendra prochainement le Ministre de la Mar. Marchde)

La séance est levée à 15 heures 50.

==

4^e séance.

Mercredi 26 février 1936

8

Présents : M. Roux-Freissineng, Rio, de Blois, Guillemot, Perreau, Cabart-Danneville, Bergeon, Léonard Bénard, le Jorcen, Jean Odil, de Camas, Martin-Bihachon.

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à 14 heures 30.

Audition de M. de Chappedelane, M^e de la marine marchande

- [1^e] Produits coloniaux sous pavillon français via Anvers-Shanghai.
- [2^e] Transport sur l'Afrique de Nord.
- [3^e] Construction d'un paquebot en remplacement de l'Atlantique.
- [4^e] Prorogation de la loi d'aide à l'armement.

(Voir compte-rendu sténographique)

(M. le Ministre se retire à 15 heures 55)

La Commission décide de demander, par un ordre du jour, que soit voté le projet de loi prorogeant la loi d'aide à l'armement.

Conservation des ouvrages de côte.

M. Bergeon donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif à la conservation des ouvrages de côtes.

Copropriété des paquebots entre la France et l'Afrique de Nord.

M. Roux-Freissineng donne lecture de son rapport sur le projet de loi établissant la copropriété des paquebots à construire pour les relations maritimes entre la France, l'Algérie et la Tunisie.

Chasse sur mer (1)

M. de Camas est nommé rapporteur, en remplacement de M. Tissier, du projet de loi portant réglementation de la chasse sur mer, sur le domaine public maritime et des eaux.

(1) [Décision annulée, M. Leblanc ayant été précédemment désigné et remplacé par M. Tissier.] La séance est levée à 16 heures.

5^e séance

mercredi 11 mars 1936

Présents : M. Rio, Roux-Freissineng, de Camas, Babin-Chevaye, le Gorgen, Villauet-Duchesnois, Veyniere, Cabart-Dantecelle, Leblanc, Martin-Bihachon.

(M. Farjon, Recu du budget de la Marine à la Com^{ee} des Finances, annexe à la séance)

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à quinze heures.

Traanche 1936 du Programme naval.

M. le P^l. - Le Ministre de la Marine m'écrit qu'il a déposé à la Chambre, le 7 mars, le projet de loi relatif à la traanche navale de 1936. Il souhaite que ce projet soit voté avant la séparation des Chambres. Nous pourrons désigner maintenant un rapporteur. M. Martin-Bihachon, jusqu'à présent, a rapporté des projets de cette nature.

M. Martin-Bihachon - Je ne veux pas rapporter ce projet. On nous propose une traanche de 3 torpilleurs et 1 pétrolier ; c'est insuffisant, et dérisoire. Ce qu'il nous faut, c'est un porte-avion, faute duquel nos navires sont impuissants comme des aveugles. Les torpilleurs qu'on nous offre n'ont d'autre intérêt que de donner du travail à certains chantiers. La situation est angoissante, et il faut faire quelque chose ; actuellement, on nous leurre. J'ajoute que ces torpilleurs dont on nous parle ~~nécessaires~~ d'ordonner la construction ne seront même pas mis en chantier à la fin de 1936. Je ne me chargerai donc pas du rapport.

M. le P^l. - Je propose à la Com^{ee} d'entendre prochainement le Ministre de la Marine pour qu'il nous explique les raisons de cette traanche navale. Ensuite, nous désignerons un rapporteur. (Il en est ainsi décidé)

Aide à l'armement . - M. Rio est nommé rapporteur du projet de loi prorogeant jusqu'au 31 juillet 1936 la loi d'aide à l'armement.

Combustibles liquides . - M. Veyniere et le Gorgen sont nommés membres de la sous-commission des combustibles liquides en remplacement de M. Tissier et Hachette. M. Veyniere répète les inconvenients des usines de carburants de la vallée de la Seine, qui ont installé des réservoirs ~~ouverte~~ à ciel ouvert.

La séance est levée à 14 heures 55

6^e séance

vendredi 13 mars 1936

10

Présent M. Riv, M. Biauchon, de Cémas, Leblanc, de Blois,
Babin-Chenay, Blauet-Duchesnois, Portmann, Marcel Plassant,
Cabart-Darnelle, Sene, le Berger, Guillemot,
(M. Farjon, rapport du budget de la marine à la 1^{re} de finance,
assiste à la séance).

Présidence de M. Riv

La séance est ouverte à 14 heures.

Tranche navale 1936

Renouvellement de la flotte de pêche

Loi des cadres en préparation

M. Pietri, M^e de la Marine est introduit à 15 heures, et
est entendu sur ces trois questions.

Voici compte-rendu sténographique

(L'audition est terminée à 16 heures 30)

M. Bergeron est nommé rapporteur du projet de loi autorisant la
mise en chantier de la tranche 1936 du programme naval.

La séance est levée à 16 heures 35

==

11

SEPTIEME SEANCE

Mercredi 10 Juin 1936

Présents : MM. Bergeon, Leblanc, Le Bail, Martin-Binachon, Roux-Freissineng, le Gorgeu, de Camash, Even, Babin-Chevape, ~~Villeneuve~~ Duchesnois, Roussel et de Blois.

Présidence de M. Rio

La séance est ouverte à 15 heures.

Capitaine au Bornage..

M. Roux Freissineng est nommé rapporteur du projet de loi.

Limite de l'Inscription Maritime..

M. Leblanc est chargé d'étudier et d'exposer la question des Limites de l'Inscription Maritime. Après l'avoir entendu, la Commission nommera un rapporteur sur le projet de loi tendant à fixer les limites de l'Inscription maritime dans les eaux maritimes et intérieures, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les navires de mer. (Projet adopté par la Chambre)

Rapport de mission de MM. Bergeon et Le Gorgeu..

M. Bergeon, Président de la sous-commission des marchés de la Marine :

La loi du 6 juillet 1934 a prévu que les marchés pas-

-2-

sés pour la Défense nationale devraient être approuvés par une commission. Nous avons été nommés, MM. le Gorgeu, Véyssiére et moi par la Commission de la Marine, pour examiner l'usage fait des 865 millions accordés à la Marine.

En l'absence de M. Véyssiére empêché, nous nous sommes rendu, M. le Gorgeu et moi-même, en compagnie du Capitaine de vaisseau Terreaux, dans la IIIe région maritime (Marseille Toulon). Les autorités militaires nous ont révélé des choses fort intéressantes et secrètes, et nous avons remporté de notre mission le sentiment d'une importante rénovation de notre marine.

En ce qui concerne la défense des côtes, dont le rôle est de protéger les points vitaux pour libérer les forces mobiles, nous avons pu constater encore certaines lacunes. Dans le secteur de Marseille, Port-Vendres et Sète ne sont pas sérieusement défendus. Marseille manque d'artillerie lourde et une batterie de 340 serait nécessaire à Marseille, ainsi qu'une autre à la Cride.

Sur la côte, la Ciotat représente un trou assez inquiétant. Nous manquons d'autre part de projecteur, et ceux qui ont été commandés ont été livrés en retard. Les services de la Marine sont trop disséminés et les installations en général insuffisantes.

En ce qui concerne Toulon, la défense de l'Arsenal est-elle assurée ? On peut l'admettre et considérer que la protection des abords est efficace. La batterie de Cépet constitue un ensemble unique au monde et elle a pu être achevée un an plus tôt qu'on ne le pensait.

La défense anti-aérienne est en général insuffisante à Toulon. A Sète et Port-Vendres, elle est nulle. A Marseille, elle est médiocre. A Toulon un effort sérieux a été fait. Des batteries ont été installées. L'artillerie paraît suffisante ; seul l'éclairage laisse encore à désirer. Les 90 anti-aériens sont de bons canons, mais on pourrait faire certaines critiques aux appareils de direction de tir et aux écouteurs sur terre. La défense par aviation de chasse n'est pas encore au point et il semble qu'on ait, pour sacrifier aux principes abstraits de l'unité de l'armée de l'air, compromis l'unité de notre défense navale. Les appareils, actuellement à Marignane, ne sont pas de tout repos et le Dewoitine 500 devrait être, notamment, amélioré.

Le matériel destiné à l'obstruction éventuelle de la rade des Salins d'Hyères est actuellement stocké à 70 kilomètres du lieu où il devrait entrer en usage, dans une île de la rade de Marseille.

-3-

Aviation Navale.-

Les efforts de rénovation de notre aviation navale datent de 1934. Déjà d'intéressants résultats ont été obtenus et, si l'on avait suivi les suggestions de la Marine, notre aviation serait actuellement la meilleure du monde. Malheureusement certaines confusions se sont souvent produites. C'est ainsi que, lorsque la Marine eut commandé le Bloch 210, le Ministère de l'Air s'intéressa brusquement à cet appareil et le retint pour l'étudier. La Marine eut de grandes difficultés à se le faire livrer.

Le point faible de notre aviation, c'est l'aviation de chasse. Parmi les appareils que nous avons étudiés dans cette même IIIe Région, je signale que le Dewoitine 373 a provoqué plusieurs accidents, que le Loire 21 (avion de chasse) a donné des résultats satisfaisants aux essais, et que le Potez 453 présente des défauts.

Nous avons vu, en matière d'appareils de surveillance, quelques modèles satisfaisants. En matière d'exploration, le Loire 70 est un assez bon appareil, mais qui manque de vitesse et le Lioré 258 et 257 bis (prototypes de bombardement) sont trop lents. Nous devons nous demander pourquoi le Ministère de l'Air a tardé si longtemps à nous livrer le Bloch 210 que nous avions demandé et qui est un appareil bien supérieur.

Quant aux parachutes, il est inadmissible qu'ils ne soient pas plus nombreux et qu'ils ne fonctionnent pas mieux.

M. le Président :

La Commission remercie M. Bergeon de son étude et de l'exposé qu'il en a fait et j'ouvre la discussion sur les conclusions de ce voyage.

M. de Blois :

Quel appareil de chasse proposez-vous à la place du Dewoitine ?

M. Bergeon :

Nous n'en avons actuellement aucun.

M. de Blois :

Puisqu'on avait étudié d'autres appareils, en même temps

-4-

que le Dewoitine, il faudrait reprendre ceux qui ont été abandonnés.

M. le Président :

Il est inadmissible qu'on passe encore des commandes pour un appareil dont le prototype n'a pas donné de bons résultats.

M. le Bail :

Mieux vaut annuler un contrat que de mettre en péril des vies humaines.

M. Martin-Binachon :

Le prototype avait donné de bons résultats, mais les constructeurs de l'avion et du moteur disent aujourd'hui que, depuis ce jour, on a changé les caractéristiques du prototype. Pour tirer cette question au clair, il faudrait confronter le Ministère de l'Air avec les services utilisateurs du Ministère de la Marine.

M. le Bail :

Avant de passer du prototype à la grande série, on pourrait peut-être exécuter d'abord des appareils en petite série. On éviterait ainsi des désillusions.

M. de Blois :

Mais en 1934, pour être prêt à tout, on a voulu commander rapidement un très grand nombre d'appareils.

M. le Président :

Il y a certainement là un vice d'organisation administrative et notre sous-commission pourrait se renseigner sur place, auprès des Ministères de l'Air et de la Marine, pour établir les responsabilités.

M. Leblanc :

La question est de savoir qui a apporté des changements au prototype après que celui-ci avait donné de bons résultats, et pourquoi ces changements ont été apportés.

M. Roussel :

Il faut dégager les responsabilités, car certains officiers de marine risquent actuellement leur vie sur des appareils dangereux et n'osent rien dire.

-5-

Il est décidé que la sous-commission continuera ses recherches dans le sens ainsi indiqué.

Combustibles Liquides.

M. Le Gorgeu :

La Commission m'avait chargé d'étudier la question des combustibles liquides et je remercie le Commandant Terrel ~~et~~ d'avoir facilité ma tâche.

D'après les projets, l'Etat major prévoit que nous devrons avoir, au 1er Janvier 1939, un stock total de mazout correspondant à quatre mois de guerre et un stock de gas-oil correspondant à sept mois de guerre. Au 1er Janvier 1936, les réservoirs à mazout en service correspondent à 800.000 tonnes et 303.600 tonnes sont en construction. En ce qui concerne les huiles, nous avons des réservoirs pour 13.387 tonnes, et, en construction, pour 5.085 tonnes nouvelles. On peut estimer que les travaux projetés seront achevés en temps voulu.

J'ai pu visiter, à Toulon, les installations destinées au stockage du mazout, du gas-oil, des huiles et des essences. Ils sont suffisamment protégés. D'une façon générale, mon examen m'a satisfait.

M. Martin-Binachon :

Pourquoi les réservoirs à mazout d'Oran, qui sont achevés depuis deux ans, ne sont-ils pas encore remplis ?

M. le Président :

Cette question sera posée au Ministre.

M. le Gorgeu :

Le système des réservoirs enterrés date de 1926. Il assure une invisibilité relative et permet la récupération des liquides. Les réservoirs souterrains sont plus sûrs encore et plus invisibles; ils sont plus coûteux à construire, mais leur technique est parfaitement au point, et, si l'on tient compte de l'amortissement, on peut même estimer qu'ils sont plus avantageux.

Je répète que la construction des réservoirs sera terminée dans les délais prévus et dans la limite des crédits accordés, et que, dans l'ensemble, j'ai rapporté une impression plutôt réconfortante de mon voyage.

M. de Blois :

Avons-nous une flotte de ravitaillement ?

-6-

M. le Président :

Nous avons 8 ou 10 pétroliers qui d'ailleurs dépendent de la Marine Militaire. On ne fait plus appel en cette matière aux services de la Marine Marchande.

La Commission remercie MM. Bergeon et Le Gorgeu des renseignements qu'ils lui ont apportés (Très bien) et les prie de continuer la mission qui leur a été confiée, ainsi que d'établir les responsabilités exactes des erreurs qui ont été commises.

M. Bergeon :

La Sous-commission a l'intention de poursuivre ses investigations relatives aux défenses des côtes, aux combustibles liquides et à l'aviation maritime, dans la région de Brest, au cours du mois de Juin.

La séance est levée à 16 heures 40.

HUITIEME SEANCE

Mercredi 1er Juillet 1936

Présents : MM. Rio, Cabard d'Anneville, Roux-Freyssinenc, Leblanc, Léonus Besnard, Bergeon, Guillemot, [Farjon], Even, Viaud Duchesnois, le Gorgeu, René Coty, Portmann, Marcel Plaisant, Vaissière, le Bail, Martin Binachon, Tanguy, J.L. Dumesnil.

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à 15 heures 30.

Chasse sur mer.

M. Leblanc donne lecture de son rapport sur

Le conclusions du rapport sont adoptés. M. Leblanc va autorisé à le déposer.

Limites de l'inscription maritime

M. Leblanc. J'ai étudié la question de la nouvelle fixation des limites de l'inscription maritime, et c'est le bas sur lequel je vous propose d'établir mon rapport.

La loi ancienne fixait cette limite au point où remonte la marée ; c'était la fixer souvent trop en amont dans certains fleuves. Pour corriger cette erreur, furent pris le décret du 8 novembre et 20 décembre 1926, qui fixaient cette limite à la ligne géographique fictive qui sépare les eaux du fleuve et la mer. C'était tomber d'un côté dans l'autre. La économie que l'on attendait de ce décret ne sont révélés, il est vrai ; d'autre part, la sécurité de la navigation en souffrait, dans la partie des fleuves déboussolée constamment par des navires de mer ; sur cette partie des fleuves les navires venant de la mer étaient soumis à la marée, tandis que la batellerie relevant des Travaux Publics (Ponts et Chaumes) cette dualité d'autorité créait

161

un désordre dangereux. C'est pourquoi la proposition de loi déposée à la Chambre était la bienvenue. Elle fixait la limite de l'inscription maritime au premier obstacle sur le fleuve et rivière que remontent les navires de mer. Cette solution, logique, donnait satisfaction aux ~~marins~~ marins véritable, et rétablirait dans la zone des bas fleuves la limite d'autorité de la marine. Elle correspondait aux désiderats exprimés par la commission tripartite qui, en 1926, avait étudié le problème, et dont le rapport pour la même année n'avait pas exactement respecté la vérité.

Mais ce texte clair et logique a été complété, lors de la discussion à la Chambre par un amendement de M. Lassalle dont on s'explique mal la raison d'être, et qui rend la loi incohérente. Le premier texte disait en effet : la limite de l'inscription maritime est fixée : "à l'amont du premier obstacle à la navigation des navires de mer"; l'amendement ajoute : "... ou au point où remonte la mer". C'est introduire une contradiction dans la loi, et y reintroduire l'ancienne notion de la "merci", alors qu'il s'agit justement de prévoir un nouveau mode de fixation des limites de l'inscription maritime.

Nous devons donc nous prononcer pour le texte présenté à la Chambre, moins l'adjonction apportée par celle-ci sur l'initiative de M. Lassalle. ~~On a craincé que ce texte ne portât atteinte aux droits de certains pilotes, mais les cas particuliers auxquels on fait allusion peuvent être réglés sans peine.~~ ~~Il convient de rappeler que la limite de l'inscription maritime est fixée à l'aval de l'obstacle et au point où remonte la mer, mais que l'inscription de l'obstacle et du port, à l'aval de l'obstacle, fluvial, n'est pas fixée à l'aval de l'obstacle.~~

Ainsi corrigé à l'article premier, le ~~texte~~ ~~texte~~ n'offre que des avantages, au point de vue de la sécurité et de l'économie. Le nombre de navires diminuera peut-être; mais ce seront les moins "marins" qui disparaîtront. M. le Pr^e - C'est un résultat heureux. L'opposé de M. Leblanc a convenu la commission (anciennement) et nous allons et autoriser à déposer son rapport sur ces bases et à le déposer.

Sous-Commission des Marchés..-

M. Bergeon :

Votre sous-commission vient de passer trois jours à Brest et aux environs et elle a constaté que tout ne va pas très bien. Nous sommes allés à Brest, non pas seulement pour voir le "Dunkerque", mais aussi pour faire le point de la situation dans cette région. Les essais de vitesse du "Dunkerque" ont actuellement donné satisfaction. On pouvait espérer que ce navire serait prêt en Septembre prochain et qu'il pourrait par conséquent entrer en escadre en mai 1937. Malheureusement il n'en va plus de même. Les grèves ont créé des difficultés sérieuses, l'éventualité de la semaine de quarante heures doit avoir de graves répercussions, sur tout ce qui touche à la Défense Nationale, ainsi que notre Président l'a fait valoir au près du Président du Conseil lui-même.

Nous avons constaté que tout n'était pas entièrement satisfaisant à Brest, dans le service des constructions navales. Il nous paraît indispensable que les Ministres du Travail et de l'Intérieur, et le Président du Conseil si c'est nécessaire, adressent un appel aux ouvriers de certaines usines, pour qu'un effort soit fait afin que le "Dunkerque" soit achevé à temps. Des heures supplémentaires doivent être prévues. Il serait imprudent d'attendre une réorganisation d'ensemble du régime de travail dans les arsenaux. Ce qui touche au "Dunkerque" doit être soumis à un régime exceptionnel. Il faut être prêt en novembre prochain. Le Commandant Fenard, que nous avons vu à Brest, entend être prêt en Novembre. Les Constructions navales répondent que cela ne leur paraît pas possible, et cependant il n'y a plus de temps à perdre. Le "Dunkerque" doit être achevé le plus rapidement possible. Pour combler les retards des fournisseurs, il faut rajuster les commandes et sous commandes, faire exécuter certains travaux par l'Arsenal, passer des marchés partiels pour les travaux d'électricité, de chaudronnerie et de menuiserie.

En même temps surtout, il faut donner une impulsion nouvelle à tous les services de la Marine et fixer à Novembre la date officielle de l'achèvement du "Dunkerque". Les Constructions navales n'ont peut-être pas assez d'énergie. Il faut faire rendre son maximum à la main d'œuvre.

Nous demandons que notre Président attire l'attention du Ministre sur cette question, au nom de la Commission, et nous aimerions qu'il obtint du Ministre l'assurance que celui-ci en fait une affaire personnelle. Nous devions signaler la gravité des retards et la nécessité d'un travail rapide. C'est au Ministre, maintenant, à prendre ses responsabilités.

-3-

M. Martin-Binachon :

Nous pouvons bien faire des démarches, mais nous pouvons être sûrs que le Ministre du Travail n'en tiendra aucun compte. Tout s'enchaîne. L'Arsenal de Brest ne fait que le montage de ce qui lui est livré par l'industrie. Or, l'industrie toute entière est en retard par suite des grèves. D'autre part, la révision de tous les marchés antérieurement passés va être demandée, en conséquence, des lois que nous avons votées, et le Ministère de la Défense Nationale ne pourra rien à ces nouvelles conditions de travail.

M. le Président :

Il faut pourtant faire la démarche demandée par M. Bergeon étant donné la gravité de l'affaire. J'ai déjà signalé à la tribune que les bouleversements apportés dans le monde du travail provoqueraient des retards dangereux pour la défense nationale. J'estime que le Président de la Commission, ses deux vice-présidents, les membres de la sous-Commission, et M. Farjeon rapporteur du budget de la Marine à la Commission des Finances, doivent aller trouver le Ministre de la Marine pour attirer son attention sur ces faits.

Si nous ne rencontrons pas chez lui la réaction que nous sommes en droit d'espérer, nous lui demanderons de nous conduire au Président du Conseil, à qui nous nous adresserons. Si là encore nous n'obtenons pas les apaisements nécessaires, nous devrons porter l'affaire à la tribune du Sénat, quelque délicate qu'elle soit.

M. Veyssiére :

A bord du "Dunkerque" nous avons eu le sentiment qu'il n'y avait pas une harmonie parfaite entre le commandement et les Constructions navales.

M. le Président :

Il en va toujours ainsi et c'est à l'autorité du Ministre qu'il appartient de trancher les questions délicates.

M. Farjeon :

Le Journal Officiel d'hier annonce l'ouverture des premières enquêtes concernant la loi de quarante heures et les industries qui intéressent la construction du "Dunkerque" : métallurgie et Optique, sont visées par cette première liste d'enquêtes.

Il est décidé qu'une première entrevue aura lieu avec M. Gasnier-Duparc, le plus rapidement possible.

La séance se lèvera à 16 heures 45.

NEUVIEME SEANCE

Mercredi 22 Juillet 1936

Présents : MM. Rio, Bergeon, ~~Villault~~^{Villault} Duchesnois, Marcel Plaisant, de Camas, Léonard Bénard, Cuttoli, Roux- Freissineng, René Coty.

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à 15 heures.

Accords de Montreux.-

M. Marcel Plaisant est chargé de présenter à la prochaine rentrée un rapport sur les Accords de Montreux (question des Détroits)

Matériel de Guerre.-

M. Marcel Plaisant :

On parle de nationaliser les matériels de guerre. Il faudrait envisager les répercussions de cette mesure sur les commandes que passent chez nous les pays étrangers. Nous avons pendant longtemps fourni du matériel de guerre, et notamment des constructions navales, à d'autres pays. Ceux-ci passent de plus en plus leurs commandes aux chantiers italiens. C'est là une question grave.

M. le Président :

Les Italiens sont en effet très bien organisés pour attirer les commandes. On sait qu'en cas de conflit le pays constructeur saisit et utilise les bateaux en construction chez lui. C'est ce que nous avons fait en 1914, et c'est pour pouvoir agir ainsi éventuellement que l'Italie a attiré chez elle la clientèle étrangère en lui faisant des prix contre lesquels il nous était impossible de lutter.

Sous-Commission des Marchés.-

M. le Président :

Nous devions entendre le rapport de M. Bergeon au nom de la sous commission des marchés, mais un débat important retient en séance la plupart de nos collègues et je vous propose d'ajourner cette audition à la semaine prochaine. (Assentiment)

Nationalisation des Industries de Guerre.-

M. le Président : Nous aurons à émettre un avis sur le

-2-

projet de nationalisation des industries de guerre. M. le Gorgeu a demandé que cet avis lui soit attribué.

Il en est ainsi décidé.

Lignes de Navigation sur l'Algérie..

M. Cuttoli :

Les Compagnies de Navigation sur l'Algérie font actuellement des prix de fret inacceptables.

M. Roux-Freissineng :

C'est parce que ces compagnies veulent faire retomber sur l'Algérie seule la charge des lois sociales nouvelles. La loi Tasso devrait être appliquée à l'Algérie. Or, elle ne peut l'être avant janvier 1937 et, si elle n'est pas avant le mois d'août, les compagnies vont relever le prix de leur fret.

M. le Président :

Le gouvernement pourrait tenir un langage ferme au Comité National des Armateurs de France et lui demander de mettre son taux de fret en rapport avec les nécessités des lois sociales. En somme, le sommer d'être raisonnable sous peine d'intervention. L'an dernier, les compagnies de navigation sur l'Algérie ont fait des bénéfices substantiels.

Il est bien difficile de faire bénéficier de la loi Tasso, qui est une loi d'aide à l'armement, les armateurs qui jouissent déjà d'un privilège formidable (le privilège du pavillon) et qui ne sont pas soumis à la concurrence de l'étranger.

La commission décide que son Président et MM. Cuttoli et Roux-Freissineng iront entretenir de cette question le Ministre de la Marine Marchande.

La séance est levée à 15 heures 30.

-:--:--:--:-

DIXIEME SEANCE

Mercredi 29 Juillet 1936

Présents : MM. Rio, Bergeon, Roux-Freissineng, de Camasse, Babin-Chevage, Cabard Dannerville, le Gorgeu, Tanguy, le Moignic, Marcel Plaisant, ~~MAUD~~ Duchesnois, René Coty, Cuttoli et Leblanc.

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à 15 heures.

Mission de MM. le Gorgeu, Bergeon et Veyssiére..

M. Bergeon :

Votre sous-commission a continué ses études dans la IIe région maritime, en compagnie du Commandant Terray que je remercie.

La base aéronautique de Lanvéoc-Poulmic cumule des destinations en général réparties sur plusieurs bases. Elle eut dû être utilisable dès 1933. Or, elle est encore très loin d'être achevée. La base terrestre est presque finie, mais le centre d'aviation a subi de gros retards et a rencontré des difficultés de construction. Les grues prévues ne sont pas encore en place. L'électrification du port est en retard, ainsi que l'adduction d'eau. Les casernements de même. Le garage n'est encore qu'à l'état de projet.

Ces retards peuvent avoir des conséquences graves, car notre escadre du Nord a besoin d'aviation navale. Depuis dix-huit mois, et pendant une période cruciale, notre défense maritime du Nord n'est pas en état de remplir sa tâche. D'autre part, les terrains d'Hyères est en mauvais état et ne pourra être entretenus que si on lui enlève ses avions, donc, si l'on dispose de la place de Lanvéoc-Poulmic.

Une des causes essentielles de ces retards réside dans la dualité de direction. ~~Si le Ministère de l'Intérieur possède et gère les bases de la Marine, il devrait assurer la tâche de piloter l'œuvre.~~ L'aviation maritime ne se développera vraiment que si elle dépend du Ministère de la Marine. D'autre part, ces retards viennent aussi de l'inexpérience d'un Ministère trop récent, qui n'a pas fait assez confiance aux autorités locales.

Le service local des travaux maritimes est prêt à travailler, mais attend trop longtemps des ordres. Par ailleurs, l'Air préfère le système de l'adjudication au système du gré à gré, ce qui comporte de sérieux inconvénients.

M. le Président :

Il faut en effet suivre de près cette question et tenter quelque chose pour faire cesser cette rivalité constante entre les Ministère de l'Air et de la Marine, qui aboutit toujours à la défaite de la Marine.

Nous tiendrons au courant les Ministres intéressés des conclusions de M. Bergeon, puis nous les entendrons à ce sujet.

M. Bergeon :

Je ne cherche pas à établir des responsabilités, je constate seulement les faits.

L'Amiral Lacroix, qui s'occupe de ces questions au Ministère de la Marine, aura besoin de soutien. Laissons-le poursuivre ses efforts pendant quelques mois et attendons les résultats avant de demander des sanctions ou des réformes. Nous pourrons alors prendre une décision plus mûrie.

M. le Gorgeu signale qu'en ce qui concerne les combustibles liquides dans la région de Brest, tout n'est pas parfait et que le tonnage construit est encore insuffisant. La construction d'un petit port pétrolier s'imposera. Il signale que certains parcs à essence sont encore sujets à l'incendie et que notre flotille pétrolière devrait être plus riche en petits bateaux. Notre ravitaillement en mazout fluide n'est pas encore assuré pour le temps de guerre et il faudra prendre garde particulièrement à la qualité des produits que nous possédons. Nos parcs à combustibles liquides devront être équipés de façon à pouvoir couper le mazut par du gas-oil ou élever sa température en magasin.

M. le Gorgeu donne lecture du rapport fait par M. Veyssiére sur le plan de défense du littoral. Il signale la nécessité de renforcer la défense des côtes de la Manche et de l'Atlantique, d'ajouter du matériel neuf à l'ancien et de prendre garde aux difficultés financières qui se présenteront.

Trente et un millions et demi sont nécessaires pour la région de Brest.

-3-

M. le Président: Les rapports de nos collègues seront adressés aux Ministres intéressés.

Construction du "Dunkerque".-

M. le Président : Ainsi que nous l'avions décidé, une délégation de la Commission s'est rendue auprès du Ministre de la Marine pour l'interroger sur les retards apportés à la construction du "Dunkerque". Le Ministre nous a assurés qu'il réduirait ces retards au minimum mais il ne nous a pas caché les difficultés psychologiques que l'on rencontrera si l'on voulait augmenter les heures de travail.

"Il faut prévoir, nous a-t-il dit, quatre mois de retard sur les projets. Le travail à plein rendement ne doit pas être espéré avant octobre 37." Nous avons dit au Ministre qu'il pouvait compter sur nous pour faciliter, dans la mesure du possible, l'accélération des travaux, que nous irions au besoin en parler au Ministre de la Défense Nationale et au Président du Conseil lui-même.

Communication de l'Association Générale des Anciens Combattants de l'Armée de Mer .- [carte du combattant aux Marins du Commerce].

M. le Président :

Un dossier nous a été envoyé par l'Association Générale des Anciens Combattants de l'Armée de Mer, au sujet de l'octroi de la carte de combattant aux marins du Commerce embarqués sur des navires de commerce armés. Il y a eu, en effet, certaines anomalies dans l'attribution de cette carte, et les intéressés demandent que la commission étudie leurs revendications.

M. de Camas est chargé d'étudier cette question et d'appor ter des suggestions.

Nationalisation des Matériels de guerre.-

M. le Gorgeu :

Je ne puis encore déposer mon avis sur le projet de nationalisation, puisque le rapport au fond de la Commission de l'Armée n'est pas encore déposé.

M. le Moignic :

La Commission de l'Armée a élevé certaines objections aux projets, dont quelques unes ont été acceptées par le Ministre de la Guerre.

-4-

Aide à l'Armement et Crédit Maritimes.-

M. le Président :

La Chambre a voté ces jours-ci certains projets qui vont nous arriver très rapidement. Les répercussions de la semaine de quarante heures sur nos constructions navales et notre marine marchande en général vont être graves. La Chambre l'a compris et elle vient de voter deux extensions de la Loi Tasso d'aide à l'armement et de la loi du Crédit maritime. J'ai préparé deux rapports sur cette question. Je les déposerai le moment venu si la Commission m'y autorise. (Assentiment)

Pilotage dans les Ports.-

M. Leblanc est nommé rapporteur du projet de Loi.

Limites de l'Inscription Maritime.-

M. Leblanc :

Depuis la communication que j'ai faite à la Commission sur le projet de loi relatif aux limites de l'Inscription Maritime, les Travaux Publics m'ont demandé deux modifications :

- 1°) de fixer la limite pour le Rhône à St Louis du Rhône,
- 2°) de tenir compte d'un accord signé ^{en 1935} ~~voici quelques~~ ~~années~~, d'après lequel les pilotes fluviaux non inscrits étaient autorisés à piloter sous certaines conditions.

Je tiendrai compte de cette double observation dans mon rapport.

Avions de Chasse de la Marine.-

M. Bergeon :

Le Dewoitine de chasse 373, destiné au "Béarn" et les

-5-

Dewoitine 500, destinés à Marignane nous avaient causé quelques inquiétudes. À ce propos, le Ministre de la Marine nous a déclaré :

En 1924, la Marine a choisi entre quatre appareils pour remplacer les vieux Wibaut du "Béarn". Elle a choisi le Dewoitine 371 et passé un marché de vingt appareils, dont la livraison était promise pour Juillet 1935. Modifié par la suite, cet appareil devenait le Dewoitine 373 et, l'appareil étant satisfaisant, on en commanda vingt-cinq de plus.

Les premiers appareils livrés causèrent des déceptions. On enregistra deux accidents. Des modifications furent apportées aux ailes, qui ne sont pas encore terminées. D'autre part, l'adaptation au "Béarn" a fait passer le poids de ces appareils de 1.600 à 1.800 kilogs et a augmenté jusqu'à 150 Kilomètres-heures leur vitesse d'atterrisage.

Deux autres accidents se sont produits. La Lithuanie, qui avait passé une commande, l'annula. C'est dire que les modifications ont été fâcheuses et ont provoqué des retards. On se demande même si cet appareil pourra être utilisé pour le "Béarn".

Quant au Dewoitine 500, après trois mille retouches de détail, il semble donner actuellement plus de satisfaction qu'au début. Mais, pourra-t-il, lui aussi, être utilisé sur le "Béarn"? Il semble bien que ce second marché pourrait être annulé. Jusqu'à nouvel ordre, le "Béarn" porterait des Wibaut, et peut-être le Gourdeau 508 auquel pense la Marine.

La question est de savoir si l'on peut adapter pour un porte-avions des appareils terrestres ou s'il faut choisir des avions spéciaux. Ce qui est certain, en tout cas, c'est que nous sommes actuellement sans aviation de chasse embarquée sérieuse.

La séance est levée à 16 heures 30.

ONZIEME SEANCE

4 Août 1936

Présente : MM. Rio, Le Gorgeu, Cabard ~~Danneville~~, Babin-Chevage,
de Camas~~ns~~, de Blois.

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à 15 heures.

Nationalisation de la fabrication des matériels de guerre .-

M. Le Gorgeu donne lecture de son rapport pour avis sur le projet de loi portant Nationalisation des Matériels de Guerre.

La Commission invite le gouvernement à éviter toute mesure hâtive qui troublerait l'organisme délicat sur lequel repose notre Défense Nationale.

La Nationalisation ne doit pas entraver les progrès techniques que la concurrence entretient actuellement. Au reste, les fabrications nécessaires à la Marine sont déjà en partie nationalisées ou contrôlées.

Il ne semble pas qu'on doive nationaliser les industries privées qui fournissent du matériel à la Marine, d'autant plus qu'elles ne fournissent que des ~~coques~~ non armées. Peut-être est-il possible de renforcer le contrôle, encore que la Marine en exerce déjà un très précis.

En ce qui concerne les armes portatives fournies par la Guerre, le contrôle devra être exercé avec une très grande prudence. En somme, sous réserve de précautions, le projet n'est pas rejetable en son principe. En fait, il ne changera pas grand chose à la situation actuelle et la Commission donne un avis favorable à son adoption.

M. Cabard ~~Danneville~~ :

En cas de conflits, les communes et des départements devraient fournir à grands frais des appareils anti-gaz à leur habitants. Ce matériel procure de gros bénéfices à ceux qui le construisent. Or, cette question importante reste vague dans le projet. La fabrication des appareils anti-gaz devrait être nationalisée.

M. le Président :

Vous devriez poser cette question en séance. Au res-

-2-

te un règlement d'administration publique établira une liste des matériels qui doivent être nationalisés; et j'ajoute, pour ma part, qu'il faudra prendre garde à ne pas ~~l'initiative privée.~~ détruire

M. Babin Chevaye :

Le gouvernement a-t-il l'intention de nationaliser les chantiers de constructions navales ?

M. le Gorgeu :

Le texte ne semble pas l'indiquer, puisque ces chantiers ne construisent que des coques non armées. Tant qu'il ne porte pas ses armes, le navire n'est pas un matériel de guerre.

M. de Blois :

Le projet ne mettra-t-il pas en retard les constructions actuellement en cours ? Notamment le premier 35.000 tonnes ?

M. le Gorgeu :

Non, puisque les chantiers de construction ne seront pas nationalisés.

Les conclusions du rapport sont approuvées.

La séance est levée à 15 heures 20.

DOUZIEME SEANCE

29 Octobre 1936

Présents : MM. Rio, de Camasse, Veyssiére, Le Gorgeu, Bergeon, Plaisant, Roussel, Coty, J.L. Dumesnil, de Blois.
 (Excusés : MM. Tanguy, Fargion, Cabard, ~~Danneville~~)

Présidence de M. RioLa séance est ouverte à 15 heures.Programme Naval.-M. le Président :

Le Ministère de la Marine a communiqué le programme naval pour 1937. Ce programme sera incorporé dans le budget extraordinaire qui comprend une tranche et un contingent: soit 39.560 tonnes pour 51 unités.

M. Martin Binachon nous avait laissé prévoir la construction d'un navire porte-avions, mais nous ne sommes pas techniquement en état de le faire. Il n'résisterait pas aux torpilles. Pour le reste, le programme est conforme à la politique générale suivie jusqu'à présent.

Quant à la Marine marchande, elle a actuellement cent millions de crédits pour la construction de certaines unités. Bientôt elle pourra disposer de 200 millions. Elle a commandé déjà trois gros cargos de 9.000 tonnes et ^{des} bananiers

M. Bergeon :

La tranche du programme qui nous est proposée est faible et nous sommes en retard. Le Ministre de la Marine ~~ne~~ paraît bien optimiste. Dans une interview récente, il disait que notre situation était satisfaisante en face de l'Allemagne et irait en s'améliorant. Or la réalité est bien différente. Nous n'avons rien à opposer au "Deutschland" et, une fois de plus, le Ministre a fait preuve de cet optimisme qui nous avait surpris quand nous étions allés attirer son attention sur ces problèmes.

Au reste, il ne faut pas parler seulement de l'Allemagne. L'Italie exerce actuellement la suprématie en Méditerranée et disposera bientôt de deux unités qui surclassent les nôtres. J'aurais aimé que le programme naval nous apportât des éléments plus rassurants. Il s'agit d'une tranche inférieure à 40.000 tonnes ; or, nous demandons depuis longtemps des tranches de 45.000 tonnes. Il ne saurait être question de difficultés financières quand la défense nationale est en jeu.

-2-

M. le Président :

Le plus grave, c'est que les deux seules unités que nous pourrions opposer aux navires allemands soient en retard. Le "Dunkerque", prévu pour avril 1937, ne sera une unité de combat qu'en Octobre 1937.

M. Marcel Plaisant :

La flotte italienne domine la Méditerranée, de l'aveu même des Allemands.

M. le Président :

Nous avons peut-être un tonnage deux fois supérieur à celui de l'Allemagne, mais les Allemands disposent de six bateaux auxquels nous ne pouvons rien opposer.

La Commission décide qu'elle entendra prochainement le Ministre de la Marine et le Ministre de la Défense Nationale.

Incidents dans les Ports militaires..

Monsieur le Président :

M. Blancho, X
Je dois entretenir la Commission de divers incidents qui se sont produits récemment à Cherbourg et à Brest. A Cherbourg, ~~le~~ Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine, contrairement aux traditions, est arrivé à l'improviste, sans avoir avisé les parlementaires de la région ni les municipalités. C'est surtout là une question d'éducation et elle ne nous concerne pas.

Mais à Brest, des incidents beaucoup plus graves se sont produits. Dans l'Arsenal, en arrivant à l'atelier des torpilles, le Sous-Secrétaire d'Etat a été accueilli aux chants de l'Internationale. Le Vice-Amiral, Préfet maritime qui l'accompagnait, a, à ce moment-là, légèrement augmenté la distance qui le séparait du Sous-Secrétaire d'Etat. Quand, par la suite, l'Internationale retentit une seconde fois, le Préfet Maritime quitta le cortège. Un peu plus tard, quand celui-ci arriva au "Dunkerque", les ouvriers employés à bord commencèrent, eux aussi le chant de l'Internationale.

Il est indiscutable que les ouvriers perdent leur qualité de civils à partir du moment où ils sont embauchés dans un port militaire, et c'est pourquoi ces incidents sont particulièrement inadmissibles. La contagion de telles manifestations pourrait s'exercer sur les marins du Port de Brest, dont l'es-

prit est en général excellent. Et c'est par crainte de telles répercussions que j'ai cru devoir convoquer la commission de la Marine pour qu'elle discute de cette question. Je lui propose de déléguer son bureau auprès du Ministre de la Marine, pour lui demander de prendre l'engagement que de tels incidents ne se reproduiront plus, sinon nous serions obligés d'en référer au Président du Conseil lui-même. La volonté parlementaire doit se manifester clairement, sans quoi de pareilles fautes se reproduiront sans cesse. N'oublions pas que les révoltes ont presque toujours commencé dans la Marine.

M. Bergeon :

Le pouvoir exécutif fait preuve d'une carence complète. Nous appartient-il d'y suppléer en soulignant ses faiblesses ? A mon sens, une telle question relève plutôt de l'interpellation et je sais que M. Jacques-Louis Dumesnil doit interroger sur cet sujet.

M. de Blois :

La Commission a déjà eu l'occasion d'intervenir auprès des Ministres, car nous avons un droit de regard et de contrôle. Je crains du reste que notre intervention reste inefficace. Le mieux serait peut-être, quand on fixera la date de discussion de l'interpellation de M. Dumesnil, que la commission insiste en séance pour demander une date aussi rapprochée que possible.

M. Marcel Plaisant :

En effet, notre Président pourrait prendre la parole à l'occasion du petit débat qui s'ouvrira pour la fixation de la date.

M. J.L. Dumesnil :

Je m'excuse de n'avoir pu prévenir à temps mes collègues que je déposais une demande d'interpellation. Celle-ci m'a paru nécessaire en présence des faits que M. le Président vient de signaler. Aucun des officiers qui ont pu assister à ces incidents n'a eu de contacts avec moi et c'est spontanément que j'ai déposé ma demande, sans avoir été pressenti par personne.

Dès Jeudi prochain je demanderai que la date de discussion en soit fixée le plus tôt possible. Je serai bref et sans violence, mais il faut que cette question soit réglée. Si d'ici là la Commission de la Marine se rend auprès du Ministre,

je m'appuierai sur cette démarche, mais je souhaite que, lorsqu'il s'agira de fixer la date de discussion, le Président de notre Commission intervienne auprès du Sénat pour que le débat vienne rapidement.

Au reste, je ne veux pas avoir à connaître M. Blancho sous-secrétaire d'Etat à la Marine. Le responsable, c'est le Ministre. Il faut une sanction morale aux incidents que nous déplorons tous, et ma besogne serait certainement facilitée si je pouvais m'appuyer sur l'autorité de la Commission de la Marine et de son Président.

J'ai déposé, voici huit jours, ma demande d'interpellation. Si la Commission estime qu'il est bon qu'elle aille voir le Ministre de la Marine, je ne voudrais pas que sa démarche puisse sembler, si peu que ce fût, un désaveu pour moi. C'est pourquoi je me permets de demander à la délégation qui serait désignée, de faire état de ma demande d'interpellation dans le communiqué qui relaterait sa démarche.

M. Veyssiére :

Je crois qu'il ne faudrait pas risquer d'atténuer l'effet de l'interpellation par une démarche préliminaire auprès du Ministre.

M. Coty :

Peut-être, au contraire, une démarche d'information soulignerait-elle davantage encore la gravité des incidents.

M. J.L. Dumesnil :

Une démarche de notre bureau serait peut-être un peu dangereuse, mais peut-être notre Président pourrait-il rencontrer personnellement le Ministre et l'aviser que la Commission souhaite une discussion rapide de l'interpellation et interviendra dans ce sens.

Il en est ainsi décidé.

M. le Gorgeu :

Nous avons coutume, à Brest, de recevoir les membres du gouvernement lorsqu'ils viennent en voyage. Sachant que M. Blancho devait venir, je ~~l'as~~ invitai au nom de la municipalité et sachant que les ouvriers avaient eux aussi l'intention de le

-5-

recevoir, nous leur avions prêté la salle des fêtes. Or, au début du voyage de M. Blancho à Brest, les autorités ont été censées ignorer officiellement sa visite. Finalement, il est venu à la Mairie où tout se passa fort bien, mais, en dehors de cette visite, j'ai ignoré le Sous-Secrétaire d'Etat. Mon impression est qu'il ne désirait pas ce qui s'est passé et qu'il a été débordé par les militants de son parti.

M. le Président :

C'est un homme sans compétence et mal entouré. On m'a d'ailleurs assuré ce fait presque incroyable qu'un lieutenant de vaisseau de son cabinet a chanté lui-même l'Internationale. On croit que ce lieutenant de vaisseau est inscrit au parti communiste.

La séance est levée à 16 heures 20.

-:-:-:-:-

TREIZIEME SEANCE

Le 6 Novembre 1936

Émule

Présents : MM. Martin-Binachon, Bergeon, Roussel, Stourm, Tanguy, Le Bail, J.L. Dumesnil, le Moignic, le Gorgeu, Perron, René Coty, de Camas et Cabaret-Danneville.

Présidence de M. RioLa séance est ouverte à 14 heures 30.Incidents dans les Arsenaux.-M. le Président :

à Brest, Je résumerai rapidement les faits, que la Commission connaît d'ailleurs : Par deux fois, l'Internationale a été chantée, devant un membre du gouvernement suivi de toutes les autorités civiles et militaires en grande tenue. Je crois savoir ce que le Ministre de la Marine va répondre : il s'agit, à l'en croire, de manifestations irrésistibles de sympathie de la part des ouvriers des Arsenaux, qui ont voulu accueillir un de leurs camarades, sorti des rangs pour occuper un poste éminent dans le gouvernement.

Quoi qu'il en soit, il s'agit d'une question grave, qui met en jeu la discipline indispensable dans les arsenaux et la Défense nationale elle-même. Le Ministre prendra l'engagement ferme d'éviter le retour de pareilles manifestations. De mon côté, j'ai l'intention de prendre la parole sur l'ordre du jour. Dans mon esprit il devait être question d'un ordre du jour pur et simple, mais M. Bergeon estime que ce serait insuffisant. Voici les termes de celui que je proposerai à la commission :

"Le Sénat, regrettant les manifestations survenues à l'intérieur des arsenaux de la Marine, en présence d'un membre du gouvernement et des autorités civiles et militaires, prend acte des déclarations de M. le Ministre de la Marine et lui fait confiance."

M. Martin-Binachon :

Le terme de "déclarations" est insuffisant. Il faut au moins celui de "engagements".

M. J.L. Dumesnil :

Personnellement, j'ai déposé l'ordre du jour suivant :

"Le Sénat, regrettant que...

-2-

"Le Sénat, regrettant qu'un membre du gouvernement ait provoqué ou simplement toléré le chant de l'Internationale au cours d'une inspection, et considérant que des marins, pour ce même acte, sont déférés devant des tribunaux militaires.... "

Il va de soi, d'ailleurs, que je désire avant tout rester solidaire de la Commission. Dans ces conditions, si les déclarations du Ministre de la Marine me donnent pleine satisfaction, je suis prêt à retirer cet ordre du jour pour me rallier à celui de la Commission.

M. Even:

J'estime qu'il ne suffit pas de remplacer le mot "déclarations" par le mot "engagements", mais que nous devons insister beaucoup plus. Je propose donc de rédiger ainsi la fin de cet ordre du jour :

"..... prend acte des engagements de M. le ~~Ministre~~ de la Marine et, comptant sur lui pour les faire respecter, passe à l'ordre du jour."

M. le Bail :

Cette formule est peut-être un peu sévère, nous avons raison d'être extrêmement exigeant pour le maintien de la bonne santé morale des marins, mais n'oublions pas que nous ne sommes pas un organisme politique. Par conséquent, après avoir flétrit énergiquement de telles manifestations, nous devrions, à mon sens, exprimer notre confiance dans l'avenir.

M. Martin-Binachon :

Nous pourrions ~~adopter~~ la formule suivante :

"... prend acte des engagements de M. le Ministre de la Marine, et compte sur une action efficace de sa part pour les réaliser."

M. le Bail :

Je ne saurais trop insister pour que nous nous abstentions de toute manœuvre politique et pour que nous ne dépassions pas le but que nous nous sommes assignés.

M. Roux-Freyssineng :

Il me semble difficile de maintenir le terme "confiance" dans cet ordre du jour. L'expression : "... Comptant sur lui pour

-3-

les faire respecter", est tout à fait suffisante.

M. le Président :

Je vais donc mettre aux voix les deux textes suivants :

1°) ".... confiant en lui pour les faire respecter, repousse toute addition et passe à l'ordre du jour."

2°) ".... comptant sur lui pour les faire respecter, repousse toute addition et passe à l'ordre du jour."

La première rédaction est repoussée par 7 voix contre 4.

La Commission adopte donc l'ordre du jour suivant :

"Le Sénat, regrettant les manifestations survenues à l'intérieur des arsenaux de la Marine, en présence d'un membre du gouvernement et des autorités civiles et militaires, prend acte des engagements de M. le Ministre de la Marine et, comptant sur lui pour les faire respecter, repousse toute addition et passe à l'ordre du jour."

M. le Président :

Dans ces conditions, si les déclarations de M. le Ministre de la Marine nous donnent satisfaction, je déposerai cet ordre du jour au nom de la Commission.

M. J.L. Dumesnil :

De mon côté, si j'obtiens pleine satisfaction, je retirerai mon projet d'ordre du jour pour me rallier à celui de la Commission. Par contre, si le Président ne juge pas opportun de déposer l'ordre du jour de la Commission, je maintiendrai le mien. De toutes façons j'interviendrais objectivement en dégageant le Sous-Secrétaire d'Etat de certaines critiques inexactes. Je ne retiendrai donc que les deux points suivants :

1°) A trois reprises différentes, dans les arsenaux de Brest, les ouvriers massés ont chanté l'Internationale.

2°) Dans chacun des ports visités par M. Blancho, les ouvriers des arsenaux ont obtenu, contrairement à l'usage, une heure de congé payée pour se livrer à une manifestation politique.

Quant au reste, je ne m'y attarderai pas. Il me suffira de constater que des collègues dont les opinions politiques sont différentes des miennes reconnaissent qu'il est impossible de

-4-

laisser chanter l'Internationale devant des marins qui passent en conseil de guerre lors/qu'ils la chantent.

M. le Moignic :

Pourquoi n'avons-nous pas convoqué M. le Ministre de la Marine, pour lui demander des précisions ?

M. le Président :

J'estime que c'était inutile, car les faits sont incontestables et nul n'a songé à les démentir. M. le Ministre de la Marine m'a d'ailleurs communiqué deux lettres tout à fait formelles émanant respectivement des préfets maritimes de Brest et de Cherbourg.

Ne grossissons pas démesurément cet incident et contentons-nous de l'ordre du jour et de la procédure que nous venons d'adopter. (Assentiment)

La séance est levée à 15 heures.

-:-:-:-:-

Quatorzième
TRAITEMENT SEANCE

Mercredi 2 décembre 1936

Présents : MM. Rio, Martin Binachon, Roux-Freyssinenc, Bergeon, de Camas, Even, Farjon, le Gorgeu, Tanguy, Guillemot, J.L. Dumesnil, Héry, Villemot-Duchesnois, Coty, Veyssiére, Jean Odin et Marcel Plaisant.

Présidence de M. Rio

La séance est ouverte à 15 heures.

Nouveaux aéronefs du Salon de 1936.-

M. Bergeon :

La Commission a constaté que le Salon de l'Aéronautique n'offrait pas un grand intérêt au point de vue de la Marine et ne présentait guère que les maquettes des appareils actuellement en service. Je crains qu'il ne faille voir là la preuve des lenteurs qu'apporte le Ministère de l'Air à sa collaboration avec celui de la Marine.

Néanmoins, des progrès dans l'ordre de la vitesse ont été réalisés, qui seront utiles au développement de l'aéronautique navale. Les avions de bombardement sont passés de 300 kilomètres heures en 1934 à 330 Km heures aujourd'hui. Au lieu de 1.000 kilogrammes de bombes, ils peuvent en emporter 1.500, non plus à 1.000 kilomètres, mais à 1.500 km. De nouveaux progrès sont d'ailleurs à prévoir.

Pour l'aviation de chasse, on a passé en deux ans de 400 à 500 km heures et l'ont mettueuellement au point des canons pouvant tirer 700 coups à la minute.

L'aviation de défense est également en progrès au point de vue de la vitesse et de l'armement et peut atteindre 500 km heures ;

Le Salon offre peu d'appareils étrangers et on y remarque notamment l'absence d'appareils allemands et italiens. Je pense que cette absence est due au fait que nos voisins ne sont pas en état de supériorité actuellement vis à vis des autres a-

vions européens. En ce qui concerne la France, il est incontestable que notre redressement industriel est actuellement considérable.

Pour les moteurs, nous avons à présent sur l'étranger cinq ans d'avance qu'il ne faut pas laisser perdre. Les mesures de nationalisation, notamment, devront être appliquées avec beaucoup de discernement, afin de ne pas freiner le mouvement de progrès actuel, qui suppose, à la base, un esprit de risque. Or c'est peut-être cet esprit d'audace qui manque au Ministère de l'Air, qui laisse en général s'écouler trop de temps entre le prototype et la série. Il appartiendra à la Commission de veiller à ce que le processus de nationalisation ne paralyse pas l'activité industrielle dans les domaines intéressant la Défense Nationale.

M. le Président : Un certain ralentissement se fait sentir en ce moment. C'est ainsi que chez Hispano, alors qu'on sortait en dernier 125 moteurs par mois, on en sort aujourd'hui, avec le même nombre d'ouvriers, 40 seulement.

Manifestations d'action directe à Lorient..

M. le Président :

Je me suis entretenu récemment avec un officier d'ordonnance de l'Amiral Le Bris, puis j'ai reçu une lettre de l'Amiral lui-même, au sujet d'une conférence tenue par M. Marceau Piervert, le 14 novembre dernier. L'orateur aurait prononcé certaines paroles inadmissibles et provoqué des mouvements inquiétants.

M. le Président donne lecture d'un compte rendu de la conférence et de certains extraits du texte prononcé, d'après le Nouvelliste du Morbihan.

M. le Président :

Avant de porter cet incident en séance, j'ai communiqué cet article au Président du Sénat qui a été scandalisé comme moi par la violence dont il témoigne, et qui m'a promis de voir à ce sujet le Président du Conseil. Le Populaire a démenti par la suite les extraits donnés dans l'article que je viens de vous lire, et le Nouvelliste du Morbihan a publié ce démenti, mais sans rien retrancher du compte-rendu qu'il avait donné. J'ai adressé une copie de l'article en question aux Ministres et aux Présidents des Commissions de la Défense Nationale. J'estime scandaleux qu'un Président du Conseil laisse une personne appartenant à sa maison tenir un tel langage.

Au reste, une plainte a été portée contre M. Marceau Pivert qui se retranche derrière elle pour ne rien répondre. Mais cette plainte ne vise pas les faits auxquels je fais allusion, mais un autre passage de la conférence au cours duquel M. Pivert aurait dit : "Les renégats du parti : Doriot ou Sabiani... on ne discute pas avec eux, on les abat // !"

J'estime que nous devons d'abord laisser faire par M. le Président du Sénat la démarche qu'il a déjà entreprise pour tirer au clair cet incident regrettable.

M. J.L. Dumesnil :

J'ai été saisi personnellement du même dossier et je suivrai notre Président dans la voie qu'il croit la meilleure.

Certes, M. Blancho, sous secrétaire d'Etat à la Marine, n'a pas assisté au discours de M. Marceau Pivert, mais il est inacceptable, et surtout après mon interpellation récente, que de tels incidents puissent encore se produire.

M. de Camas :

Au lendemain du discours, j'ai entendu M. Marceau Pivert au cours d'un banquet où il a prononcé des paroles qui ne m'ont pas choqué. Quant à M. Blancho, j'ai eu à cette occasion des entrevues courtoises avec lui. Je tiens néanmoins à m'associer à la protestation de nos collègues.

M. le Président :

M. Blancho est arrivé après le discours de M. Marceau Pivert, mais c'est déjà donner à ce discours une consécration officielle inadmissible. Quant au texte même du discours, le Sous-Préfet de Lorient m'a confirmé que les extraits que j'ai cités tout à l'heure étaient bien fidèlement reproduits, au moins dans leur esprit.

Je voulais seulement signaler cet incident. Il appartient pour le moment au Président du Sénat de poursuivre ses démarches.

M. Martin-Binachon :

Nous pourrions écrire au Ministre de la Marine une lettre de protestation que nous le chargerions de transmettre au Conseil des Ministres.

M. Jean Odin :

Peut-être manquons-nous un peu de sources d'information.

-4-

Attendons la fin de l'enquête manée par le Président du Sénat. Nous ne possédons actuellement qu'un compte-rendu de journal local et un démenti du Populaire.

M. le Président :

C'est au gouvernement qu'il appartient de demander les éléments d'information au Sous-Préfet du Morbihan. J'ajoute à ce propos que j'ai vu le Ministre de la Marine, et je crois pouvoir dire qu'il n'est pas homme à mener de telles opérations. Il a conservé du débat récent au Sénat une impression d'amertume dont il se débarrassera difficilement et il a repoussé avec horreur toute proposition ou projet d'interpellation sur le cas de M. Marceau Pivert. Je lui ai ensuite écrit au nom de la Commission, en lui envoyant le dossier de cette affaire et en le priant de faire le nécessaire pour éviter à l'avenir le retour de tels incidents.

M. Martin-Binachon :

Il faut lui écrire pour exiger une enquête.

M. Even :

Est-il qualifié pour la faire ? C'est le Président du Conseil que cette affaire regarde.

M. Veyssiére :

A la suite de la lettre de notre Président, je pense pourtant que le Ministre de la Marine a enquêté.

M. le Président :

Il ne m'a pas répondu, pas plus d'ailleurs que les autres Ministres de la Défense Nationale, ni les Présidents des Commissions.

M. J.L. Dumesnil :

Envoyons au Président du Conseil une copie de la lettre laissée sans réponse par le Ministre de la Marine.

M. le Président :

Le Président du Sénat s'en est chargé.

M. J.L. Dumesnil :

Alors, écrivons au Président du Sénat pour lui manifester

notre émotion.

Il en est ainsi décidé.

La Semaine de 40 heures dans les Constructions Navales --

M. le Président :

La Ligue Maritime et Coloniale s'est occupée récemment du retard actuel de nos constructions navales. Son Président, M. Boverat, ayant suggéré comme remède le travail à double équipe, M. René Fould lui a répondu que ce système était inapplicable chez nous à cause du manque de spécialistes. M. Boverat m'a écrit à ce propos en m'envoyant une lettre de l'Amiral Durand-Viel, qui explique que les Allemands et les Italiens travaillent en ce moment à trois équipes par jour. Cela prouve ~~que nous~~ que les Allemands et les Italiens ont des spécialistes alors que nous en manquons.

M. Martin-Binachon :

Le noeud de la question c'est qu'on fait soixante heures par semaine en Italie et plus de quarante heures en Allemagne. Nous n'irons jamais plus vite si nous réduisons les heures de travail. Or, malgré les dangers que présente la loi de quarante heures dans les usines travaillant pour la défense nationale, on annonce aujourd'hui qu'aucune dérogation ne sera admise, sauf dans les usines à feu continu. Cette promesse a été arrachée par la métallurgie sous la menace d'une grève générale.

On dit, d'autre part, que M. Daladier se serait fait fort d'obtenir de la C.G.T qu'elle consente à une prolongation des heures de travail en ce qui concerne la Défense Nationale, mais les faits jusqu'à présent ne semblent pas confirmer ce bruit.

M. le Président :

L'Allemagne et l'Italie iront certainement plus vite que nous. Le Ministre de la Marine nous dit qu'en cas de conflit le Dunkerque pourrait sortir, mais il sortirait avec une artillerie pas au point et sans télépointage. Ce serait en quelque sorte un navire aveugle.

Pour en revenir à la lettre que m'a adressée M. Boverat, je signale que certaines des critiques qu'il formule me paraissent

-6-

sent étranges. Il combat le principe des contre-torpilleurs, navires pourtant bien utiles contre les sous-marins et pour protéger les porte-avions. Il formule toutefois une critique que je crois juste : il regrette qu'on ait renoncé à la construction d'un porte-avion. Nous espérons que ce projet pourra être repris.

Communication de l'Association des Grands Ports Français.-

M. le Président donne lecture d'une lettre à lui adressée par le Président de l'Association des Grands Ports Français, sur la pêche industrielle française et les difficultés qu'elle éprouve actuellement. Il signale que, sur certains points, certaines mesures d'amélioration ont déjà été prises. L'Etat a déjà consenti des prêts à certaines Compagnies de pêche au titre des crédits à l'artisanat. La question du renouvellement de la flotte sera abordée prochainement, soit à l'occasion du budget, soit peut-être avant. Les autres problèmes relatifs à la pêche industrielle devront être étudiés ultérieurement.

L a séance est levée à 16 heures 30.

-:-:-:-

Quatrième
SEANCE

Mercredi 13 Décembre 1936

Présents : MM. Rio, Martin-Binachon, Héry, Giordan, le Bail,
 De Camis, Even, Bergeon, Guillemot, de Blois,
 Villard-Duchesnois, Marcel Plaisant, le Gorgeu, Roux-
 Freyssineng, Farjon, J.L. Dumesnil, le Moignic. Tanguy.

Présidence de M. Rio

La séance est ouverte à 16 heures.

Audition de M. le Ministre de la Marine

M. Gaminet-Duparc, M^{me} de la Marine, et accompagné
de M. l'Amiral Darlan.

Un compte-rendu
 sténographique

La séance est levée à 18 heures 15.

Seizième
~~seizième~~ SEANCE

Mercredi 26 décembre 1936

Présents : MM. Rio, le Bail, de Camas, le comte de Blois.

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à 15 heures.

M. le Président :

La séance du Sénat retient loin de nous trop de nos collègues et je vous propose de nous renvoyer à lundi prochain.

La séance est levée à 15 heures 5

-:-:-:-

Dix-septième
~~septième~~ SEANCE

Lundi 28 Décembre 1936

Présents : MM. Rio, le Bail, Roux-Freissineng, de Camas, de Blois, Bringer, le Gorgeu, Jean Odin, René Coty, Martin-Binachon, Veyssiére.

Présidence de M. Rio

La séance est ouverte à 14 heures 15

Agents de l'Inscription Maritime rétrogradés..

M. Bringer est nommé rapporteur du projet de loi

Budget de 1937.-

M. le Président :

Je remplace au pied levé notre collègue, M. Bergeon, pour l'examen du budget de la Marine de 1937.

Ce budget est en augmentation de 384 millions sur celui de 1936, soit 20 %, et atteint au total 4.459.000.000. Les lois sociales correspondent à une augmentation moyenne de 30 % sur l'ensemble de ce budget, la seule augmentation réelle étant celle qui résulte de l'introduction de 3.860 hommes dans les effectifs. Pratiquement, la dotation du budget de la Marine équivaut assez exactement à ce qu'elle était dans le passé.

Je voudrais attirer l'attention de la Commission sur deux points. Dans l'armée de terre, les familles des sous-officiers bénéficient de certains avantages et notamment de soins gratuits. Il n'en va pas de même pour les officiers mariniers. La commission des Finances a supprimé le chapitre 23 qui portait un crédit de 20.000 francs pour les assurances sociales

aux familles des ouvriers des Arsenaux. Ce crédit de 20.000 frs est destiné à amorcer une organisation de ce genre.

Cette question n'est pas nouvelle et on a objecté déjà que les médecins civils protesteraient si les familles des officiers mariniers étaient soignées dans les hôpitaux militaires. La Marine a proposé, pour lever cette objection, que ces familles reçoivent, en cas de maladie, des sommes d'argent au moyen desquelles elles pourraient se faire soigner par le médecin de leur choix. Mais, dans ce cas, le crédit n'aurait pas sa place au chapitre 23, qui est relatif au Service de Santé des Hôpitaux Militaires. Il faudrait l'inscrire au Chapitre 38 : Allocations et secours aux personnels divers.

En disjoignant ce crédit de 20.000 frs, la Commission des Finances a voulu agir comme elle l'avait fait en ce qui concerne la Guerre, où elle avait réduit de 20.000.000 un crédit analogue. Mais, au budget de la Guerre, ces 20 millions correspondaient à une dépense de luxe supplémentaire, alors qu'il s'agissait pour la Marine de la création d'un nouveau service. Il faudra que le Ministre de la Marine nous dise ses intentions et les directives qu'il entend suivre en cette matière.

Un grand nombre d'officiers mariniers sont dans une situation inférieure à celle des ouvriers des Arsenaux et des sous-officiers de l'Armée de terre. La mesure que l'on se proposait de prendre était justifiée et j'ai déposé un amendement tendant à rétablir ce crédit de 20.000 frs au Chapitre 23.

M. le Gorgeu :

Sur le principe, je n'ai pas d'objection, mais il faudrait savoir exactement le régime actuel dans l'Armée de terre. Je puis assurer à la Commission, en ma qualité de maire de Brest, qu'il y aura certainement de vives protestations de la part des médecins civils et des pharmaciens, si les familles du personnel subalterne sont soignées dans les Hôpitaux de la Marine. S'il s'agissait d'allocations, aucune difficulté ne se présenterait, mais dans ce cas il faudrait en effet inscrire le crédit au chapitre 38, et non pas au chapitre 23. Si le libellé actuel du chapitre est maintenu, je serai obligé de prendre la parole pour m'opposer à son adoption.

Le Commandant Terréaux, qui assiste à la séance, prend la parole à la demande du Président, pour préciser qu'~~l'Amende~~ il ne s'agit pas de faire soigner les familles dans les hôpitaux militaires et que ces 20.000 frs ne sont qu'un crédit d'amorce pour aboutir à une organisation qui permettrait aux familles des officiers mariniers d'obtenir, en cas d'opération, un tarif spé-

cial auprès des médecins civils. La Marine payerait alors 80 % environ des frais de l'opération.

M. le Gorgeu :

La Marine ne peut pas imposer tel ou tel tarif aux médecins civils.

M. le Président :

De toutes façons, j'aviserai le Ministre que cette question sera soulevée en séance.

Le rapport de M. Candace à la Chambre indique bien qu'il s'agirait de faire soigner les familles des marins dans les hôpitaux maritimes.

M. le Gorgeu :

En effet, il n'y est nullement question d'allocations.

M. le Président :

Il me paraîtrait souhaitable que les officiers mariniers soient traités de la même façon que les sous-officiers de terre.

M. le Président :

Marine / La seconde question que je signale à propos du budget de la ~~Marine~~ est relatif à l'article 24. Le Syndicat National des agents techniques de la Marine m'a écrit pour me demander que soient relevés les traitements de ses agents. Depuis l'application des lois sociales, ils sont en effet moins bien payés que les ouvriers qu'ils dirigent. Cette demande est en principe justifiée, mais si nous allons dans ce sens, d'autres fonctionnaires demanderont la même chose à leur tour et nous ne pouvons nous engager dans cette voie.

M. le Gorgeu :

Il est exact qu'actuellement un ouvrier qui devient agent technique perd trois à quatre cents francs par mois.

M. le Président :

Mous poserons la question au Ministre, mais nous ne pouvons faire davantage.

A l'article L bis, la Commission des Finances a supprimé

un crédit de 500.000 frs prévu pour la construction d'un pavillon pour le Directeur de l'Ecole Navale de Brest. Cette construction est pourtant indispensable et le Commandant de l'Ecole est actuellement dans une situation assez peu pratique. Je doute que nous obtenions le rétablissement de ce crédit dans le budget. Il faudra plutôt le faire inscrire dans le programme de grands travaux, mais en tout cas, je poserai la question.

Budget de la Marine Marchande..-

M. le Président :

Si j'avais à parler dans la discussion générale du budget de la Marine Marchande, je commencerais par regretter que le Ministère de la Marine Marchande ne soit plus qu'un sous-secrétariat.

Les décrets-lois ont supprimé à la Marine Marchande un grand nombre de fonctionnaires qu'il faudrait rétablir, au moins en partie (une vingtaine sur les 130 supprimés, ce qui nécessiterait une augmentation de crédits de 180.000 frs).

J'ai déposé un amendement dans ce sens. Je crains que la commission des Finances ne l'accepte pas, mais j'espère pouvoir le faire adopter au cours de la navette.

D'autre part, certains administrateurs avaient été supprimés. Ils allèrent devant le Conseil d'Etat et furent rétablis, mais les crédits destinés à leur traitement n'ont pas été, eux, rétablis. Il faut donc qu'ils le soient au cours de ce budget.

La commission des Finances a systématiquement supprimé certains crédits dont nous pouvons être sûrs qu'ils réapparaîtront à l'occasion de cahiers supplémentaires. Dans ces conditions, il eut été évidemment plus simple de les rétablir tout de suite. Elle a réduit de 9 millions, au chapitre 33, les armements libres. Je demanderai le rétablissement de ce crédit, dont la Marine Marchande a un besoin urgent.

D'autre part, on a fait passer le contrôle de la Marine subventionnée du Ministère de la Marine Marchande au Ministère des Finances. C'est, paraît-il, une question de comptabilité. Mais je me demande pourquoi, alors que nous avons actuellement un service bien organisé, on lui enlève tout à coup les collaborateurs indispensables. Un commissaire du gouvernement qui appartient à la Marine Marchande doit être payé par elle. Il

-5-

n'est pas un contrôleur financier. Les Finances ont sur les compagnies subventionnées d'autres moyens de contrôle qui doivent leur suffire.

La Séance est levée à 14 heures 50