

COMMISSION de la Marine.

(Nommée le 2 février 1937.)

(36 membres.)

1937

Président :

M. RIO.

Vice-Présidents :

MM. BERGEON, MARTIN-BINACHON.

Secrétaires :

MM. CABART-DANNEVILLE, EVEN.

Membres :

MM.
Robert BELLANGER.
Léon BÉNARD.
Comte de BLOIS.
Léon BON.
BRINGER.
Marcel CACHIN.
de CAMAS.
Marquis de CHAMBRUN.
René COTY.
CUTTOLI.
DELESALLE.
DUROUX.
Laurent EYNAC.
GIORDAN.
GUILLEMOT.
René HÉRY.

MM.
de KERGUÉZEC.
LEBLANC.
LE GORGEU.
Jean LEMAISTRE.
LE MOIGNIC.
Jean ODIN.
PERREAU.
Georges PORTMANN.
Emile ROUSSEL.
ROUX-FREISSINENG.
SÉNÈS.
STOURM.
Yves TANGUY.
VEYSSIÈRE.
VILLAULT-DUCHESNOIS.

Commission de la Marine

Année 1937

Procès-verbaux de séances.



PREMIERE SEANCE

3 Février 1937

La séance est ouverte à 14 heures sous la présidence de M. Perreau, Doyen d'âge.

La Commission réélit son bureau ^{de 1936)} pour l'année 1937.
Le Bureau définitif se trouve donc ainsi constitué :

Président : M. Rio
Vice-Présidents : MM. Bergeon et Martin-Binachon
Secrétaires : MM. Cabart ~~et~~ Danneville et Even

La séance est levée à 14 heures cinq.

-:-:-:-

DEUXIEME SEANCE

10 Février 1937

Présents : MM. Martin-Binachon, Rio, Bergeon, Le Gorgeu, Viallet-Duchesnois, de Blois, Giordan, de Camas~~de~~, Even, Roux-Freyssineng, Bringer, Cachin, Farjon.

Présidence de M. Rio

La séance est ouverte à 15 heures.

Postes électro-sémaphoriques.--

M. Bringer est nommé rapporteur

Application de la Loi de 40 heures dans les Ports.--

M. le Président donne lecture d'une résolution adoptée par l'Association des Grands Ports français, dans sa séance du 20 janvier 1937, au sujet de l'application de la loi de 40 heures dans les Ports, résolution qui lui a été transmise par M. Roux-Freissineng au nom de l'Association. Cette résolution est ainsi conçue :

Après avoir examiné la question de l'application de la loi de 40 heures aux "entreprises de chargement et de déchargement dans les ports",

RAPPELLE que l'application de cette loi dans les ports maritimes français, avant son adoption par les autres pays, place nos établissements maritimes dans une situation de plus en plus difficile à l'égard de la concurrence des grands ports étrangers voisins;

INSISTE pour que, de toutes façons, la nouvelle réglementation de la durée du travail individuel de l'ouvrier docker n'entraîne pas la réduction d'utilisation des outillages des ports.

Elle SOULIGNE les inconvénients économiques et sociaux qui seraient la conséquence de cette réduction d'utilisation des ports :

Au point de vue économique, la mise en sommeil des outillages pendant 128 heures sur 168 diminuerait le rendement de l'ensemble des ports français, augmenterait la durée du séjour des navires dans nos ports et alourdirait à la fois l'exploitation des ports français et celle des navires, amenant ces derniers à éviter nos établissements maritimes.

Elle FAIT OBSERVER qu'il serait d'autant plus paradoxal de laisser les engins inactifs pendant les trois quarts du temps que des dépenses considérables ont été faites depuis la guerre pour développer et moderniser les installations de nos grands ports, en vue d'augmenter leur capacité et leur rapidité de travail;

Au point de vue social, la quantité de travail à effectuer serait réduite, d'une part par les détournements de trafic vers les ports étrangers plus rapides et moins coûteux et, d'autre part, par l'impossibilité d'embaucher de nouveaux ouvriers pour effectuer d'une façon continue le chargement et le déchargement des navires présents dans le port.

En définitive, l'ASSOCIATION DES GRANDS PORTS FRANCAIS,

CONSTATE que la Fédération des Ports et Docks en prétendant ne faire travailler les ports que 40 heures, alourdit, sans profit pour personne, le coût des opérations et rend impossible l'embauchage de nouveaux ouvriers et va ainsi à l'encontre de la politique de résorption du chômage, préconisée par le Gouvernement.

ET INSISTE auprès des Pouvoirs Publics pour que :

a) afin de conserver le plein rendement de l'outillage et sauvegarder le trafic des ports français, le décret laisse aux entreprises la faculté de constituer des équipes successives -un contrôle de la main-d'oeuvre pouvant facilement être institué pour éviter toute fraude;

b) afin de pouvoir faire face aux particularités diverses du trafic dans les différents ports, le décret donne aux entreprises de manutention la faculté d'option entre divers modes de répartition des heures de travail dans la semaine, comme l'ont fait les décrets qui ont fixé les modalités d'application de la semaine de 40 heures dans diverses industries (métallurgie, bâtiment, matériaux de construction, industries diverses).

=====

M. le Président :

La loi de 40 heures est maintenant en vigueur dans les Ports et nous ne pouvons que transmettre cette résolution à M. le Ministre du Travail. Pour ma part, je ne crois pas que la loi de 40 heures réduise le trafic de nos ports. Mais elle peut augmenter les prix de revient. Nous pourrions demander au Ministre du Travail s'il ne peut pas prévoir des roulements et des mesures d'adaptation. Il s'agit en somme de recruter la main

d'oeuvre suffisante pour que l'outillage des ports puisse travailler plus de quarante heures par semaine. Le navire est un outillage international. Nous ne devons pas nous mettre en état d'infériorité par rapport aux pays étrangers.

M. Cachin :

Aux Etats-Unis, la semaine de trente heures n'a provoqué aucune réduction de la production.

M. le Président :

Les chances d'échec de l'expérience actuelle ne sont pas dans la réduction de la journée de travail, mais dans certaines attitudes des classes laborieuses. Nous avons pu constater en matière d'aviation maritime que le même nombre d'ouvriers dans la même usine produisait aujourd'hui trois fois moins de moteurs qu'il y a quelques mois. Mais nous nous écartons de la question.

M. Roux-Freissineng.-

Dans certains ports, actuellement, tout travail est interrompu pendant un jour chaque semaine. J'ai entendu citer également d'autres exemples où la stricte application de la limitation des heures de travail entraînait des conséquences très fâcheuses et très coûteuses pour le chargement ou le déchargement des navires.

Voyage à bord du Dunkerque.-

M. le Président :

Votre Président et vos Vice-Présidents ont visité, la semaine dernière, le Dunkerque, qui faisait un voyage d'~~essai~~ ^{essais}. C'est une admirable unité, mais quand on nous a dit que ce navire pourrait en cas de conflit prendre immédiatement rang dans nos escadres, on ne nous a pas dit la vérité. Les grosses pièces, quand nous les avons vues, n'avaient pas tiré encore un coup de canon. Elles ont tiré hier pour la première fois sans incident notable, mais il reste encore à faire fonctionner le télépointage et la télécommande.

La tourelle N°2 n'était pas prête. L'appareillage électrique n'était pas en place et une bonne partie des pièces n'étaient pas au point. Seule, la petite artillerie aérienne de 130 était en état de fonctionnement définitif. Il faut compter au moins six mois avant que le Dunkerque ne soit utilisable en

escadre.

J'ajoute qu'il ne faut pas dramatiser et qu'il s'agissait de mises au point extrêmement délicates, surtout en ce qui concerne la télécommande. Nous n'avons pas à nous alarmer. Je veux seulement signaler qu'il eût peut-être été préférable de nous dire ouvertement la vérité sur le point où nous en étions, au lieu de nous laisser le soin de le découvrir tout seuls.

M. de Blois :

Une fois les tourelles en place, pourront-elles tirer même si la télécommande n'est pas encore au point ?

M. le Président :

Oui.

M. Martin Binachon :

L'installation de la télécommande, qui permet à l'officier de tirer instantanément sans transmission, constitue une expérience formidable et difficile à réaliser. Elle n'est pas encore tout à fait au point, mais les moteurs ont été satisfaisants.

Au point de vue du télépointage, le bateau sera prêt dans quatre mois. La télécommande sera au point dans six. Il en faudra deux encore pour l'entraînement des hommes.

M. le Président :

Nous avons été, malgré ces retards, satisfaits de notre examen.

°
° °

M. le Président :

Nous avons profité de notre passage à Brest pour aborder, deux questions avec les autorités locales : d'abord l'organisation du Port de Brest.

Des travaux à l'ordre du jour depuis longtemps ne peuvent même pas être étudiés, et l'exploitation normale du Port

de Brest en est ralentie. Peut-être faudra-t-il entendre le Ministre de la Marine sur ce point, mais une très récente expérience nous recommande de prendre les précautions nécessaires pour que la mauvaise humeur du Ministre ne risque pas, cette fois, de se retourner contre des personnes qui n'ont rien à voir avec la direction des travaux de la Commission. Je marque cette nuance parce que certaines choses doivent être dites.

L'autre question est relative aux officiers marinières qui voudraient habiter à Brest, mais ne peuvent le faire faute de logements. Cette question des locaux doit être étudiée par la Marine. Pourquoi l'industrie d'Etat ne fait-elle pas ce que fait l'industrie privée, qui construit parfois de véritables villages pour ses ouvriers ? Peut-être la municipalité de Brest donnerait-elle le terrain pour des constructions de ce genre, malgré les difficultés qui pourraient se présenter. En tout cas, il faudrait faire quelque chose.

M. le Gorgeu :

C'est un vieux problème. L'Amiral Darlan m'a fait part de son désir de voir mieux loger les officiers marinières. Un projet a été étudié voici déjà dix ans à Brest, pour le logement des officiers, qui mettait en jeu à la fois la municipalité et les Chemins de Fer de l'Etat. Certaines difficultés se sont élevées à la suite desquelles l'entreprise a avorté. La municipalité de Brest est prête à aider au logement de ces officiers, mais peut-être la Marine est-elle trop gourmande et mon devoir est également de penser à la population civile de la ville que j'administre. Jusqu'à présent rien n'a pu aboutir.

Il est bon, d'ailleurs, que la Commission de la Marine soit saisie de cette question, et peut-être aidera-t-elle à sa solution.

M. le Président :

Nous irons en entretenir le Ministre de la Marine.

Patrons au Bornage.--

M. le Président :

M. Roux-Freyssineng a déposé son rapport sur le projet de loi

Je signale à la Commission que le Ministre des Finances a objecté que, si on donne à ces patrons la satisfaction morale qu'ils demandent, ils ne tarderont pas à demander parallèlement certains avantages matériels. Quoi qu'il en soit, nous ferons mettre la discussion du projet à l'ordre du jour d'une prochaine séance.

Carte de Combattant aux Marins du Commerce.-

M. de Camas :

J'ai envoyé au bureau du Sénat une proposition de résolution tendant à accorder la carte de Combattant aux Marins du Commerce.

La séance est levée à 16 heures.

TROISIEME SEANCE

17 Février 1937

Présents : MM. Bergeon, le Gorgeu, de Camas ~~de~~, de Blois, Cachin, Martin-Binachon, Even, Bringer, Laurent-Eynac, Roussel, Odin, Farjon, Roux-Freyssineng, Coty et Héry.

Présidence de M. Rio

René

La séance est ouverte à 15 heures.

Carte de Combattant aux Marins du Commerce.--

M. de Camas ~~de~~ est nommé rapporteur de la proposition de résolution

Gentlemen 's Agreement.--

M. Bergeon :

L'accord naval anglo-allemand avait fortement ému la commission de la Marine, ainsi que celle des Affaires Etrangères. Nous avons entendu à cette occasion deux ministres qui nous avaient dit qu'un tel accord bi-latéral ne se reproduirait pas. Or, le récent accord anglo-italien ressemble fortement à celui qui nous avait ému.

J'avais déjà demandé à M. Delbos, en novembre dernier, si la France serait avisée au cas où un pacte méditerranéen se concluerait, et si elle serait convoquée aux négociations. Le 13 Novembre, le Ministre me répondait qu'un pacte méditerranéen était en effet possible et qu'il serait ouvert à tous. Un pacte anglo-italien, à cette époque, eût paru un peu alarmant, et M. Delbos tentait la réalisation d'un pacte général. A cette époque, il déclarait que rien n'était fait encore et que l'Angleterre ne conclurait rien sans se mettre d'accord

avec nous. Ainsi la Commission des Affaires Etrangères avait obtenu tous apaisements.

Or, le 2 Janvier était conclu le Gentlemen 's Agreement et la France en était tenue à l'écart. Certes, nos droits et intérêts sont expressément sauvegardés par le texte, mais ces droits et intérêts, c'est à la France seule qu'il appartient de les définir. La situation actuelle n'est pas claire. On se demande ce que cache ce pacte et il faut tirer cette affaire au clair.

M. Marcel Plaisant a déposé une demande d'interpellation. J'estime que notre Commission ne peut pas demeurer muette et qu'elle doit faire des déclarations fermes.

Nos intérêts en Méditerranée sont immenses. Du Nord au Sud, c'est un faisceau de routes de 800 kilomètres, qui unit le Midi à l'Afrique du Nord, qui dessert vingt grands ports français, alors que l'Italie n'en a que douze. La longueur de nos côtes est le double de celles de l'Italie sur la Méditerranée occidentale et nos intérêts économiques, comme notre sécurité, sont liés à la protection de ces routes.

Or, nous devons partager nos forces maritimes entre deux fronts de mer distants de 3.000 kilomètres l'un de l'autre. Nous ne pouvons, pour la défense de nos côtes, compter que sur nous-mêmes, et la flotte italienne est actuellement d'une importance que nous ne pouvons sous-estimer. Il nous est impossible, d'autre part, de dégarnir la Méditerranée. Et, dans ces conditions, tout accord conclu dans cette dernière mer en dehors de nous doit nous émouvoir.

La liaison possible entre l'Atlantique et la Méditerranée par le Canal des Deux-Mers, paraît irréalisable. Une escadre ne s'engagerait jamais dans un tel canal où elle serait une cible trop facile pour l'aviation.

M. Laurent-Eynac :

Le projet du Canal des Deux-Mers est une mystification.

M. le Président :

Il est techniquement impossible

M. Laurent-Eynac :

Et financièrement.

M. Bergeon :

C'est pourquoi nous devons renforcer nos positions en Méditerranée. Et notre intérêt nous commande de le faire, car il vaut mieux se présenter aux Conférences internationales avec des effectifs déjà existants. Nous devons actuellement accroître nos escadres, renforcer notre défense côtière et aérienne et aménager nos ports. C'est, du reste, le programme qu'a développé devant nous M. Gasnier-Duparc, le 16 décembre dernier.

Ce programme coûterait cher, mais pour la Défense nationale, le pays donnera ce qu'il faut. Il faut que le Ministre dépose au plus tôt un programme de rénovation de la Marine dans ce sens.

M. de Blois :

La question financière me paraît inquiétante et je ne sais pas si un emprunt, même pour la défense nationale, réussirait très bien à l'heure actuelle.

M. Cachin :

Je voudrais que nous soyons renseignés avec précision sur ce qui se passe dans la Méditerranée occidentale. Il est inquiétant, en effet, que le pacte anglo-italien ait été conclu en dehors de la France. Mais j'aperçois un danger plus grave. On pensait jusqu'à présent que les Anglais et les Italiens cherchaient avant tout à écarter l'Allemagne de la Méditerranée. Or, en dépit des apparences, ce n'est pas du tout dans ce sens qu'est conclu l'accord anglo-italien. Je voudrais savoir quelle est exactement l'influence allemande aujourd'hui, en Méditerranée occidentale. Il semble que l'Italie ait joué un double jeu et que, tout en rusant avec l'Angleterre, elle se soit entendue avec l'Allemagne sur des points très précis.

La nouvelle que des Allemands s'étaient installés au Maroc espagnol a provoqué une violente réaction dans le pays. Or, il semble bien établi qu'il existe, actuellement, au Maroc espagnol, des bases d'avions de départ toutes prêtes, qui ont été installées d'accord avec l'Italie. La sécurité de nos relations avec l'Afrique du Nord dépend essentiellement de ce qui se passe en ce moment au Maroc.

Que se passe-t-il également aux Baléares ? Les avions italiens partent de ces îles pour attaquer Port-Bou et Barcelone et les Baléares semblent pratiquement devenues aujourd'hui

une base italienne. Depuis quelques semaines, étant donné que 75.000 soldats ont débarqué en Espagne, le problème est entièrement renouvelé. Il faudrait que les Ministres intéressés nous apportent des précisions sur ce nouvel aspect de la question méditerranéenne.

M. le Président :

L'Allemagne n'a pas de bases légales au Maroc. Elle a seulement usé du droit d'envoyer des navires de guerre dans des régions troublées. Pour les Baléares, nous ignorons tout de la question, mais il est certain que, si des bases allemandes s'établissaient au Maroc et des bases italiennes aux Baléares, il y aurait là un grave danger pour nous.

Cette question sera certainement abordée au cours de l'interpellation de M. Marcel Plaisant, qui aura lieu mardi prochain ; après quoi les Commission des Affaires Etrangères et de la Marine réunies pourraient entendre les Ministres des Affaires Etrangères et de la Marine, ainsi que le Président du Conseil.

M. Martin-Binachon :

Actuellement l'Italie a deux bateaux supérieurs aux nôtres. Si nous ne hâtons pas l'exécution de notre programme naval, l'utilisation de notre flotte en Méditerranée posera un problème insoluble.

M. Jean Odin :

Puisque nous parlons de la Méditerranée, je signale que la défense de la baie d'Alger, si elle est assurée contre les attaques marines, ne l'est nullement contre les attaques par avion. En cas de conflit, les relations de la France avec l'Afrique du Nord seraient gravement compromises et ce n'est pas d'ailleurs le seul problème. Il faudrait créer, notamment, en Algérie, les rudiments d'une industrie sidérurgique.

Je reviens sur la question du canal des Deux Mers, qui a été abordée tout à l'heure, pour signaler que les objections qu'on lui a faites ne sont nullement probantes. Les navires de guerre seraient une cible pour les avions ? Mais alors toute défense est inutile, puisqu'une usine aussi peut être utilement attaquée.

La séance est levée à 16 heures 20

QUATRIEME SEANCE

10 Mars 1937

Présents : MM. Rio, de Chambrun, Bringer, de Blois, Leblanc, Le Gorgeu, De Camas et Even.

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à 15 heures 30.

Limites de l'Inscription Maritime.--

M. Leblanc donne lecture d'un nouveau rapport sur le projet de loi :

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Postes électro-sémaphoriques.--

M. Bringer donne lecture de son rapport

Attributions du gouvernement et du commandement militaire en temps de Guerre.--

M. Martin-Binachon est nommé rapporteur pour avis du projet de loi.

Audition du Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande.-

M. Le Président :

J'ai vu M. le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande qui est inquiet des incidents qui se sont produits dans les ports et du fait que certaines lois d'aide à l'armement viennent à expiration. La Commission voudra sans doute l'entendre sur des problèmes généraux de la Marine Marchande. Nous pourrions le recevoir un prochain jour. (Assentiment)

Audition du Ministre de la Marine et du Ministre des Colonies.-

M. le Président :

M. Steeg, Président de la Commission des Colonies, et moi-même avons parlé récemment ensemble de la question des Colonies et de leur défense en cas de guerre. Nous avons envisagé une audition des Ministres de la Marine et des Colonies devant nos deux Commissions réunies. J'ai, pour ma part, rédigé un questionnaire sur le rôle de nos colonies dans l'économie de l'empire, sur leurs moyens de défense, sur leur liaison avec la métropole, le commandement, les stocks, la mobilisation industrielle.

M. Steeg complètera ce questionnaire, qui sera transmis aux Ministres intéressés.

La séance est levée à 15 heures 45.

-:-:-:-:-

CINQUIEME SEANCE

26 Mai, 1937

Présents : MM. Rio, Bergeon, Roux-Freyssineng, Giordan, Stourm, Martin-Binachon, Even, Villaut-Duchesnois, Leblanc, Cachon - ~~MM. de~~ de Blois, Bringer, Lemaître. (Excusé : M. de Camas)

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à 15 heures 30.

Audition du Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande.-

M. le Président :

M. Tasso m'a demandé de renvoyer à la semaine prochaine l'audition qui était prévue pour aujourd'hui. Il préfèrait légitimement, en raison des incidents qui se sont produits dans le monde des inscrits maritimes, attendre que le calme soit revenu.

Lors du débat sur la loi de quarante heures, j'avais déjà attiré l'attention du Président du Conseil sur les difficultés que cette loi entraînerait dans la Marine Marchande. M. Blum me dit alors que la loi de quarante heures était indivisible et qu'il ne ferait pas de loi d'exception, mais que la loi ne serait appliquée qu'après accord entre les organisations ouvrières et patronales. En cas de désaccord, le gouvernement reviendrait devant le Parlement.

Le 5 mars, les organisations ouvrières et patronales ont été saisies du projet de décret sur l'application des quarante heures à la Marine Marchande. Le patronat répondit que l'application de la loi lui paraissait impossible en raison de la concurrence étrangère. Je suis allé voir M. le Président du Conseil le Sous Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande étant présent. Le Président m'a dit que la loi de quarante heures serait appliquée à la Marine. J'ai conseillé au Comité des Armateurs de France de discuter avec les représentants des Fédérations maritimes en vue d'aboutir à un accord. La rencontre a eu lieu, mais l'accord n'a pu se faire. Le Comité central estime que la loi nouvelle imposerait 120 millions par an de charges nouvelles à l'armement (80 millions seulement, disent les services de la Marine).

De toutes façons, il s'agit d'une charge trop lourde, qui aboutirait à des désarmements inévitables. Le Comité central a proposé diverses suggestions qui permettraient une application moins onéreuse de la loi. Les représentants des équipages s'y sont opposés.

En présence de ce désaccord, le Conseil supérieur économique a été consulté. Dans sa réponse, il a donné raison aux inscrits en tout, sauf sur deux points :

- 1°) L'application des cinquante-huit demandés par les inscrits
- 2°) La rétroactivité de la loi.

C'est à la suite de cette dernière décision que la grève des inscrits a été décidée.

J'ai vu, lundi, M. Léon Blum et j'ai attiré son attention sur les difficultés réelles que présente l'application des quarante heures à la Marine Marchande. Il ne s'agit pas, de la part des armateurs, de consolider des profits excessifs, mais seulement de vivre en recevant une rémunération honnête du capital engagé. Il est certain que, depuis un an, la Marine Marchande est dans une situation prospère, mais la loi de quarante heures changerait entièrement cette situation. D'autre part, il est impossible, à l'époque actuelle et à la veille de l'Exposition, de tolérer une grève dans un service qui est pratiquement un service public.

J'ai profité de cette entrevue pour parler avec le Président du Conseil de la situation générale de notre Marine Marchande. Elle est chez nous le dernier refuge du principe d'autorité et il est inacceptable que les marins du commerce montrent l'état d'esprit qu'ils manifestent actuellement. Des progrès très importants ont été réalisés dans leur situation et ils n'ont aucune raison de se plaindre.

Le Président du Conseil m'a promis de faire son possible pour éviter de nouvelles grèves. Je sais qu'il a regretté les dernières et qu'il a même eu un mouvement de déception, pour ne pas dire plus, quand la grève de Marseille a été déclenchée par un homme qui appartient à son parti et qui lui tient de si près.

Depuis cette entrevue, la grève a cessé. Malheureusement cet arrêt s'explique par le fait que le gouvernement a cédé sur tous les points. Notamment sur l'organisation du travail dans les ports et sur la rétroactivité de la loi.

Toutes les démarches que j'ai faites auprès du Président du Conseil, je les ai faites au nom de la Commission de la Marine, et je tenais à vous en rendre compte.

marchande *

L'évolution sociale actuelle ne nous effraie pas, mais dans une démocratie, quand le principe d'autorité disparaît, tout risque de s'écrouler. J'ai attiré l'attention du Président du Conseil et du Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine sur ce point, et j'espère que cette intervention, faite en votre nom à tous, n'aura pas été sans résultat.

M. Tasso doit donc venir devant nous la semaine prochaine pour nous parler des industries de la Marine Marchande et de leur situation générale. Nous pourrons lui poser toutes les questions nécessaires à ce sujet.

M. de Blois :

La Commission pourrait peut-être exprimer son regret des faits récents qui se sont produits et inviter le gouvernement à en prévenir le retour.

M. le Président :

Par déférence pour le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, il serait préférable que nous attendions de l'avoir entendu.

M. Martin-Binachon :

La question est plus large. Il s'agit de savoir si l'on appliquera les lois sociales que l'on nous a fait voter. La loi sur l'arbitrage précise que les grèves sont désormais interdites ; au moins faudrait-il la faire appliquer.

Reclassement des Agents de l'Inscription Maritime.-

M. Bringer donne lecture de son rapport.

La séance est levée à 16 heures 30.

-:-:-:-:-

17

SIXIEME SEANCE

2 Juin, 1937

Présents : MM. Rio, de Blois, Martin-Binachon, Perr~~eau~~^{eau}, Even, Far-
~~jon~~^{on}, Veyssière, Leblanc, René Coty, Roux-Freyssineng,
Le Gorgeu, Bringer.

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à 15 heures.

Audition de M. Tasso, Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande.-

Voir compte-rendu
sténographique.

Après l'audition du Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, M. de Blois estime que la Commission doit prendre une position nette sur la loi de Quarante heures qui mène la Marine Marchande à la catastrophe.

M. le Président :

Peut être pourrions-nous, dans notre réunion de la semaine prochaine, discuter les déclarations que nous a apportées aujourd'hui M. le Sous-Secrétaire d'Etat. C'est un problème trop important pour que nous l'examinions en fin de séance. (Assentiment).

La Séance est levée à 18 heures 10.

SEPTIEME SEANCE

9 Juin 1937

Présents : MM. Rio, Leblanc, Even, De Camas, Bergeon, de Blois, Roux-Freyssineng, Emile Roussel, Bringer, Villaut-Duchesnois, Martin-Binachon.

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à 15 heures.

Examen des déclarations ^{de M. le} ~~du~~ Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande..

~~M. de Blois~~

M. de Blois. - Des déclarations que nous a apportées, la semaine dernière M. Tasso, il résulte que la loi de quarante heures crée une situation très grave dans la Marine Marchande. Celle-ci aura épuisé ses réserves au bout de quelques mois et ne pourra plus vivre. On nous dit que l'Etat est prêt à supporter les charges nouvelles qu'imposera l'application de la loi. Mais c'est oublier qu'il ne peut même pas faire face à ses engagements actuels. Ce qui est inévitable, c'est que notre Marine Marchande soit mise en état d'infériorité vis à vis des Marines étrangères.

Devant une situation aussi grave, j'estime que la Commission de la Marine devrait prendre ses responsabilités et élever une protestation nette contre l'application des quarante heures dans la Marine Marchande, en liant cet aspect du problème à tous les aspects de la question des quarante heures, notamment dans l'hôtellerie. On nous avait dit que la loi de quarante heures serait appliquée dans un certain esprit. Cet engagement n'a pas été tenu. Nous ne pouvons laisser passer cela.

M. le Prdt. Une protestation ne peut plus être qu'inutile, puisque le décret ~~du~~ d'application a paru au Journal officiel.

Lorsque le Comité Central des Armateurs a été consulté, il a remis au Ministère un mémoire où il protestait contre l'application des quarante heures à la Marine Marchande. Là-dessus le Ministre a préparé le décret d'application. Les armateurs et les inscrits furent convoqués pour examiner ce décret. Les armateurs ne se présentèrent pas et vinrent me trouver en me rappelant que M. Léon Blum avait déclaré au Sénat qu'en cas de difficulté sur l'application le gouvernement reviendrait devant les Assemblées.

J'ai fait valoir cette thèse auprès du Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande. Il m'a répondu qu'on ne pouvait estimer que l'accord ne s'était pas réalisé entre les armateurs et les inscrits, puisque les armateurs ne s'étaient même pas présentés à la réunion. Il n'était donc pas nécessaire que le gouvernement revînt devant les Chambres.

La situation est actuellement la suivante : Le Sénat a voté une loi, cette loi doit être appliquée. Telle est également la position du Président du Conseil, que j'ai rencontré à ce propos, et je dois convenir qu'elle me paraît logiquement inattaquable. X

J'ai demandé au Président du Conseil de convoquer à nouveau les représentants des employeurs et des employés. Ce qui fut fait. La discussion dura deux jours sans aboutir à un accord. A ce moment, les armateurs m'ont prié de faire préciser sa position par M. le Président du Conseil. Je leur ai fait observer que, dans l'état actuel de tension qui existe dans les ports, il était peut-être dangereux de soulever un gros débat. Cela se passait samedi dernier. J'ai téléphoné à la Présidence du Conseil pour l'avertir que, le mardi à 16 heures, je poserais une question sur ce point à M. Léon Blum. Avant le mardi éclatait la grève des inscrits maritimes et, le lundi à 11 heures, je me rendais à nouveau auprès de M. Léon Blum.

Mais, avant de faire cette visite, j'avais revu les représentants de l'armement, et je les avais trouvés dans des dispositions assez différentes de celles où ils étaient à notre première rencontre. "La situation de l'armement, me dirent-ils, est actuellement loin d'être désespérée. La reprise des affaires est certaine et, de toute façon, nous ne pourrions éviter l'application des quarante heures. Maintenir notre opposition serait prolonger la grève. Il nous paraît aujourd'hui plus sage de demander simplement au Président du Conseil ce qu'il compte faire pour que l'Etat compense les pertes que l'application de la loi imposera aux armateurs." Dans ces conditions, j'ai renoncé à poser au Président du Conseil la question que je devais lui poser le mardi.

Nous sommes donc à présent sous le régime des quarante heures. Que pouvons-nous faire en présence du fait accompli ? Si l'armement doit recevoir, en compensation des charges qui lui sont imposées, une aide de 80 ou de 120 millions, on peut craindre que l'état des finances ne permette pas de la lui donner pendant longtemps.

M. Bergeon :

Il est évident que, sur le principe, il n'y a plus rien

à faire, mais les charges nouvelles qu'entraîne la loi de quarante heures posent des problèmes que nous pouvons examiner.

En ce qui concerne les compagnies subventionnées, l'Etat va supporter la plus grande partie des charges nouvelles. Il devra donc regarder de près la trésorerie de ces compagnies et peut-être saisira-t-il cette occasion pour étudier un statut nouveau.

Il serait économique, à mon sens, qu'on aboutisse à un statut unique et je me réjouirai de voir les administrateurs de l'Etat auprès des Compagnies être en mesure d'exercer un contrôle plus serré. Puisque nous sommes obligés d'entrer dans le régime des quarante heures, qu'on en profite au moins pour réorganiser les Compagnies subventionnées et établir la convention générale réclamée depuis longtemps.

M. de Blois :

Ce sera un palliatif sur certains points, mais nous n'empêcherons pas notre Marine marchande d'être handicapée. D'autre part, avec quel argent l'Etat pourra-t-il accorder les subventions ? Nous ne savons pas si dans un an notre armement pourra vivre et reconstituer ses unités.

M. le Président :

Je crois, pour ma part, que l'armement libre pourrait s'en tirer si le rendement de la marine marchande allait en croissant et si l'esprit d'autorité reprenait sa place sur nos bateaux.

Or, il n'en est rien. Récemment encore, sur le Martini-que, de la Cie Transatlantique, un incident caractéristique s'est produit. Le délégué du personnel, mécontent d'une observation faite par un officier mécanicien, pria celui-ci de quitter la chaufferie, et fit volontairement tomber la pression de 12 à 5 Kilogrammes, tant que l'officier resta présent. Après le départ de ce dernier, la vitesse redevint normale et fut même accrue "pour rattraper le temps perdu".

Le capitaine porta plainte. Le chauffeur et le délégué du personnel furent traduits en correctionnelle, où on leur infligea trois mois de prison ferme. Le lendemain un câble venu de Paris et adressé au Procureur de la République, demandait de faire appel immédiatement et le procès vint en appel avec une rapidité anormale. Le délégué et le chauffeur n'étaient plus condamnés qu'à trois mois de prison avec sursis et renvoyés en France sur le même bateau à bord duquel ils avaient commis leur délit.

Or il s'agissait là d'une véritable usurpation de pouvoir et il est inadmissible que le sursis ait été accordé, surtout sur une intervention télégraphique assez surprenante. Je me réserve de citer ce cas lors de la discussion de la loi d'amnistie.

M. Veyssière :

La Commission m'a chargé d'étudier officieusement cette loi d'amnistie. J'aimerais qu'un spécialiste du commandement en mer m'aide de ses conseils en cette matière, car il s'agit de questions techniques particulièrement importantes, et sur lesquelles la Commission des législations elle-même sollicite l'opinion de notre Commission.

M. le Président :

Les armateurs que j'ai sollicités à plusieurs reprises de donner leur avis sur cette loi d'amnistie ne m'ont rien répondu. Et pourtant il s'agit de questions les intéressant très directement. Peut-être craignent-ils en ce moment des représailles s'ils assument certains risques. J'ajoute d'ailleurs que le projet de loi d'amnistie n'a pas été renvoyé pour avis à notre Commission.

M. Veyssière :

Même sans déposer d'avis écrit, notre Commission peut intervenir dans le débat pour protester contre certains excès d'indulgence qui lui paraîtraient mettre en péril le principe d'autorité à bord des navires.

M. le Président est désigné pour parler dans ce sens au nom de la Commission.

Lignes de navigations sur l'Algérie.--

M. Roux Freyssineng :

J'ai déjà signalé à la Commission que les Compagnies de Navigation sur l'Algérie annonçaient un relèvement des frets de 60 %, et il semble bien que ce relèvement soit prochain. Il s'agit de compenser les charges imposées par les lois sociales et ces augmentations sont peut-être légitimes, mais il est inadmissible que l'Algérie soit seule à supporter le contre-coup de ces relèvements.

Il est surtout inacceptable que, sur une ligne où elles

-5-

n'ont à souffrir d'aucune concurrence, les compagnies se préparent à réaliser des bénéfices qui compenseront les pertes qu'elles feront sur d'autres lignes.

Le Ministre de la Marine Marchande doit intervenir pour interdire à ces compagnies de faire des bénéfices excessifs. Rien n'est plus facile à l'Etat que d'imposer sa volonté aux compagnies subventionnées et, s'il est normal qu'une augmentation des frets viennent compenser les pertes réelles subies du fait des lois sociales, il est inadmissible que des compagnies coalisées fassent peser sur l'Algérie des relèvements de tarifs arbitraires.

Programme Naval.-

M. Bergeon :

Au cours de la revue navale à laquelle votre bureau a assisté récemment, nous avons éprouvé quelques impressions assez réconfortantes. Mais nous avons constaté que notre corps de bataille était réduit à trois cuirassés, non pas neufs, mais seulement rajeunis.

Or, actuellement, l'Italie peut faire défiler 130 bateaux tous bien adaptés à des missions méditerranéennes, et notre flotte n'est pas encore prête à remplir son rôle éventuel. Nos communications, notamment, ne sont même pas assurées. En cas de conflit en Méditerranée, nous serions nettement handicapés. Malgré les promesses qui nous ont été faites, l'exécution de notre programme naval est en retard. C'est une question de gouvernement, dans laquelle le Ministre de la Marine doit engager sa responsabilité personnelle.

M. le Président :

Le Ministre de la Marine est entendu mercredi prochain par la Commission de la Chambre et ne demande qu'à venir s'expliquer devant nous sur ces problèmes. Nous pourrions l'entendre bientôt. (Assentiment).

Loi des Quarante heures dans la Marine Marchande .-

M. de Blois :

La Commission est-elle décidée à laisser passer la loi des quarante heures dans la Marine marchande, quelles que soient ses répercussions sur la vie du pays ? Il faut que nous prenions un parti net. En acceptant les équivoques qui ont marqué les dis-

cussions sur ce problème, nous prendrions une grave responsabilité

M. Even :

M. Tasso a exposé, l'autre jour, comme l'avait fait notre Président, le point de vue des armateurs qui acceptent le fait accompli et se refusent à protester. Il nous serait difficile de nous montrer plus royalistes que le Roi. Nous allons avoir prochainement, et chacun individuellement, une occasion de manifester notre opinion sur la demande même du Président du Conseil. J'estime que le rôle de la Commission en cette matière est terminé après les conversations de notre Président avec M. Léon Blum et les représentants des armateurs.

S'il s'agit d'un ~~autre~~ problème sur lequel chacun d'entre nous peut reprendre maintenant sa liberté de jugement et d'attitude.

M. Martin-Binachon :

Nous pourrions déposer une proposition de loi modifiant en ce qui concerne la Marine Marchande l'application de la semaine de quarante heures. Cette procédure me paraît bien plus utile que l'interpellation.

M. de Blois :

C'est en effet une solution excellente.

La proposition de M. Martin-Binachon est adoptée.

Révision du Code de Justice Maritime.-

M. Leblanc est nommé rapporteur du projet de loi.

-7-

Limites de l'Inscription Maritime.--M. Leblanc :

Depuis que j'ai déposé mon rapport sur le projet de loi fixant la limite de l'Inscription Maritime, deux amendements ont été déposés par M. Dormann et un par M. le Trocquer. Ces amendements, déposés au nom du Ministère de l'Agriculture, me paraissent inopportuns et soulèvent des questions qui mériteraient d'être traitées à part.

Carte de Combattant aux Marins du Commerce.--

M. de Camas donne lecture de son rapport sur la proposition de résolution.

La séance est levée à 16 heures 15

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

8^e séance.

vendredi 2 juillet 1937

Présents : M. Rio, Leblanc, de Camas, Roux-Freissineng, Stourm, le Jorger.

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à 14 heures 30.

Pensions et retraites des marins du commerce.

M. le P.^t — La Chambre a voté ce jour-ci un projet de loi relevant le taux des pensions des marins du commerce et modifiant certaines dispositions de leur régime de retraites.

Ce projet correspond aux promesses qui ont été faites aux marins lors de la dernière grève. Quoiqu'il nous en pensions, il me semble que le rôle de notre commission technique est de ne pas s'opposer à un texte de ce genre. Il appartiendra à la C^{te} des Finances de dire si, dans la période actuelle, et après les déclarations récentes du gouvernement, elle doit donner un avis favorable à un texte qui entraînerait 60 millions de dépenses (45 pour l'Etat, 15 pour les marins et l'armement). Pour nous, il s'agit de tenir une promesse qui a été faite.

Si la Commission n'y autorise, je déposerai un rapport favorable, sous ce vocable.

Il en est ainsi décidé.

Archipel des Mingouers —

M. Leblanc rappelle qu'à la demande de M. Bergeon il a communiqué au Groupe des Intérêts Maritimes un exposé sur la question des Mingouers, ~~Minquiers~~ dont les Anglais ont mis, en fait, possession. Ce communiqué sera transmis aux membres de la C^{te}.

Sous-Commission de contrôle. —

En l'absence de M. Bergeon, la C^{te} renvoie à plus tard l'examen des conclusions.

du voyage d'étude fait à Rochefort par la son: (0^e) d'enquête des mœurs
de la marine.

Articles 80 et 82 du Code du Travail Maritime.

H. Veyrière est nommé rapporteur du projet de loi.

La séance se termine à 14 heures 40.

9^{ème} séance

mardi 6 juillet 1937

Présents : M. Rio, Bergeon, Roux, Freyssineng, Leblanc, Le Gorgeu, de Camas, Tanguy.

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à 15 heures.

Voyage à Rochefort.

(x) et en l'absence de M. Vaymieu et Le Gorgeu

M. Bergeon . - La Sous-Com^{te} chargée de suivre les travaux de la marine a visité avec l'Amiral Terraux^(x), les 28, 29 et 30 juin, Rochefort et Ruelle. A Ruelle nous avons vu des pièces de marine, du 25 mm au 130 mm, et des pièces de calibre supérieur. Sur les 16 pièces de 380 prévues pour les 35.000 tonnes, 11 sont actuellement fabriquées. ~~Sur~~^{De} ces ateliers on voit usinés et montés la totalité de nos pièces de marine, nous avons rapporté une impression réconfortante ; la direction, le personnel, l'outillage nous ont donné toute satisfaction.

Il y a là un élément capital du potentiel de guerre du pays. Nous devons signaler que la défense ^{anti} aéroenne est insuffisante, ce qui est important pour une usine qui n'est qu'à une heure de vol de la frontière des Pyrénées.

A Rochefort, ~~l'Etat~~ on a peut-être supprimé un peu hâtivement l'arsenal. C'est une place très importante au point de vue stratégique, et qui commande les trois rads essentiels du Verdon, de Troune et de la Palice. Rades particulièrement importants, aujourd'hui surtout, en raison des événements d'Espagne. Nous avons remarqué à Rochefort des établissements très importants : casernes, hôpital, parc d'artillerie, établissement de pyrotechnie, terrain d'aviation, d'où nous avons rapporté bonne impression.

La défense côtière de Rochefort est insuffisante. Il faut pour ces travaux, dans une place qui commande le golfe de Gascogne, et la poursuite d'une flotte aérienne appropriée.

M. le P^{re} remercie M. Bergeon de son rapport. Celui-ci sera adressé à tous les membres de la Com^{te}.

Hydraviation en Corse.

M. Bergeon . - Pour assister aux obsèques de notre collègue M. Sari, j'ime

suis rendu en Corse par l'hydravion. Nous avons amarré à l'étang de Biguglia, et l'hydravion n'a pu ~~arriver~~ accoster à la rive. Voici dix ans, notre Commission avait déjà remarqué et signalé cet inconvénient grave. Nous avions demandé que des travaux fussent entrepris dans ce sens, mais rien n'a été fait depuis. Nous devons rappeler les conclusions que nous avons formulées dans nos rapports. M. Campinchi, Ministre de la Marine, s'occupera volontiers, je pense, de cette question. Il faudrait creuser un chenal de 300 mètres et d'une profondeur de 1 mètre, ouvrir une route de 500 mètres sur la berge. La C^{te} Ari. France participerait de cette dépense.

M. le P^h — Ces observations seront transmises au ministre de la Marine, avec les conclusions rapportées par la Commission de son voyage en Corse en 1927.

Aide à l'armement libre.

M. le P^h — Le Sénat aura à se prononcer très prochainement sur le projet de loi prorogeant jusqu'au 30 juin 1937 la loi du 26 août 36 modifiant la loi du 12 juillet 1934 sur l'aide à l'armement libre.

J'ai rédigé un rapport sur ce projet, que je déposerai à la Commission m'y autorise. Le rapport conclut à l'adoption du projet.

(M. le P^h donne lecture de son rapport. Les conclusions en sont adoptées.)

Flotte de charge et crédit maritime.

M. le P^h — Très prochainement sera déposé également le projet portant reconstitution de la flotte de charge française et modification des lois sur le crédit maritime.

J'ai rédigé un rapport sur ce projet, que je déposerai à la C^m m'y autorise. Le rapport conclut à l'adoption du projet.

(M. le P^h donne lecture de son rapport. Les conclusions en sont adoptées.)

Loi de 40 heures dans la pêche maritime.

M. le P^h — Le décret sur l'application de 40 heures dans la pêche maritime a été transmis au Conseil National Economique. S'il est promulgué tel qu'il est prévu, nous allons à des désarmements marins. La pêche a

souffert de la dévaluation. Les prix de vente sont aujourd'hui moins chers, en francs de valeur, qu'ils ne l'étaient, voici un an, en francs Poincaré. Cependant le mazout, le charbon, le matériel de pêche ont augmenté. On veut imposer à la pêche, aujourd'hui, par la loi de 40 francs, des charges nouvelles! Elle ne pourrait pas les supporter.

Je demande à la C^{on} de m'autoriser à parler au P^r du Conseil de cette question très grave. Le g^l doit intervenir pour sauver notre flotte de pêche.

(M. le P^r est autorisé à rencontrer ~~le~~ M. le P^r du Conseil pour l'entretien de cette question.)

M. Bergeon. — Quelle est la fonction du Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande?

M. le P^r. — Il n'a pas pris position. Il a, jusqu'à présent, entériné les décisions prises par ses services, qui prennent parti le plus souvent en faveur des intérêts maritimes.

Depuis longtemps on aurait dû, comme je l'ai souvent demandé, assimiler la pêche à l'agriculture; il y a entre les deux de grands ressemblances. Au Canada, en Angleterre, aux Etats-Unis, le Ministre de l'Agriculture est aussi Ministre des Pêches.

M. Bergeon. — Devant la carence gouvernementale en ces matières, nous devons prendre nos responsabilités.

Hommage à l'Amiral Terraux

M. le P^r. — Puisque nous tenons aujourd'hui, sans doute, notre dernière réunion de l'année, je tiens à adresser les remerciements et les vœux de la Commission ~~au~~ au contre-amiral Terraux qui a collaboré longtemps ~~avec~~ à nos travaux avec une compétence et un dévouement auquel nous sommes heureux de rendre hommage. En le félicitant de sa récente promotion et en faisant des vœux pour la suite de sa carrière nous lui adressons nos remerciements. (Applaudissements.)

La séance est levée à 15 heures 40 minutes.

10^{ème} séance.

mercredi 17 novembre 1937

Présents. M. Bergeon, Hery, Giordan, Evén, Cackin, Perreau, Jean Odier, Martin-Birachon, deblanc, de Blois, Roux-Freissineug, Roumel, de Camas, Tanguy.

Présidence de M. Bergeon, vice-président

La séance est ouverte à 15 heures 30.

Budget de la Marine.

M. le P^t - En l'absence de notre président M. Rio, actuellement en République Argentine, j'ai tenu la com pour examiner le problème des constructions neuves et des retards qui risquent d'y être apportés. Notre président a écrit le 4 août au Ministre de la Marine à ce sujet, en lui rappelant que l'on avait promis la construction de trois franchises supplémentaires pour 37, 38 et 39, comportant notamment 2 porte-avions.

La construction des porte-avions, retardée par les hésitations des techniciens, est indispensable. En décembre 36, M. Fasquelle-Duparc nous annonçait qu'elle serait bientôt entreprise; or rien n'a été fait. Dans sa lettre, très explicite, notre président s'inquiétait de ces retards, et craignant les bruits selon lesquels l'exécution du programme naval serait ralentie, pour des raisons budgétaires.

Le Ministre répondant, le 31 août, qu'une moitié du programme 37 était mise en chantier, que, pour l'autre, les marchés étaient en cours de discussion, et que le G^t était décidé à mettre dans le budget de 38 les crédits nécessaires à la mise en chantier de la franchise 1938.

Mais les crédits prévus sont insuffisants, surtout en un temps où nous avons plus besoin d'accélération que de ralentissement. Les crédits de la Marine ne sont augmentés que de 2,7% par rapport à l'an dernier, alors que ceux de la guerre sont ~~de~~ augmentés de 20% et ceux de l'Air de 30%. (Ne sont pas compris dans ces crédits les soldes du personnel militaire).

Comme en 1937, le budget de la défense nationale est inclus pour une part dans le budget général, et, pour ce qui touche aux constructions neuves, dans le compte des investissements en capital.

Pour l'entretien de la flotte en service, l'augmentation prévue de 15% est insuffisante.

Pour le compte des investissements en capital, les crédits sont réduits de 8%, alors que les travaux coûteront plus cher. Nous devons savoir du ministre sur quelles constructions portera ce ralentissement d'activité, et s'il est possible.

J'ai remis au Ministre, en vue de son audition par la C^{te} qui doit avoir lieu demain, un questionnaire portant sur quatre points: 1^o Les crédits prévus permettront-ils de faire face aux besoins de la marine? 2^o Tous les navires de la tranche 1937 seront-ils notifiés cette année? 3^o Quand seront construits les deux porte-avions prévus dans la tranche 1938? 4^o Y a-t-il des retards dans la livraison des appareils à la marine?

D'autre part, les événements méditerranéens posent le problème de l'armement anti-aérien à donner à notre flotte. Notre D.C.A. embarquée est faible et le Ministre devra nous dire quelles sont ses intentions à ce sujet.

M. Perreau. — La défense des côtes est également insuffisante, et le contrôle est inefficace. Nos réserves de charbon sont également insuffisantes.

M. Martin-Binaston. — Notre programme naval est toujours exécuté avec des retards inadmissibles. Le Jean-Bart est inexistant, le Richelieu ne sera pas achevé avant 3 ans; le Dunkerque ne sera pas en exadre avant janvier 38, après avoir été promis pour 1936, et aura coûté près d'un milliard, le double de ce qu'on avait prévu. Les essais du Strasbourg n'auront lieu qu'au milieu de 38. Oh allons-nous! Il faut que demain nous pourrions le Ministre à fond, et qu'aucune échappatoire ne soit possible. La marine a été, dans le budget, sacrifiée à l'air, selon une tendance qui s'accroît.

M. de Camas. — La question de la création d'une industrie lourde en Algérie est également importante.

M. Cochon. — Nous pourrions aussi demander au Ministre des précisions sur la situation à Majorque, Minorque et au Maroc espagnol, ainsi que sur le rôle de la marine de guerre italienne sur la surveillance des routes maritimes en Méditerranée.

M. Roux-Freissineng. — Posons-lui aussi des questions sur la défense des côtes de l'Algérie et de l'Afrique du Nord, actuellement insuffisante.

M. le P^r. — Le Ministre sera averti que ces questions lui seront posées.

Code de justice militaire pour l'armée de mer.

M. Leblanc donne lecture de son rapport sur le projet de loi portant réforme du code de justice militaire pour l'armée de mer.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

La séance est levée à 16 heures 25.

11^e séance

Jeudi 18 novembre 37

Présents : M. Bergeon, Martr-Binachon, Perreau, Veyrierie, René Coty, Farjon, Giordan, Cachin, Jean Lemaître, Bringer, Guillemot, de Chambrun, Villaret-Duchenois, de Camas, Léon Bon, Laurent-Lynac, ~~Bergery~~, Roux-Freissineng, Leblanc, Bellanger, Rounel (Suite), Ewen.

Présidence de M. Bergeon, vice : Président.

La séance est ouverte à 15 heures 30

Audition de M. Campinchi, Ministre de la Marine

M. Campinchi, M^r de la Marine est introduit à 15 heures 30, accompagné de l'Amiral Tavera, chef du cabinet militaire, et de M. le Hénaf, chef du cabinet de la section administrative.

Voir compte rendu sténographique

La séance est levée à 17 heures 30

12^eme séance

novembre
vendredi 26 ~~novembre~~ 1937

Présents, MM. Bergeon, Markh. Binachon, Roux-Freissineug, Guillemot, de Camas, de Blais.

Présidence de M. Bergeon, vice-président

La séance est ouverte à 14 heures 45

Convention avec les Messageries maritimes.

M. Markh. Binachon donne lecture de son rapport sur le projet de loi portant approbation d'un avenant à la convention et au cahier des charges annexé à la loi du 28 juillet 1921, ledit avenant intervenu le 8 décembre 1934 entre le Ministre de la Marine marchande et la Société des Services contractuels des Messageries maritimes.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Code du Travail maritime.

M. Roux-Freissineug est nommé rapporteur du projet de loi tendant à modifier les articles 80, 82, alinéa premier, et 83, alinéas premier et 2, du Code du Travail maritime, modifiés par le décret-loi du 30 juin 1934.

Limites de l'inscription maritime.

M. le P.^t fait connaître que le sous-secrétariat de la Marine marchande soumettra ~~au~~ adopter le projet de loi sur les limites de l'inscription maritime. M. Leblanc déposera donc au plus tôt son rapport.

Défense aérienne...

Sur la proposition de M. Roux-Freissineug, la C^m décide d'entendre le Ministre de l'Air sur l'état de notre défense, sur la possibilité de rendre à la marine la construction des hydravions.

La séance est levée à 15 heures.

13^{ème} séance.

mardi 7 décembre 1937

Présidence de M. Bergeon, Vice-Président.

Présents : M. Bergeon, Laurent-Synac, Roux-Freisseng, René Coty,
Guillemot, Léon Bon, Louis Louis-Dreyfus, Le Jorger, Roussel,
Bellanger, de Blois, Cachin, Even, Marku-Binachon.
[M. Farjon assiste à la séance].

La séance est ouverte à 15 heures 30.

Auditor de M. Pierre Cot, Ministre de l'Air

Un compte-rendu sténographique

La séance est levée à 17 heures 5 minutes.