

Commission de la Marine

année 1939

Procès-verbaux des séances

COMMISSION de la Marine.

(Nommée le 27 janvier 1939.)

(36 membres.)

Président :

M. RIO.

Vice-Présidents :

MM. VEYSSIÈRE, LE GORGEU.

Secrétaires :

MM. CABART-DANNEVILLE, Paul GIACOBBI.

Membres :

MM.

Léonus BÉNARD.

William BERTRAND.

Comte de BLOIS.

Léon BON.

BOUGUEN.

BRINGER.

de GAMAS.

René COTY.

CUTTOLI.

Vincent DELPUECH.

ELBY.

EVEN.

Laurent EYNAC.

François du FRETAY.

GASNIER-DUPARC.

René GOUNIN.

MM.

René HÉRY.

LEBLANC.

Jean LEMAISTRE.

Le MOIGNIC.

Louis LOUIS-DREYFUS.

Pierre MICHEL.

PINAY.

Marce PLAISANT.

QUEINNEC.

Tony RÉVILLON.

Emile ROUSSEL.

ROUX-FREISSINENG.

STOURM.

Général STUHL.

VILLAULT-DUCHESNOIS.

Commission Senatoriale de la Marne

Procès-verbaux de séances

(année 1939)

Le 1^{er} de juillet 1939, le décret a été décreté à l'Assemblée Nationale, et le 2^{er} juillet, la Commission doit être déclarée officielle. Cependant, le décret n° 1000, qui déclare la fin de la guerre mondiale, a été décreté le 22 juillet, et le décret n° 1001, qui déclare la fin de la guerre mondiale, a été décreté le 23 juillet. Le décret n° 1000 a été décreté le 22 juillet, et le décret n° 1001 a été décreté le 23 juillet.

Le 1^{er} juillet 1939, le décret a été décreté à l'Assemblée Nationale, et le 2^{er} juillet, la Commission doit être déclarée officielle. Cependant, le décret n° 1000, qui déclare la fin de la guerre mondiale, a été décreté le 22 juillet, et le décret n° 1001, qui déclare la fin de la guerre mondiale, a été décreté le 23 juillet. Le décret n° 1000 a été décreté le 22 juillet, et le décret n° 1001 a été décreté le 23 juillet.

Le 1^{er} juillet 1939, le décret a été décreté à l'Assemblée Nationale, et le 2^{er} juillet, la Commission doit être déclarée officielle. Cependant, le décret n° 1000, qui déclare la fin de la guerre mondiale, a été décreté le 22 juillet, et le décret n° 1001, qui déclare la fin de la guerre mondiale, a été décreté le 23 juillet.

1^{re} séance

mercredi 1^{er} février 1939



Présent: M. Roux-Fremmeng, Cabaret-Sauvage, le Blanc, Rio, le Moignac, Hély, de Blois, Veyrac, Sturm, Louis Louis-Dreyfus, le Jourguet, Coty, Saven, Giacobbi, Bringe, Lemaître, Elby, Roudet, M-Plaisant, Quehuoc, Stahl, W. Bataud, Tony-Renillon.

La séance est ouverte à 14 heures 30

Présidence de M. Roux-Fremmeng, Président d'ago.

M. le Prst La Commission doit procéder à l'élection de son bureau.

M. Rio est réélu président de la Commission à l'unanimité.

M. le Prst La Commission doit élire deux vice-présidents. Ceu de ses membres qui exercent ces fonctions doivent être remplacés: M. Hache-Bonhachon a déclôt, M. Beffan n'a pas été réélu au devoir renouvellement.

M. de Blois - Je pose ma candidature. Élu au bureau de notre commission, j'y aurais quelques titres à y représenter la marine militaire.

M. Saven - Une des vice-présidences devrait, je crois, être attribuée à un représentant de ce pays de marins qui n'est l'Ouest. La candidature de M. le Jourguet remplirait ce but.

M. René Coty - M. Veyrac est un des deux représentants, à la commission, de la Seine Infernale, pays de marins. Il a joué chez nous un rôle tout à son importance, et nous devons tenir compte qu'il fut un des deux vice-présidents.

M. de Blois - J'aurais pensé que mon titre d'ancien officier de marine était un titre d'attribution de mes collègues,

mais je ne veux être candidat contre personne, et je ne déclare.

M. le Dr Veyssiere et le Jargot sont nommés vice-président
de la Commission des affaires comme secrétaires :

M. Cabat-Dannerville (réélu) et Giacobbi.

M. le Prst — Notre bureau est constitué, et je passe la présidence
à M. Rio.

Présidence de M. Rio, Président

M. le Prst — Je remercie mes collègues de la confiance qu'ils me
renouvellement pour la rentrée fois, et notre président
d'âge qui a ouvert cette séance avec la vocation de nous
lui connaissances.

En souhaitant la bienvenue à huit nouveaux
commissaires, j'adresse un souvenir affectueux à ceux
qui ne sont plus parmi nous.

Dans cette commission qui, au-dessus de toutes
querelle partisane, n'a d'autre but que de servir la marine, je
salue la présence de M. Jean-Baptiste Béchet et de
M. William-Bertrand qui, l'un et l'autre, ont eu l'honneur
de prêter aux drapeaux de la marine française.

Je ne ferai pas aujourd'hui le tour de l'onglet que
j'aurais pu faire. Dans quelques jours les trois commissions
de la défense nationale se réuniront en conseil secret; et,
peut-être, une interpellation sera adressée au gouvernement
sur les questions de la marine marchande. En attendant,
formons le vœu que les nages se distinguent. Nous avons
fait tous nos efforts dans ce sens. Notre commission a
travaillé à faire de notre marine à peu près le plus grand
et fort, on va bien d'être respecté! (Applaud.)

M. le Prst — Nous avons adressé au ministre de la marine, pour

4

préparer la triple réunion des communautés de défense nationale, un quatrième voie. Nous ne pouvons pas être aussi optimistes que les cercles officiels, et nous croyons que si un redressement ne s'opère pas en matière de constructions, nous risquons d'être suclanis par la flotte allemande d'Italiens.

M. Cabart-Douenne. — Il faudra poser aussi la question du magot et de l'essence.

M. le Pr^e. — La question sera posée.

M. le comte de Blois. — N'oublions pas celle de Dakar, et des liaisons entre la côte africaine et la côte occidentale française.

M. le Pr^e. — 200 millions ont déjà été engagés pour en prendre à Dakar des travaux considérables. L'arsenal et la D.C.A. se développent là-bas sérieusement.

M. le comte de Blois. — Il reste à protéger efficacement les points de débarquement en France.

M. Tony-Renillon. — Après avoir un Dakar, si puis dans la défense n'en est pas encore suffisamment assurée.

M. le juge et nommé rapporteur de la 1^{re} pour la séance commune des trois communautés de la défense nationale.

La séance se lève à 15 heures

2^e séance

mercredi 15 février 1939

Présents, M. Rio, de Camas, le Jorgen, Marcel Plaizant, Delpuech, Rous, Frenneng, René Coty, Héry, Bringer, Reynier, Bouquer, Shull, L.-L.-Dreyfus, Elly, de Blois, Villaut-Duchênois.

Présidence de M. Rio

La séance est ouverte à 15 heures.

Arrêt à considérer des paquebots.

M. Rio, P^h donne lecture de son rapport sur la proposition de loi tendant à empêcher l'arrêt à considérer des paquebots et à la chauffer la montée à bord de personnes étrangères au navire.

(Cette proposition ~~proposition~~ doit être renvoyée à la 1^{re} de législation).

M. Rio. — Le texte que j'ai déjà présenté à la marine de commerce, cagots ou paquebots, et il tend à autoriser la réquisition de navire si l'arrêt du travail est préjudiciable à l'intérêt général. Les marins marchands travaillent aujourd'hui dans des conditions bien meilleures que bien d'autres travailleurs; dans ces conditions, les frais d'inscrits ne sont plus acceptables que de peur de fonctionnaires ou de clercs.

Le texte, qui tend à maintenir l'autorité du capitaine à bord, prend une procédure rapide, et de sanctions. Il faut pour but de garantir les marins eux-mêmes contre le abus d'un syndicat non compris; par exemple: un secrétaire syndical ne doit, pas plus une personne, ~~doit~~ monter à bord sans une autorisation du capitaine. Trop de cas de ce genre se sont produits sans entraîner de sanctions; et notre marine marchande ne doit pas souffrir de inconvenients qui ignorent

les marins étrangères. Notre texte, qui vise à une reprise rapide, ne fait pas intervenir l'autorité maritime, afin d'éviter tout dualisme.

Après quelques observations de M. Leblanc, René Coty, Delpuech, M. Rio propose certaines modifications du texte qui sont approuvées par la commission.

Les conclusions du rapport de M. Rio sont approuvées, et M. Rio est autorisé à déposer son rapport.

Liaison avec la C^ou de l'Armée.

M. de Blois. — M. Daniel Vincent P² de la C^ou de l'Armée aimerait qu'une liaison directe soit établie entre les deux commissions, sur les problèmes qui les intéressent tous deux : combustibles liquides, question de la Corse, etc...

M. de Blois se charge d'assurer cette liaison entre les deux commissions.

Réservoirs souterrains.

M. de Camas. — Il serait utile de créer des abris "souterrains" pour les petits navires, les avions et les sous-marins.

M. Veymerie. — Les falaises de la Seine, aux environs de Rouen, comportent des grottes où il serait possible d'abriter de grands réservoirs de carburants. La commission pourrait étudier la question sur place, ainsi que dans les grottes de Tancarville. La question est urgente, et elle soulève actuellement de réelles difficultés entre l'armée, le ministère des Finances et le ministère de la Marine. Une autorité doit intervenir.

M. de Camas. — Il existe également des souterrains importants dans la Somme et dans le Nord.

M. Bringer. — En Provence également, où certains ont déjà été achetés par la Marine.

M. Henry. — Le problème a été étudié lors de la réunion des commissaires de défense nationale. Nous ne pouvons en rester là et nous déclarer satisfait après acclamations au gouvernement.

M. le Président. — Nous reconstitutions la sous-commission de combats belligérants, par échelons et questions. M. de Blois y remplacera M. Bégeon, aux côtés de M. Veyssière et le Jorgen.

M. le Jorgen. — À la suite de la réunion des trois commissaires, chaque comité établira les conclusions. L'andréenne, dans une circonstance semblable, nous a donné par écrit une planche de résultats qui ont servi.

M. Bouguen. — Le problème de la transfusion sanguine d'urgence se pose dans la marine. Il faudrait avoir, dans chaque escadre, un médecin spécialisé, et des donneurs universels.

M. le Prst. — La question sera posée au ministre de la marine.

La séance se lèvera à 16 heures 15.

2

3^e séance

mercredi 1^{er} mars 1989

Présent: M. Rio, Roux-Freissinou, de Camas, Tony Revillon, Bouguen, Sven, William Bertrand, Stahl, Leon Bon, Jasuer-Dupac, Le Jorcen, Pinay, Delpuech, Dufretay, Michel, de Blas.

Présidence de M. Rio

La séance est ouverte à 15 heures 30.

Ratification de conventions

M. Roux-Freissinou est nommé rapporteur

Ordre du Mérite Maritime

M. Tony Revillon est nommé rapporteur du projet de loi tendant à modifier l'article 4 de la loi sur le mérite maritime.

Commissions de la défense nationale

M. le gardea. - Les présidents et rapporteurs de nos commissions de défense nationale se sont réunis, à la suite de la séance commune de ces commissions. Ils se rencontreront encore le 16 mars. Mais d'ici là chaque rapporteur aura présenté son propre rapport devant sa commission. Je propose à la commission la date du mercredi prochain 8 mars.

Il est ainsi décidé.

Services maritimes en Méditerranée

M. Delpuech . - L'accroissement des charges fiscales a en pour résultat de réduire les services des messagers maritimes en Méditerranée et vers l'Orient. Il faut remédier à cette situation, qui profite à l'armement italien. Notre président a déjà rappelé. Nous lui demandons de poursuivre son effort.

M. Garnier-Duparc . - C'est une position de partie français.

M. le P^t . - Notre pavillon a en effet subi un préjudice certain. Je venais à ce sujet le ministre de la marine marchande et de Finances. Si nous n'obtenons pas satisfaction, j'irai trouver le Président du Conseil. Quand il s'agit de l'opinion internationale, on ne peut se borner à appliquer une politique strictement fiscale.

La séance est levée à 15 h 45.

4^e séance

mercredi 8 mars 39

11

Présents M. Riv, Rous-Freissnang, Tony Béuillon, de Camas,
Bouquen, Heig, Delpuech, Stahl, Jasuer-Duparc, Pinet
le Jorgau, Euvet, Villaret-Duchesnois, Marcel Plaizant,
Veymerie, de Blouin.

Présidence de M. Riv

La séance est ouverte à 15 heures.

Réunion des commandants de défense nationale

1. Le Jorgau donne lecture de son rapport établi à la suite des réunions communes des trois commandants de défense nationale le 8, 9, 10 février 1939.

1^o Examen de la flotte en service : notre situation relative s'est affaiblie au cours de dernière année.

2^o Flotte en construction : il faut aller vite, car les autres nations vont vite.

3^o Aéronautique navale : la situation s'est améliorée, mais elle reste préoccupante.

4^o Défense des côtes métropolitaines et coloniales. Le problème des bases coloniales reste un problème secondaire, sauf toutefois pour l'Indochine, où il faut prévoir des moyens de défense.

5^o Le petit sous-marin nous commande un effort de construction accéléré.

6^o Le personnel diminue ; il faut donc améliorer sa situation.

7^o ~~Re~~ L'organisation du haut-commandement et enfin examinée par le rapporteur, dont les conclusions sont que, si la marine française est forte, la progrès de marine allemande et italienne

nous font un devoir de la renforcer encore pour assurer la défense de nos besoins impériaux.

Le rapport et les conclusions de M. le forger sont approuvés.

M. le forger remercie le commandant démonstratif de la collaboration qu'il lui a apportée dans ses travaux. Il présentera son rapport devant le président et les rapporteurs de l'Assemblée de la défense nationale. Ces trois commissions se réuniront ensuite pour examiner les rapports qui leur seront soumis.

M. le P.^h — Le rapport de M. le forger nous présente la situation sous son vrai jour. Le ministre de la marine est sans doute très optimiste !

M. Jarnia-Duparc. — Pourquoi ne pas créer des corps de D.C.A. spécialisés, en certains points, tout comme on a des corps de pompiers ? On trouverait le personnel nécessaire dans les anciens sous-officiers et officiers.

M. le P.^h — Ce principe est appliquée dans les arsenaux.

M. de Camas. — Ces corps devraient être strictement militaires, et fermement tenus.

le général Shubl. — Ils apposeraient une force formidable, en personnel et en matériel.

M. Jarnia-Duparc. — Des réservoirs de Bézerte et d'Oran sont-ils fermés ?

M. Rour. Freissineng. — Ils le sont.

M. Even. — Le ministre de la marine conteste l'utilité des vedettes rapides. Quelle est, sur ce sujet, l'opinion des meilleurs marins ?

M. Jarnia-Duparc. — Nous avons en construction des torpilleurs rapides et très rapides, qui sont presque chose comme de grandes vedettes, et qui seront plus utiles.

Je signalé par ailleurs qu'il pourrait être utile de fortifier Agadir, qui pourrait être une base importante pour la défense de l'Empire.

Voyage d'études

M. le Pr^e fait connaître que, le 16 mars, la Commission visitera les usines de Marelle (blindages) et de Saint-Chamond (tourelles).

"France-Navigation".

Le g^{er} Stphl. — Demain doivent être marqués le lancement de "France-Navigation". Après avoir accepté d'assister à l'inauguration, j'ai refusé, et le ministre de la marine marchande a fait de même. De quoi s'agit-il ?

M. le Pr^e. — J'avais accepté d'abord d'assister à ce que je voyais une petite cérémonie. On a pris prétexte de mon acceptation pour ~~annoncer~~^{annoncer} une grande manifestation. Je me suis récusé. "France-Navigation" a des oufines très suspectes. Elle a été financée, par la C.G.T. ou par les Soviets, pour ravitailler en armes l'Espagne rouge, et tout son personnel est communiste. Je dois dire d'ailleurs que la compagnie est bien dirigée, et qu'on y applique une discipline très stricte. Mais, comme président de la Commission, je n'ai pas ce pouvoir d'accepter.

M. Veynière. — J'ai été invité aussi, et l'on m'a assuré que notre président participerait à la cérémonie. Je suppose que cette compagnie exerce son industrie dans le petit port de la Seine Inférieure que les autres compagnies ont renoncé à visiter, en pratiquant des taux de fret inférieurs à ceux des autres.

La séance est levée à 16 heures 30

==

5^{ème} - Séance

mercredi 29 mars 1939

Présent. M. Rivo, Roux-Freisseng, Bouquen, Stahl,
L-L. Dreyfus, le Jorger, Garnier-Dufau, Villault-Duchênois,
Elly, René Côté.

Présidence de M. Rivo

La séance est ouverte à 15 heures.

Ratification de conventions internationales.

M. Roux-Freisseng donne lecture du rapport sui.

La conclusions des rapports sont adoptés.

M. Roux-Freisseng est autorisé à déposer ses rapports.

Visite aux carrières de Caumont, pris Rouen.

M. le Pr^e — donne lecture du rapport fait par M. Veyracie au nom de la sous-commission de carburants, après sa visite aux carrières de Caumont, considérées comme ~~assez~~ abri pour des réservoirs.

M. Elly — On prétend, dans ces abris souterrains, de réservoirs de pétrole brut. Mais si les raffineries sont détruites, comment fabriquer l'essence dont nous aurons besoin ?

M. L.-L. Dreyfus — Je regrette que nous ayons été pris de surprise par les Allemands dans la construction des réservoirs.

M. le Pr^e — D'accord. Nous ajouterons au rapport que le réservoir qui va s'installer à Caumont devraient contenir des produits fins et non des produits bruts ?

M. le Jargen — Nous avons besoin de deux. La marine utilise du pétrole brut.

M. le Pr^e — Le rapport sera complété dans le sens qui vient d'être indiqué.

Commissions de la défense nationale.

M. le Jargen — Les rapporteurs des commissions de la défense nationale se sont rencontrés pour se mettre d'accord sur des points communs. M. Fabry, rapporteur de la 1^{re} de l'armée, avait été chargé de cette question, et notamment des problèmes du haut commandement. Or, d'après le rapport qu'il a établi, nous ne pouvons pas, je crois, être d'accord avec la Commission de l'armée.

M. le Jargen donne lecture du rapport de M. Fabry.

M. le Jugeau. — Nous sommes d'accord pour une coordination de la défense nationale, qui conforterait un chef unique.

Mais, en cas de guerre, nous n'aurions pas seulement un front unique. Si la flotte anglaise n'accepterait pas d'être commandée par un général français. Le commandement unique, en cas de guerre, aurait de graves inconvénients.

D'autre part, des conflits d'autorité ne manqueraient pas de se produire entre le chef d'état-major général de la défense nationale et le roi chef d'état-major. Ce fort faut, c'est un organe de coordination, et non de direction.

Sur ce point, nous ne sommes pas d'accord avec M. Fébry; et comme il ne veut pas changer le texte de son rapport, nous pourrons lui demander de ne présenter celui-ci qu'au nom de la Commission de l'Armée.

M. de Camas. — En ce matière, la responsabilité doit revenir au chef du gouvernement.

M. Garnier-Duparc. — En effet. Le vrai chef de la guerre n'est pas le président du Conseil. En réalité, on veut aujourd'hui rattacher le ministère de l'Air au ministère de la guerre, comme on aurait dû le faire dès le début. Mais, pour ne pas le montrer clairement, on veut y rattacher aussi la marine. D'où la notion de chef d'état-major de la défense nationale.

Il faut avoir un commandement unique, entre les mains du président du Conseil, entouré d'un état-major. En dehors de cette conduite générale de la guerre, il faut un chef responsable pour chaque terrain d'opérations.

M. le Pr^e. — Le commandement unique dont vous parlez est d'ordre politique. Pendant la guerre, la direction de la guerre est aux mains du gouvernement, mais, sur chaque théâtre d'opérations, les généraux commandent librement.

M. Elby -- Il serait fort utile d'avoir un ministère de la Défense nationale, qui coordonnerait l'action des autres.

M. le Prst -- Ce qu'on peut appeler "la direction de la guerre" et une direction d'ordre politique. M. Piétri, grand et fut homme humain de la Défense Nationale a compris qu'une telle direction n'était pas encore possible.

M. L.-L. Dreyfus -- Mais avons-nous, et aurons-nous, le chef en question ?

M. le Prst -- Pour le moment, il s'agit de présenter aux ministres les trois rapports des trois commissions. Le rapport de M. Fabry appelle, de notre part, certaines observations. Nous pouvons lui demander de le présenter autrement, ou alors que notre propre rapport restera libre et maître de ses volontés.

M. le forger -- Je souligne que M. Fabry souhaiterait une direction sur le trois chefs d'état-major. Un tel chef d'état-major, responsable, parlerait pas de nous la tête du gouvernement. Si j'ajoute finachement les état-majors ne s'occupent plus guère que de ce problème, alors que nous avons peut-être l'envie à faire.

La commission décide que M. le forger demandera à M. Fabry de préciser dans son rapport que ses suggestions sur le haut-commandement sont faites au nom de la seule commission de l'armée.

de rech: lois --

M. le Prst -- Les récents décrets-lois nous apportent des satisfactions plus ou moins complètes. Dans l'ensemble, nous pouvons les approuver.

Voyage à Toulon .

M. le Prst fait connaître que la C^o aura à faire un voyage d'état à Toulon au mois de mai avec la C^o del Amici pour examen de la D.C.A.

6^e séancemercredi 19 avril 39

Présent. M. Rio, Leblanc, Veymerie, de Camas, L-L-Dreyfus,
le Jorgau, Delpuech, Gouau, Laurent-Lynac, René Coty,
Tony Rivillon, Farjat.

Présidence de M. RioLa séance est ouverte à 15 heures.Audition de M. Campuchi, Ministre de la Marine.

[Voir compte-rendu sténographique]

Sous-Com. des Inventaires.

M. Louis Louis-Dreyfus est nommé membre de la sous-Com.
des inventaires, instituée par la Communauté de l'armée.

Voyage d'études.

M. le Pr^é fait connaître que les membres de la Communauté
pourront participer à un voyage d'études dans le sud-est organisé
par la Com. de l'armée le 16 mai.

Incendie du "Paris".

M. le Pr^é. — Sur le sinistre du Paris nous ne savons rien encore de précis,
et nous poursuivons nos informations. La Sureté fédérale,
trois jours avant l'incendie, avait averti la compagnie Transatlantique
que de 1500 francs suspects se présenteraient. Nous ne savons pas davantage.

La séance est levée à 17 heures 15.

7ème séancemercredi 17 mai 1939

Présents. - M. Rivo, Cott, Roux-Freminang, L.L. Dreyfus, Stahl, Delpech, le Jorgue, Rousset, Tony Revillon, d'Amas, Marcel Marant.

Présidence de M. RivoLa séance est ouverte à 15 heures 30.Décrets-lois intéressant la marine militaire

M. le Jorgue. - Parmi les décrets-lois qui viennent d'être pris, ~~seules~~ certains intéressent la marine militaire; la plupart d'entre eux ont paru au Journal officiel du 22 aout.

Décret relatif au personnel.

Le nombre de nos marins passe de 74.900 à 77.500, dont 14.500 officiers marins, contre 14.100 précédemment. Les cadres sont également augmentés en nombre, et nos officiers de marine qui étaient 2.112 d'après la loi de cadres de mars 1929, et dont le nombre avait été porté à 2.340 en 1938, sont aujourd'hui 2.635. Le nombre des infirmiers et accou (mécaniciens, de ferme maritime, de l'artillerie navale, hydrographes). Tous les autres cadres voient également augmenter leurs effectifs.

Ces accroissements étaient nécessaires pour que notre flotte fut toujours prête. Le ministère des Finances a ainsi accepté en bloc de mesures qu'il avait souvent refusées en détail.

La question du travail dans les arsenaux était posée, depuis les modifications apportées à la loi de 40 heures. On demande aux ouvriers de faire 45 heures pour le même prix que les 40 heures faisant précédemment... plus 4 heures supplémentaires payées à 10%. La difficulté a été tournée de la façon suivante: on a décidé

que les salaires ne seraient pas inférieurs à ceux qui avaient été touchés pendant les mois précédents. Actuellement, dans nos arsenaux, le travail est arrêté, et si les armes peuvent fournir à temps le matériel, le programme sera exécuté dans les délais prescrits.

Décrets relatifs au matériel.

On a prévu un programme modeste, qui autorise le ministre de la marine à mettre en chantier ou à acquérir des bateaux pour un total de 12.140 tonnes. Il ne s'agit pas de petits navires.

Pour les vedettes rapides lance-torpilles, appellées au fait offerte jusqu'alors, on en construit 18. Les Anglais ont perfectionné le bateau de ce type, et nous devons aller vite en cette matière.

Un des décrets est relatif à la base navale de Toulon. El. Kotir, rendue nécessaire par les problèmes posés par Gibraltar.

J'ajoute que nos constructions sont en bonne voie, que l'on songerait à rendre à l'armement le rang de préfecture maritime, et à ~~accorder~~ donner l'autonomie au commandement maritime de l'Algérie.

Décrets financiers.

Les décrets prévoient des crédits d'engagement pour un total de 2.661 millions, mis à la disposition du ministre de la marine, et des crédits de paiement pour 1.596 millions. Nous pouvons nous féliciter de ces mesures qui permettent d'avoir bon espoir. Ne nous endorpons pourtant pas ; nous suivons les autres nations, et ne nous mettons pas en retard dans l'exécution de nos programmes.

M. le Pr^e remercie et félicite M. le garde de son rapport. (applaudit)

M. L. L. Dreyfus. — Actuellement, les armateurs ne peuvent pas faire construire en France, à cause de la législation sur les heures de travail, et à cause des cahiers de charges qui leur imposent.

M. le Pr^h — Je puis signaler à la Commission qu'un envoi de la City est venu récemment en France pour proposer un crédit de 56 millions de livres, à 3%, si des bateaux, de guerre ou de commerce, étaient construits dans les chantiers anglais. Puisque la capacité de construction de nos chantiers est limitée, une telle proposition, si elle est acceptée, peut avoir de grands avantages.

M. le Gorgue — En matière de marine militaire, il existe présentement, pour la construction des tourelles, un monopole de fait au profit de S^t Chamond. Et cela n'est pas fait pour accroître nos constructions. J'ajoute à ce propos que l'artillerie de Dunkerque a causé quelques déboires.

Incendie du "Paris".

M. le Pr^h — Je ne connais pas encore les documents officiels relatifs au sinistre qui a causé la perte du Paris. Mais j'ai lu comme vous les déclarations de M. de Chappedelaine devant la 1^{re} de la marine marchande de la Chambre.

D'abord, je remarque que les compagnies d'assurances étaient prêtes à verser 96 millions. Mais le ministre, approuvé par la commission, ayant fait remonter la responsabilité, au-delà du commandement, jusqu'aux armateurs, les compagnies disent aujourd'hui : "nous assumons la responsabilité des faits du commandement, mais pas de l'armateur". Et elles refusent de payer. C'est un joli résultat !

Pour ma part, je ne crois pas à la malveillance. Mais je me demande si un feu de boulangerie ait été laissé sans gardien toute une nuit. Et j'ajoute que si les ronds avaient été bien organisés l'incendie eût été combattu plus efficacement.

Le commandant du bateau, qui a demandé à me voir et que j'ai reçu, m'a dit que des personnes placées à 6 et à 15 mètres du foyer d'incendie n'avaient rien remarqué d'abord.

Le rondier, entendant des crépitements, donna l'alarme, et, au bout d'une heure, le feu étant éteint, dans l'endroit où il s'était allumé. Mais il s'était, entre temps, communiqué plus haut. En soi, l'incendie n'était pas plus grave qu'un autre qui s'était déclaré il y a six ans. Si il paraît certain qu'à 7 heures du matin il était éteint.

C'est alors que survient le drame : le bateau chavire. Comment les précautions n'ont-elles pas été prises pour empêcher ce dénouement ?

Le commandant, que l'officier de quart avait "oublié" d'avertir, n'a pas prévenu qu'à 7 heures 30 du matin, grande heure après le début de l'incendie. A-t-il négligé de s'inspirer de la *stah-like* du bateau ? Il lui a dit avoir eu au moins deux conversations avec le chef mécanicien, lequel lui assura que les pompes fonctionnaient bien et que l'eau était évacuée. Il ajoute qu'il donna alors des instructions pour que l'inclinaison du Paris fut maintenue du côté de la terre. Il semble par conséquent incompréhensible que, vers 7 heures du matin, le bateau se soit incliné de l'autre côté, et ait chaviré.

Que pouvons-nous faire ? Convoyer le ministre ? Mais il est difficile de discuter avec des ministres qui cherchent à couvrir leur responsabilité, ou à "faire du communiqué".

Par-dessus tout, nous devons déflorer la carence complète de l'autorité. A qui appartient le commandement, en cas d'incident ? Pour moi, pas de doute : au commandant du navire. Or, vers 6 heures du matin, quand le commandant du Paris s'est imprudemment échappé d'eau que l'on déversait à bord auprès des autorités de terre, on ne l'a pas écouté. Si, il a renoncé à se faire entendre.

A qui imputer cette carence du commandement ? Déjà une sanction a été prise, par le décret-loi qui a "débarqué" le président de la Compagnie. Mais est-ce le moyen de remettre les choses en ordre, même si le successeur, comme c'est le cas, est un

homme de premier plan ? Non. La carence du commandement, c'est le gouvernement qui en est responsable. Le Président du Conseil peut restaurer le principe de l'autorité à bord si il le veut. Depuis trois ans on l'a oublié : aucune sanction n'a été prise dans la marine marchande pour faits d'indiscipline ; bien au contraire, on a vu certaines interventions faire libérer des hommes justement condamnés.

Pour satisfaire l'opinion, on a remplacé le Président de la Compagnie Transatlantique par un homme, du reste fort bien choisi.

On a pris par ailleurs un décret, le 6 mai dernier, qui dit que le gouvernement, dans la compagnie qui reçoivent plus de 50 millions de subventions par an, et où il a la majorité de actions, nommera le Président élu directeur général, le Président du Conseil d'Administration n'ayant pas force d'avoir le nombre d'actions nécessaire pour faire partie du conseil.

On a voulu user de ce décret pour nommer un contrôleur financier à la tête de la compagnie contrachèche de Messageries maritimes. Je suis alors intervenu auprès de M. Paul Reynaud, et lui ai dit que ce serait violer la loi, et la convention passée entre l'Etat et une compagnie privée. Le ministre de Finances m'ayant renvoyé au Président du Conseil, celui-ci s'est rendu à mes raisons, et trouvera, avec la Messageries maritimes un modus vivendi. Dans ces conditions, je crois inutile de faire voter par la Chambre un communiqué qui eût fait réfléchir le Président du Conseil, et je me félicite d'avoir pu obtenir ce résultat.

M. Delpuech — Pour ce qui concerne la Compagnie Transatlantique, le gouvernement n'avait pas bon de prendre un décret. Celui-ci, en réalité, visait la société contrachèche de Messageries maritimes.

M. René Coty — Je regrette que votre collègue Marchais doive se présenter au Sénat sur l'incendie de Paris, alors que le

enquêtes des deux communions techniques ne sont pas terminées, et l'instruction judiciaire pas encore close.

M. le Prst - De même que j'étais préoccupé les déclarations du témoin devant la Commission de la Chambre, comme je l'ai laissé entendre au Président du Conseil.

M. Delpuech - Peut-être pourrions-nous demander à M. Hachette d'ajourner son témoignage ?

Privileges et hypothèques maritimes. -

M. Veyniere est nommé rapporteur

La séance est levée à 16 heures 45

8^e - séancejeudi 1^{er} juillet 39

Présents. MM. Rio, Roux-Fremmeng, Stahl, Delpnoch, Bouguen, Villain-Duchesnois, de Camas, le Gorger, Dufretay, L.-L.-Dreyfus, René Coty.

Présidence de M. RioLa séance est ouverte à 14 heures 30Audition des Syndicats Maritimes de France.

M. le Prst. — J'ai reçu une le^{tre} des Syndicats ~~associés~~ de Capitaines au Long-Cours, Officiers, Mécaniciens et Ingénieurs Maritimes, où demande que les représentants soient entendus par la Commission sur les conséquences du décret du 21 aout 39 portant révision des effectifs, et sur le sujet de la catastrophe du Paris.

La Commission fixe cette audition à mercredi prochain 7 juillet 39

Audition de M. Victor Peytral.

M. le Prst. — J'ai également reçu une le^{tre} de notre ancien collègue M. Victor Peytral, qui vient de démissionner du Conseil d'Administration de la Compagnie Transatlantique. M. Peytral me communique la le^{tre} qu'il a adressée à cette occasion à M. le ministre de la Marine Marchande.

(M. le Prst donne lecture de la le^{tre} adressée par M. Peytral au ministre de la marine marchande)

M. le Prst. — M. Victor Peytral est prêt à s'expliquer devant nous

Sur cette question. Je pense que la C^o pourrait l'entendre, et, au besoin, les dirigeants de la compagnie transatlantique.

M. Delpuech. — J'estime qu'il est de notre devoir de protester contre certains décrets qui ont été pris à la légère.

M. le général Stucki. — Au cours de l'enquête sur l'incendie du Paris, l'attitude du ministre de la marine marchande m'a paru lamentable. En dépit des enseignements de la catastrophe du La Fayette, aucun précaution n'avait été prise, et le ministre veut aujourd'hui faire retomber la responsabilité sur la compagnie. On a frappé des administrateurs, grand le premier coupable et le ministre. Nous devrions faire venir le président du Conseil.

M. le Pr^h — Je conviendrai M. Peyrat pour mercredi prochain, et, le cas échéant, toutes personnes qui pourraient éclairer la réflexion de la commission.

D.C.A. à Marseille et Toulon

M. le Pr^h — La C^o de l'armée a délivré une sous-commission de 5 membres pour aller étudier, les 19 et 20 juin, la D.C.A. de Marseille et de Toulon. Nous sommes appelés à délivrer aussi 5 d'entre nous. ~~Le décret~~

La commission désigne M^{me} Rio, Delpuech, Dufretay, de Camas.

M. Veymerie sera présent.

Visite de l'usine de Granat (Courbevoie)

M. le Pr^h fait connaître que, le 8 juin, la C^o visitera l'usine de Granat (Courbevoie).

Démolition de navires.

M. Delpuech. — J'ai été saisi d'une lettre de la chambre syndicale des démolisseurs de navires, qui demande que, jusqu'à nouvel ordre, on ne donne plus de bateaux à démolir à l'étranger. La C^o peut-elle appuyer cette demande ? (anonymat)

La séance est levée à 15 heures

géné - séance

SEANCE DU MERCREDI 7 JUIN 1939

Présents : Messieurs Rio, Boug^uen, Gasnier-Duparc, Le Gorgeu, Delpach,
Léon Bon, Villault-Duchesnois, Veyssi^{re}, Leblanc, de Blois, de Camas,
Bringer, Roux-Freissin^g, Even, Stuhl, Louis-Louis Dreyfus, Marcel Plaisant.

Présidence de Monsieur Rio

La séance est ouverte à 15 heures

Monsieur le Président fait connaitre que le Ministère de la Marine met
à la disposition des membres de la commission quelques cartes pour la soirée
du 22 juin consacrée aux films rapportés par l'aviso Bougainville de son voyage
dans les mers australes.

Il signale qu'une visite des établissements Bernard (usine de Saint-Denis)
aura lieu le 13 juin.

En réponse à une question de Monsieur Veyssi^{re}, Monsieur le Président
signale que la commission ne se rendra pas aux fêtes du Havre aucune revue navale
ne devant y avoir lieu.

Audition des représentants des Fédérations des Syndicats Maritimes

Monsieur Gervais (Président de la Fédération des Syndicats des capitaines au long cours de France) :

Je remercie la Commission de la Marine d'avoir bien voulu nous entendre et je lui présente les excuses de Monsieur Ellers, Président de la Fédération Générale des Syndicats Maritimes, qui n'a pas cru devoir venir aujourd'hui. Il a pris cette décision après avoir lu le décret-loi paru ce matin au Journal Officiel, qui lui a paru de nature à condamner définitivement toute possibilité de faire du syndicalisme maritime. Ce décret prévoit en effet des sanctions contre "toute personne qui, étant à terre ou à bord, provoquera par paroles ou par écrits un homme d'équipage ou l'équipage d'un navire à commettre l'un des délits prévus par la présente loi" (il s'agit en réalité de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande)

Certes nous ne voulons pas qu'à bord de nos navires ni sur les quais on excite les marins au débarquement, mais nous estimons que dans les journaux ou dans les locaux syndicaux quiconque a été mandaté par la marine a le droit de s'exprimer librement. Un tel décret semble nous traiter en petits garçons et il est exact que depuis longtemps il n'y a plus entre le Ministère de la marine marchande et nous des relations normales. Le Ministre refuse de recevoir Monsieur Ellers, pour ma part je ne cherche plus à rencontrer le Ministre.

J'en viens à l'affaire du Paris au sujet de laquelle j'ai demandé spécialement à être entendu. Tant de fausses nouvelles ont été rapportées à ce sujet que j'ai pu relever quelques faits précis ^{imprécis} jusque dans les discours prononcés au Sémat. Il me semble avant tout qu'on aurait attendu plus de circonspection de la part du Ministère de la marine marchande, et je ne vois pas pourquoi en Italie, par exemple, un navire de

128.000 tonneaux valant 300 lire, construit pour les Suédois, peut brûler

entièrement sans que personne ^{ne} parle, alors que chez nous ...

Il faut surtout conclure que les méthodes de construction de paquebots laissent encore à désirer et qu'au lieu de chercher des responsabilités où elles ne sont pas, il vaut mieux se rendre compte que nous manions des instruments redoutables auxquels nous ne pouvons pas toujours résister nous-mêmes et qui peuvent éclater dans nos mains.

L'accident du Paris a fait deux morts. La foule aime toujours les catastrophes parce qu'elle transforme les victimes en héros et les survivants en responsables. Le Commandant Vogel, qui n'a rien à se reprocher, est aujourd'hui mis sur la sellette.

Le Commandant Vogel dans la nuit de l'incendie est arrivé à bord à 1 heure du matin avec le Commandant Duchesne, chargé de le remplacer pour le prochain voyage. Je signale ici une erreur grave. Ces deux commandants figuraient ensemble sur le rôle du navire, ce qui est inadmissible et aucun ordre n'avait été donné pour que l'un ou l'autre passât la nuit à bord. D'autre part la Compagnie avait donné des instructions pour interdire la présence de tout étranger à bord, mais elle l'avait fait après une conférence à laquelle le Commandant Vogel n'assistait pas. La veille même de l'incendie le capitaine au long cours Sourdille avait fait à bord du Paris une vérification des moyens de défense, et ce à l'insu du Commandant Vogel.

Si l'officier en second, dans la nuit du sinistre, n'a pu être ~~mis~~ joint que tard, c'est par suite d'une erreur d'adresse et si, d'autre part, l'officier de garde n'a pu aller prévenir plus tôt le Commandant, c'est parce que, occupé à combattre l'incendie, il n'a pas voulu perdre un temps trop long. Il importe de remarquer que l'officier de sécurité, la veille à 18 heures, n'avait rien

remarqué d'anormal et spécialement dans la boulangerie. Ce qui est certain c'est que le Paris était construit en matériaux insuffisants, qu'il était, selon le mot du Commandant Duchesne "un vieux coucou", que l'hiver l'avait fatigué, et que le feu a pris dans les canalisations électriques. N'oublions pas que depuis qu'il navigait le Paris avait déjà connu sept cents commencements d'incendie.

Le Commandant Vogel a peut-être mauvais caractère et manque peut-être de diplomatie, mais c'est un excellent marin et qui ne porte tort à personne.

Monsieur le Président - Il n'est pas exact de dire qu'il y avait deux commandants sur le Paris. Le service devait être passé de l'un à l'autre à 8 heures du matin, ^{et,} ^{au moment de l'incendie,} le commandement effectif appartenait donc à Monsieur Vogel.

Monsieur Gervais - Il n'est pas admissible que deux noms de capitaines figurent sur le même rôle.

Monsieur le Président - Si dans l'agitation du dernier jour il y a eu une erreur administrative, il n'en reste pas moins qu'au moment du sinistre il n'y avait qu'un seul commandant à bord du Paris.

Monsieur Gervais - J'ajoute d'ailleurs qu'en décidant que le commandement serait passé à 8 heures du matin on avait omis de se mettre en accord avec le règlement qui veut que le commandement à la mer soit pris 24 heures à l'avance. Du reste je me permettrai de vous lire une note qui m'a été remise par le Commandement Vogel et qui apporte d'importantes déclarations.

(Note du Commandant Vogel)

“ Le 17 Avril, l'Armement a envoyé une circulaire n° II7I dans la soirée. Monsieur Sourdille chef de sécurité de l'Armement est passé à bord, a rencontré Monsieur Olmy, officier de sécurité du Paris. Monsieur Sourdille a inspecté le cahier d'ordres du 2ème capitaine et satisfait du service n'a fait aucune remarque.

“ Je n'ai pas eu connaissance de la visite de Monsieur Sourdille, le 2ème capitaine n'en a également rien su.

“ Le 18 Avril nous avons reçu une autre circulaire de l'Armement, toutes les consignes mentionnées ont été appliquées. Voir cahier d'ordres du 2ème capitaine.

“ A remarquer que le but du voyage de Monsieur Banet Rivet ne m'a jamais été connu, n'ayant pas été convoqué à la conférence tenue à l'Armement. Ce n'est cependant pas à l'Armement de décider et de juger pour moi. Je m'élève contre cette méthode qui enlève de plus en plus toute autorité au capitaine puisque ce dernier n'est pas consulté.

“ J'ai supposé que Monsieur Banet Rivet était venu pour renforcer la défense d'un grand navire en cale sèche.

“ Je n'ai pas su que les principaux de l'Armement devaient faire des rondes dans la nuit du 18 au 19. On aurait dû commencer par mobiliser les Commandants.

“ Notre système de garde était le suivant, conforme au règlement de la compagnie et conforme aux circulaires des 17 et 18 Avril.

I officier de quart
I second maître
3 timoniers
4 pompiers
5 veilleurs auxiliaires
8 caliers
I téléphoniste
I chef de garde

« Je ne fais pas mention des effectifs de la machine qui se montaient grâce au changement de quart à 30 environ.

« Il y avait trois secteurs de rondes. L'officier de sécurité a fait une ronde vers 18 heures est passé à la boulangerie et n'a rien remarqué d'anormal.

« L'incendie a éclaté vers 22 heures 30 dans le local boulangerie-patisserie et s'est communiqué rapidement aux étages supérieurs. Pour expliquer cela il faut se rappeler que le Paris a été construit avec des matériaux de mauvaise qualité. Certains conduits d'aération étaient en bois, d'autres en tôle minces qui ont été rongées complètement par la rouille, l'isolant était en briques de liège.

« Cet hiver le navire avait beaucoup fatigué, l'eau de pluie et les embruns pénétraient à travers de nombreux ponts inondant plafonds et tableaux secondaires.

« Les fours prenaient de l'âge, l'un devait être changé, depuis deux ans on reculait ce changement.

« Je ne savais pas que ces fours étaient allumés car il ne viendra pas à l'idée d'un commissaire de raconter par le menu les détails de son service; d'autre part sous la pression des syndicats de cuisiniers et de garçons j'avais dû diminuer le nombre de mes rondes dans les cuisines et dépendances.

« J'ai reçu à 1 heure 30 le 18 Avril un coup de téléphone de Monsieur de Monvel me mettant au courant de l'incendie. Or mon adresse et mon numéro de téléphone se trouvaient au cahier d'ordres, au carré, au standard du bord, au gardiennage et à l'Armement.

« Dès 22 heures 45 de nombreuses personnalités étaient à bord et personne n'a remarqué mon absence.

« J'ai fait aussitôt prévenir le Commandant Duchesne qui devait faire le voyage et nous sommes arrivés à bord à 1 heure 50.

“ Après avoir inspecté le foyer de l'incendie en passant par les troisièmes classes , pont B, nous sommes allés sur les ponts supérieurs veiller à l'évacuation de l'eau, les portes du pont-promenade ont été ouvertes, le navire avait à ce moment 2 à 3° de gîte sur tribord. L'eau s'écoulait aussi très facilement par la porte lâne du pont A. De même pour la porte lâne du pont D arrière. Je n'ai pas constaté de grandes quantités d'eau sur les ponts et nous n'avons jamais été gênés par l'eau. Nous avons fait évacuer les essences près de la passerelle.

“ J'ai rencontré à 2 ou 3 reprises Monsieur Lavaux, chef mécanicien, et lui ai posé à chaque fois les questions suivantes :

- Pouvez-vous pomper facilement aux cales, pouvez-vous assécher ?

- Oui

- Utilisez-vous toutes vos pompes

- Non, cela n'est pas nécessaire

- La stabilité est-elle bonne ?

- Oui, le navire ne présente de ce côté rien d'anormal.

“ J'ai ajouté "ne touchez pas aux ballasts et si le navire devient léger ne manquez pas de me prévenir".

“ Puis Monsieur Lavaux a ajouté les détails suivants : "Ventilation stoppée, ainsi que le courant électrique, hublots fermés dans les postes de chauffeurs et pompe de collecteur d'incendie fonctionnant bien. Nous avons eu du mal à tenir à cause de la fumée, nous avons dû employer des masques, mais cela va maintenant."

« Le lendemain assez tard, je ne puis fixer l'heure (8 heures d'après l'Agence) je suis descendu sur le quai et j'ai dit au Commandant Le Picard, chef de l'Armement : " Le navire me semble léger, il peut chavirer, faites de suite stopper pompiers et remorqueurs, j'ai fait le sacrifice de mon navire, je préfère qu'il brûle que de le voir chavirer."

« Sa réponse fut la suivante :

« Nous sommes presque maîtres du feu encore 20 minutes de travail et nous l'aurons, si vous le laissez brûler vous aurez tout le monde contre vous. » Un 2ème capitaine Monsieur Frontin a été témoin de cet incident et était du même avis que le Commandant Le Picard.

« Plus tard j'ai fait cette remarque à Monsieur Banet Rivet lequel m'a déclaré que le navire coulerait droit mais ne chavirerait pas.

Collaboration avec les Autorités : Très difficile, car rien n'avait été décidé après l'incendie du La Fayette, la question était encore à l'étude.

Monsieur Sourdille la veille de l'accident s'était plaint de cette situation. »

Monsieur Gervais - Cette note vous explique bien des choses. Si le navire avait brûlé au lieu de chavirer on aurait au moins pu vendre sa coque tandis qu'aujourd'hui rien que pour la détruire à la dynamite il faudra au moins dix millions.

Le Commandant Vogel a été traduit devant une commission d'enquête de la compagnie constituée contrairement aux règlements et ce problème va être résolu dans des conditions évidemment regrettables; cette occasion est excellente pour rappeler que depuis bien longtemps nous demandons le retour aux tribunaux maritimes au lieu de la correctionnelle.

Monsieur le Président - Si c'est la correctionnelle qui est compétente c'est bien la faute des inscrits.

Monsieur Gervais - L'installation électrique à bord des navires n'est pas faite dans des conditions de sécurité suffisantes. Quant au service de sécurité à bord il devrait être plus développé, C'est à ce point que, quand le navire est au port, il est presque inévitablement entièrement perdu en cas d'incendie, cela vient de ce que le paquebot est alors livré à de multiples équipes étrangères au bord (réparations, entretien, ravitaillement, marchandises, etc.) dont la surveillance échappe aux officiers responsables de la conduite du bâtiment. Il en va malheureusement de même pour le personnel des agents du service général démesurément grossi depuis que l'on considère un paquebot comme un hôtel flottant plutôt que comme un bâtiment de mer. La sécurité ne doit jamais être sacrifiée au confort comme c'est trop souvent le cas.

Monsieur Gervais fait connaître qu'il a adressé à Monsieur le Président du Conseil une lettre dans laquelle il résume ces observations. En conclusion de cette lettre il préconise quelques dispositions urgentes que les états-majors urgent indispensables. Voici les conclusions de cette lettre :

I°) Respect de la procédure déterminée par la loi du 17 Décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande

« Si les pouvoirs publics estiment que les garanties de ce texte ne sont pas suffisantes, tous les groupements maritimes sont, depuis fort longtemps, d'accord pour y apporter les modifications dont l'expérience prouve la nécessité.

« Il est paradoxal de recourir à une simple plainte contre inconnu pour déclencher tout l'appareil judiciaire et non moins surprenant d'en arriver, après un remue-ménage importun, au superbe résultat que tout le monde apprécie comme il convient.

35

2°) Respect de l'autorité du Commandant et des Officiers à qui il délègue des pouvoirs

“ Le navire au port doit demeurer sous la haute main de son Etat-Major en toutes circonstances . De même que le pilote n'est que l'assistant du Capitaine lors des manœuvres, l'Officier de port et le chef de la brigade des pompiers doivent conseiller le Capitaine et l'aider au lieu d'agir de leur propre initiative.

“ Quant aux représentants de la Compagnie : ils ne doivent jamais sortir du rôle administratif qui leur est dévolu et, en demeurant en étroite liaison avec le Commandant, s'efforcer de mettre à sa disposition le personnel et le matériel qu'il réclame.

“ Le maintien de la discipline à bord est, dans tous les cas, le seul moyen de lutter contre tous les dangers.

Le Commandant et les Membres de l'Etat-Major doivent être mis dans les conditions les plus favorables pour parer à tout danger notamment celui d'incendie

“ Pour cela des mesures de sécurité s'imposent :

a),A bord de tous les paquebots de plus de 10.000 tonneaux, le service de sécurité doit être confié au Lieutenant le plus ancien, car il est impossible que le

deuxième capitaine puisse assumer, à lui seul, la conduite des opérations, commerciales, l'entretien du navire ainsi que la surveillance de tous les appareils de sécurité et de sauvetage.

“ Une équipe spéciale, convenablement entraînée, doit être uniquement affectée au service de la sécurité, lutte contre l'incendie, fermeture des portes étanches, aveuglement des voies d'eau, entretien du matériel de sauvetage).

“ Il convient de noter qu'à bord de tous nos paquebots le nombre des personnes affectées aux services du Pont et de la Machine est inférieur à celui que l'on trouve sur les navires étrangers de même tonnage.

- b) Tous les officiers de pont embarqués sur des paquebots, quel que soit leur tonnage, devront avoir effectué un stage de 15 jours au moins auprès du corps des Sapeurs-Pompiers de PARIS et y revenir tous les 5 ans pour une nouvelle période d'entraînement.
- c) Pour assurer une garde parfaite pendant les séjours au port, il y a lieu de prévoir un système de roulement pour les Etats-Majors et les équipages sur la base de 3 états-majors et équipages, pont et machine, pour 2 navires à rotation rapide et de 4 Etats-Majors et équipages pour 3 unités à rotation lente.
- d) Les rondes devront toujours être effectuées par des groupes de deux Inscrits-maritimes majeurs, de façon que l'un, restant sur le lieu de l'accident, organise les premiers services tandis que l'autre donne l'alerte.
- e) Une liaison rapide sera prévue entre le navire et les Officiers qui ne seront pas du service.

“(De telles suggestions n'ont qu'une valeur indicative car tous mes camarades estiment que les mesures de sécurité doivent être élaborées par une Commission spéciale où les Représentants des Etats-Majors et des équipages feront connaître leur avis autorisé, et non faire seulement l'objet de circulaires émanant du Département de la Marine Marchande ou des Entreprises de Navigation sans aucune consultation préalable de ceux sur lesquels pèse toute la responsabilité en cas d'accident.)”

Monsieur Gervais - Avant de terminer je voudrais dire un mot de la question des congés. On a dit parfois qu'ils étaient trop importants dans la marine marchande, il n'en est rien et les capitaines au long cours ne bénéficient pas actuellement de congés trop prolongés si l'on tient compte du travail considérable qu'ils ont à fournir dans les ports et des difficultés dues à une abondance excessive de paperasses administratives. Nous sommes persuadés que si vous vouliez vous pencher sur notre situation il serait facile de nous satisfaire.

J'ajoute que je serais heureux d'être entendu par le Conseil Supérieur de la marine marchande qui ne se réunit pas aussi souvent que la situation grave de notre marine pourrait l'exiger.

En terminant cet exposé de l'affaire du Paris, qui a produit une si vive émotion, je tiens à dire que tous mes collègues ont fait leur devoir, mais qu'il est des cas où l'homme est impuissant. Ma conclusion sera qu'il faudrait prendre des mesures de sécurité plus importantes et que nous ne disposons pas actuellement, il faut l'avouer, de moyens suffisants.

Monsieur Vasset, président de la Fédération des Syndicats des officiers mécaniciens -

Je tiens à dire d'abord que ceux que je représente ici ont fait tout leur devoir et qu'ils en ont été publiquement félicités. J'étudierai d'abord le problème du personnel dans la catastrophe du Paris. Depuis neuf ans il y a certainement quelque chose de changé en cette matière, les brebis galeuses de ~~la~~^{AD} équipage ont pu être éliminées et les officiers mécaniciens ont repris leurs hommes en main. Tout le personnel des machines à bord du Paris a été admirable. Seulement ce personnel n'est plus comparable en nombre à ce qu'il était autrefois

Quand j'étais chef mécanicien sur la Savoie j'avais 2II hommes sous mes ordres, aujourd'hui un paquebot comme le Champlain n'en compte que 50. De mon temps je disposais de 60 hommes pour exécuter des consignes d'incendie, sur le Paris ils ne sont plus que 25 ce qui est nettement insuffisant. Quand le La Fayette a brûlé, l'incendie a pu se propager parce que trois hommes seulement étaient là pour le combattre, il y a quinze ans 60 hommes s'y seraient attaqués. Il serait indispensable de disposer d'un corps d'hommes spécialisés dans la lutte contre le feu, les effectifs actuels sont nettement insuffisants, ils le sont même sur les cargos et si l'incendie s'attaque surtout aux paquebots c'est pour des raisons de constructions et de matériaux.

Où faut-il chercher les responsabilités ? Certainement dans le manque d'unité des commandements, dans la multitude des ordres et dans la paperasserie qui nous submerge; ce que nous demandons c'est que le commandant commande, qu'on nous donne des ordres rapides et précis.

C'est en raison du fonctionnement actuel de notre marine que la responsabilité des services à terre est plus grande que celle des services du bord. L'administration prime trop souvent le commandement. Ce que nous voulons c'est que les hommes soient choisis par leurs chefs directs alors qu'aujourd'hui le personnel est trop souvent imposé par la Compagnie et par des recommandations; le cas du rondier César Franck en est un exemple. Si l'officier responsable n'a pas le droit de choisir les hommes auxquels il devra commander il arrive ce qui se passe actuellement, on nous force à garder des hommes qui ne sont bons à rien et qui par-dessus le marché ont mauvais esprit. Je pourrais citer le cas de l'un d'eux dont on ne savait que faire, que l'on n'a pu renvoyer et que l'on a finalement gardé comme dératisateur sur Normandie.

La question de la garde à bord est également importante. Prenez l'exemple d'un bateau comme Normandie; quand il s'arrête au Havre c'est en général pour un jour seulement et pendant ces vingt-quatre heures les hommes des machines sont surchargés de travail, Pendant ce séjour on ne peut assurer une sécurité suffisante d'autant plus qu'il faut bien envoyer à terre la plus grande partie possible de l'équipage pour que les hommes ne perdent pas tout à fait le contact avec leurs familles. Pour que nos équipages puissent se détendre raisonnablement il faudrait que la sécurité fut assurée pendant leur séjour à terre par une équipe spéciale.

Il faudrait d'autre part plus de continuité et on peut regretter actuellement que l'armement change un peu au hasard les affectations sans tenir compte des nécessités véritables; c'est ainsi que récemment Normandie a fait un voyage avec un commandant nouveau et un commandant en second également nouveau. J'ai vu une fois enlever d'un seul coup quatre officiers mécaniciens. On a quelquefois incriminé les congés trop nombreux accordés aux marins mais là n'est pas le véritable inconvénient. La vérité est qu'il faut connaître et juger les hommes et que la sécurité ne sera assurée que si les équipages sont formés après que nous aurons été consultés.

Ma conclusion est que les gens de terre interviennent trop dans des domaines qui sont les nôtres.

Monsieur Veyssiére - Monsieur Gervais a parlé d'un colloque qui avait eu lieu entre le Commandant Vogel et le chef d'armement sur la question de savoir s'il valait mieux laisser le navire brûler ou chavirer. Ce colloque est-il normal ? surtout tenu hors du bord ? Le commandant avait-il à quitter son navire et à obéir au conseil du chef d'armement ?

Monsieur Gervais - Le commandant faisait alors la navette entre son bord et le quai , quand il eut l'impression que le navire devenait léger il alla trouver le chef d'armement. Le chef d'armement est la personne qui nomme le capitaine, le Commandant Vogel s'est incliné devant son avis. Plus tard lorsqu'il a compris que toutes les responsabilités allaient retomber sur lui il a apporté les témoignages dont j'ai fait état. Le Commandant Vogel ne pensait pas à ce moment qu'il serait traduit devant une commission spéciale composée non de juges mais de gens décidés à trouver un responsable et à le désigner comme tel. On m'a affirmé que le Président du Conseil s'était décidé à frapper le Président de la Compagnie Générale Transatlantique et le commandant du navire. Il est certain que le Commandant Vogel n'a pas été défendu.

Monsieur le Président - Quand j'ai appris quelle procédure allait être poursuivie je suis intervenu auprès de l'actuel Président de la Compagnie Générale Transatlantique pour lui signaler qu'il ne pouvait pas laisser commettre l'illégalité qui se préparait et mon intervention a été efficace, si bien que le Commandant Vogel ira devant le tribunal correctionnel puisque ce ne sont plus les tribunaux maritimes qui ont à connaître de ces affaires , et ce sur la demande, comme je l'ai signalé tout à l'heure, des inscrits maritimes eux-mêmes.

Monsieur Gervais - J'ai tenu à parler comme je l'ai fait parce que le Commandant Vogel n'était pas en odeur de sainteté auprès du département de la marine marchande. S'il ne s'est défendu qu'un peu plus tard c'est parce qu'il ne voulait mettre personne en cause et qu'il ne se doutait pas de quelle enquête il allait être l'objet.

Monsieur Vasset - C'est un fait que quand nous arrivons au port nous ne commandons plus. A terre nous trouvons nos chefs et notre autorité cède à la leur.

61

Monsieur Gervais - Le Commandant Vogel commandait le Champlain lors des incendies qui ont éclaté sur ce paquebot, on est alors allé jusqu'à lui reprocher de les avoir provoqués.

Monsieur le Président - Ne parlons pas de cela, il ne saurait en être question et les déclarations apportées ici même par le Ministre ont lavé le Commandant Vogel de tous soupçons à cet égard.

La commission remercie Messieurs Gervais et Vasset des déclarations et des renseignements qu'ils ont apportés devant elle.

A dix-sept heures Monsieur Peytral, ancien ministre, est introduit devant la commission.

(Compte-rendu sténographique de l'audition de M. Peytral)

(M. Peytral est introduit)

M. LE PRESIDENT.- Messieurs, notre ancien collègue, M. Peytral, a été amené à donner sa démission d'administrateur de la Compagnie Générale Transatlantique, dans une lettre dont je vous ai donné lecture. Vous avez vu dans la presse la réponse de M. de Chappadelaine.

Pour vous renseigner complètement, je vous donne lecture de la seconde lettre que vient d'écrire M. Peytral à M. le ministre de la marine marchande :

"Paris, le 6 juin 1939.

"Monsieur le Ministre,

"Votre réponse, en date du 3 juin, à ma lettre du 25 mai contient un 'argument' auquel je m'attendais d'ailleurs puisqu'il fait partie de votre système de calomnies que j'ai flétris dans ma lettre de démission.

"Vous savez fort bien que, ni en droit ni en fait, il n'y a eu de ma part un seul acte contraire aux dispositions de la loi de 1933.

"En vérité, vous vous servez d'un petit moyen pour éviter toute discussion sur les critiques que je vous ai adressées.

"Je les maintiens intégralement.

"J'ajoute que beaucoup d'erreurs commises par vous auraient pu être évitées si, au lieu de donner par lettre des mandats impératifs, vous aviez eu avec les dirigeants de la Compagnie et avec vos représentants au Conseil d'Administration des conversations et des conférences fréquentes. Or, faisant passer vos inimitiés personnelles avant les intérêts nationaux dont vous avez la charge, vous n'avez pendant l'année qui s'est écoulée entre le sinistre du Lafayette et celui du Paris, pas jugé utile de convoquer ni les uns ni les autres une seule fois! Année cependant fertile, hélas! en incidents : sinistres, grèves, désarmements de navires, etc.

"Je ne communiquerai pas la présente lettre à la presse pour éviter une polémique sur des actes dont vous ne pouvez être responsable que devant le Parlement.

"Veuillez agréer ... etc. "

Je donne la parole à M. Peytral.

M. VICTOR PEYTRAL. Monsieur le président, messieurs, je vous remercie infiniment d'avoir bien voulu m'entendre. Je sais que vous avez eu déjà une longue séance; je m'efforcerai donc de vous retenir le moins longtemps possible.

Je tenais à vous voir parce que, votre président vous ayant donné connaissance de ma première lettre à M. de Chappedelaine, je voulais expliquer devant vous les termes mêmes, un peu violents, de cette lettre, vous dire qu'elle était en somme l'expression de l'état d'esprit d'un homme qui, pendant un an, avait assisté à des faits regrettables, à des faits qu'il jugeait contraires aux intérêts de la Compagnie qu'il avait à administrer. Il y avait là une situation que je ne pouvais plus tolérer.

En réalité, pour bien comprendre la genèse de cette affaire personnelle, il faut remonter presque au début, au moment où M. de Chappedelaine a pris le ministère de la marine marchande. Il l'a pris, en effet, dans des conditions, je puis le dire, d'hostilité systématique contre la Compagnie Générale Transatlantique et contre ses administrateurs. J'en veux pour preuve ce que j'indique dans la seconde lettre dont il vient de vous être donné lecture, à savoir que, pendant

un an, c'est à dire du jour du sinistre du Lafayette, qui s'est produit trois semaines après l'arrivée de M. de Chappedelaine au ministère de la Marine marchande, jusqu'au jour du sinistre du Paris, pas une seule fois M. de Chappedelaine n'a voulu avoir de conversation ni avec le président, ni avec l'administrateur délégué, ni avec aucun de ses représentants au Conseil d'administration de la Compagnie.

Il y a là une conception du rôle du ministre de la marine marchande, grand maître de la Compagnie Générale Transatlantique, que je ne puis pas admettre. Car, si je conçois que les administrateurs représentant l'Etat doivent exprimer au Conseil d'administration les sentiments et les désirs du ministre de la marine marchande, ils ne peuvent le faire d'une façon utile que si le ministre cause au préalable avec eux, s'il discute les mesures dont il demande le vote par le Conseil d'administration, s'il met les administrateurs à même de lui faire un certain nombre d'observations.

Vous allez voir à quoi nous sommes arrivés avec le système employé par M. de Chappedelaine. Cette initiatie s'est manifestée au cours de cette année, où en vérité les difficultés n'ont pas manqué à la Compagnie Transatlantique et à son dirigeant principal - que j'entends d'ailleurs défendre ici - M. Cangardel qui, je vous l'assure, a administré cette Compagnie avec compétence et ~~auxoritay~~ avec une autorité qui n'a été diminuée, au cours de cette année, que par la

façon d'agir de M. de Chappedelaine à son égard. Cette année il a été extrêmement dure et difficile. Nous avons eu des sinistres que vous connaissez, des grèves que vous connaissez aussi, notamment la grève du Champlain, le désarmement de Normandie, et presque chaque jour des difficultés dont vous venez d'entendre les échos tout à l'heure, avec un personnel qui n'avait plus le sentiment de l'autorité, difficultés constantes, soit du côté des inscrits, soit du côté du personnel du service général, soit du côté des dockers, qui nécessitaient la cohésion la plus complète entre tous ceux qui avaient la responsabilité de cette affaire, depuis le ministre jusqu'aux administrateurs.

Nous avons vécu dans cet état d'esprit, dans cet état d'incertitude du lendemain, pour des hommes qui ont le devoir d'administrer une affaire, et qui ont besoin de toute leur liberté d'esprit et de la certitude que, le lendemain, ils pourront veiller à l'application des mesures qu'ils prennent - nous avons vécu dans cet état d'esprit jusqu'au moment du sinistre malheureux du Paris. A ce moment, M. de Chappedelaine en a profité pour prendre des décisions qui, à mon sens, ont dépassé la mesure.

Les mesures prises par M. de Chappedelaine visaient incontestablement d'abord le président de la Compagnie, qui évidemment a eu le tort de considérer beaucoup trop sa présidence comme lui permettant d'accéder à des conseils d'administration assez copieux. Mais si cette mesure se justifiait

dans un certain sens, elle ne devait pas comporter, tout de même, de véritables illégalités.

L'illégalité consiste dans le fait d'avoir nommé par décret un président qui, aux termes des statuts de la Compagnie Générale Transatlantique, doit être nommé par le Conseil d'administration, et doit être nommé chaque année, alors que le décret le nomme pour six ans.

En assimilant la Compagnie Générale Transatlantique à la Société Nationale des Chemins de fer on a commis une grave erreur, car on a oublié que la Société nationale des chemins de fer était une société tout à fait spéciale, tandis que la Compagnie Générale Transatlantique est une société anonyme régie par la loi de 1867, dans laquelle par conséquent les administrateurs ont une responsabilité personnelle, et cette responsabilité se trouve engagée du jour où les administrateurs n'observent pas les règles des statuts.

Or, les statuts prescrivent que le président doit être nommé par le Conseil d'administration, et chaque année. M. de Chappédelaine, sans demander la révision des statuts, sans consulter personne, a d' nommé un président pour six ans. Je mets de côté la personnalité de M. Marie, car j'estime qu'il est parfaitement compétent pour occuper ce poste. Mais je dis qu'à partir du jour où M. Marie a été nommé président, tous les actes qui vont être décidés, soit par lui, soit par le Conseil d'Administration, sont entachés de nullité.

Il y a là, messieurs, une légèreté qui est évidente. Si, avant de faire cette nomination, le ministre avait réuni les administrateurs qui le représentent au Conseil d'administration, s'il avait provoqué leurs observations, il aurait été averti du danger que faisait courir aux administrateurs et à la Société elle-même le décret qu'il allait prendre.

D'autre part, le Conseil d'administration est seul autorisé à convoquer une assemblée générale pour révision des statuts. Par conséquent, il aurait fallu d'abord demander au Conseil d'administration de provoquer la révision des statuts et d'adapter les statuts de la Compagnie Transatlantique au décret du 16 mai. Ensuite, M. de Chappedelaine aurait pu légalement et librement nommer le président de son choix, et rien n'aurait été irrégulier dans cette affaire.

Vous voyez, messieurs, que ce faisant, M. de Chappedelaine commettait déjà une grosse ~~et~~ erreur. Mais cette erreur, il l'a encore aggravée en donnant l'instruction écrite à ses représentants au Conseil d'administration d'avoir à donner à M. le Président de la Compagnie Transatlantique des pleins pouvoirs, pleins pouvoirs qui représentent exactement les pouvoirs du Conseil d'Administration.

Dans une société anonyme, où les administrateurs ont une responsabilité personnelle, concevez-vous qu'ils puissent donner les pleins pouvoirs, sans avoir seulement à dire un mot sur la personne à qui ils donnent ces pleins pouvoirs ?

Je sais bien qu'aux termes des statuts, un Conseil d'administration a le droit de déléguer ses pouvoirs; mais il le fait en connaissance de cause, après avoir examiné sa délégation et choisi la personne à qui il délègue ses pouvoirs.

Tout ce qui a été fait dans cet ordre d'idées est absolument irrégulier, engage la responsabilité des administrateurs, compromet la légalité des décisions qui sont prises, et voilà, messieurs, dans quelle situation nous sommes!

M. GASNIER-DUPARC.- Il y a le Conseil d'Etat!

M. VICTOR PEYTRAL.- Un recours serait possible, mais je n'insiste pas autrement sur ce point. J'ai tenu seulement à vous mettre au courant de cette question. Je suis à votre disposition, bien entendu, si vous désirez des renseignements complémentaires.

M. LE COMTE DE BLOIS.- Tous les administrateurs ont reçu la lettre dont vous parlez, leur demandant de déléguer leurs pouvoirs ?

M. VICTOR PEYTRAL.- Cette lettre a été adressée aux six administrateurs représentant le ministre de la marine marchande; les quatre administrateurs représentant le ministre des finances n'ont rien reçu; les six autres, qui sont censés représenter les actionnaires, n'ont rien reçu non plus.

Seuls les six représentants du ministre de la marine marchande ont été invités à donner les pouvoirs les plus étendus à M. Marie.

M. GASNIER-DUPARC.- Y a-t-il eu réunion du Conseil d'administration ?

M. VICTOR PEYTRAL.- Cette réunion a eu lieu; d'ailleurs le ministre l'a annoncée au Sénat le jour où il a été interpellée; il a dit à la tribune: "Demain le Conseil d'administration va donner les pleins pouvoirs à M. Jean Marie."

La séance a eu lieu le lendemain; je me suis opposé à l'octroi des pleins pouvoirs; mon nouveau collègue à la Compagnie Générale Transatlantique, notre ancien collègue au Sénat, M. Marcel Régnier, s'est associé, sans que nous nous soyons le moins du monde concertés, à ma manière de voir, et nous avons fait rejeter par le Conseil d'administration les pleins pouvoirs demandés par M. de Chappadelaine.

M. LE COMTE DE BLOIS.- Le Conseil d'administration a rejeté les pleins pouvoirs ?

M. VICTOR PEYTRAL.- Ils ne les a pas rejetés d'une façon complète, mais il a ajourné sa décision, en demandant que ces pleins pouvoirs soient diminués et qu'ils lui soient communiqués avant qu'il les vote.

Je n'ai pas cru devoir rester au Conseil d'administration dans ces conditions, et c'est à la suite de cette affaire que j'ai donné ma démission.

Je l'ai donnée pour une autre raison aussi, que je vous demande la permission de vous exposer rapidement. Il s'agit des projets futurs de M. de Chappédelaine, auxquels je ne veux en rien m'associer, et là j'entame une question qui, à première vue, va vous paraître peut-être en dehors du débat, mais vous allez voir au contraire son importance.

Il s'agit de la question des filiales. Les filiales sont un leit-motiv qui revient souvent lorsqu'on parle de la Transatlantique, et c'est un slogan, mais on ne gouverne pas avec des slogans. Je reconnaiss que, la plupart du temps, dans les sociétés anonymes, les filiales sont créées, soit pour dissimuler des bénéfices, soit pour donner des prébendes plus ou moins cachées aux administrateurs de la société-mère. Mais il y a filiale et filiale et il faut examiner les choses de très près.

Il reste encore deux ou trois filiales à la Compagnie Générale Transatlantique, alors qu'il y en avait 50 ou 60 au moment de la débâcle. Sur celles qui restent, toutes à peu près peuvent être supprimées sans inconvénient, sauf une qui s'appelle la Société Générale d'armement maritime.

La Société Générale d'Armement maritime a été créée par l'ancienne Transatlantique dans un but que j'ignore et que je n'ai pas à rechercher, mais ce que je puis affirmer,

c'est qu'elle a rendu les plus grands services à la Compagnie Générale Transatlantique, qu'elle est appelée à lui en rendre encore de très grands, et que je considérerais comme vraiment contraire à une bonne administration que de la supprimer.

La Compagnie générale d'Armement maritime a commencé à rendre des services au moment où, la Transatlantique étant en pleine débâcle, les colonies de l'Océan Atlantique, Martinique et Guadeloupe, se sont lancées dans la production des ~~bananassssssss~~ bananes, production qui a été développée très rapidement. Je vous en donnerai une idée en vous disant que, les premières années, nous avons transporté environ 20.000 tonnes de bananes et que, à l'heure présente, nous en transportons plus de 100.000 tonnes.

Il fallait, pour ce transport des navires spéciaux, aménagés spécialement; il faut des navires qui soient à la fois réfrigérés et ventilés très fortement. Il n'y en avait pas en France, il n'y avait que l'armement étranger qui en possédait quelques-uns.

Le ministre des colonies, en 1933, a mis en demeure la Transatlantique de s'organiser pour faire les transports de bananes nécessaires. La Compagnie Générale Transatlantique, ne pouvant pas le faire, a chargé de ce service la Compagnie Générale d'Armement maritime. Nous avons été assez heureux pour constituer une flotte bananière qui est aujourd'hui la plus importante d'Europe. Nous l'avons fait sans emprunter

un centime, ni à la Transatlantique, ni à personne, parce que nous avons été assez heureux pour trouver des constructeurs ou des vendeurs de navires qui nous ont permis de ne les payer que par mensualités, pendant quatre ans, et nous sommes arrivés ainsi à constituer une flotte importante, sans faire un seul emprunt.

Nous avons aujourd'hui une douzaine de bananiers qui sont des bateaux tout à fait modernes, filant 15 noeuds et demi en service, pouvant transporter chacun une moyenne de 1.000 tonnes de bananes, de sorte que nous sommes à cet égard libérés de l'armement étranger.

La Compagnie Générale d'Armement maritime a eu aussi, par le fait des circonstances, une autre branche d'activité. La Compagnie Générale Transatlantique exploitait une ligne de cargos Atlantique - Afrique du Nord. Cette ligne coûtait de l'argent à la Transatlantique, qui chaque année y perdait un million et demi ou deux. J'indique d'ailleurs que cela se conçoit, car les bananiers, comme les cargos de cette ligne, n'ont pas comme points d'attache des ports où la Transatlantique a des agences et opère régulièrement, comme le Havre, Marseille ou Bordeaux. De plus, même dans ces ports-là, la Compagnie Générale Transatlantique a naturellement des services de techniciens très au courant de leur métier, mais qui sont habitués à s'occuper de navires comme Normandie, l'Île de France, le Paris, ou le Cuba. Lorsqu'ils voient un petit

bananier ou un cargo/de 1.000 tonnes, ils le traitent un peu par-dessous la jambe, ordonnent ou autorisent des réparations sans bien contrôler; de sorte que le service de ces cargos revient beaucoup plus cher qu'il ne coûte à une petite société, qui a un simple chef d'armement qui se déplace lorsque le bateau arrive, qui ordonne les réparations et fait le nécessaire.

De plus, j'indique que la Compagnie Générale d'Armement maritime n'est pas soumise aux règles étroites de la Compagnie Générale Transatlantique, en ce qui concerne par exemple les personnels, qui n'ont pas les mêmes salaires, qui n'ont pas les mêmes règles, et que de ce chef elle réalise une exploitation beaucoup plus économique.

Bref, je reviens à la ligne de cargos Atlantique-Afrique du Nord. Cette ligne coûtait de l'argent à la Transatlantique? Le Commissaire du Gouvernement, à plusieurs reprises au Comité et au Conseil d'Administration la suppression de cette ligne. Ne pouvant l'éviter, la Compagnie Générale Transatlantique, il y a trois ans, a passé la ligne de cargos Afrique du Nord -Atlantique à la Compagnie Générale d'Armement maritime. Or, je peux vous dire qu'au bilan de 1938, qui vient d'être rendu public par l'assemblée générale qui a eu lieu il y a quatre jours, la Compagnie Générale d'Armement maritime fait ressortir, sur la ligne Atlantique - Afrique du Nord, un bénéfice de plus de 7 millions , alors que

l'année où la Transatlantique a passé ce service à la Compagnie Générale d'Armement maritime, elle y avait perdu plus de 2 millions.

Quant à la ligne bananière, exploitée également par cette Compagnie Générale d'Armement maritime, on a pu dire, on a écrit, on a prétendu que, si elle se défendait, c'était parce que la Compagnie Générale Transatlantique faisait des affrètements de ces navires à un prix beaucoup trop élevé.

Eh bien, il est facile de contrôler que les affrètements faits par la Compagnie Générale Transatlantique sont au moins de 10, 15 ou 20 % inférieurs aux affrètements mondiaux, et que la Compagnie Générale d'Armement, en 1938, alors qu'elle gagnait 7.700.000 francs sur la ligne de l'Afrique du Nord, a perdu 7 millions sur la ligne des Antilles, c'est à dire sur les bananes. On ne peut donc pas dire qu'elle ait exploité la Compagnie Générale Transatlantique.

Voilà donc une filiale - c'est incontestablement une filiale puisque la Compagnie Générale Transatlantique a 100 p. 100 de ses actions - dont on annonce la suppression - M. de Chappedelaine l'a fait annoncer d'une façon officielle au Conseil d'administration - parce que c'est une filiale. Mais il s'agit de savoir ce que donne cette filiale. Je vous ai, dans un exposé aussi bref que possible, montré ce qu'était cette société et les résultats qu'elle avait donnés.

Je reconnaissais que, là aussi il peut y avoir, dans

l'avenir, quelques modifications à faire; je reconnais que la Compagnie générale d'Armement maritime n'est peut-être pas conçue et organisée, à l'heure présente, à côté de la Transatlantique, comme elle devrait l'être. J'ai là-dessus - car je suis, et je reste, président de la Compagnie Générale d'Armement maritime - j'ai là-dessus tout un projet d'organisation nouvelle, prêt à être soumis; mais je ne le soumettrai au ministre que lorsque je trouverai en face de moi quelqu'un qui soit capable de le lire, de le comprendre et de le mettre à exécution.

J'indique d'ailleurs que la Compagnie Générale d'Armement n'est pas faite pour des profits spéciaux, puisque les administrateurs touchent un jeton de présence de 3.000 francs, jeton double pour le président, et que l'administrateur délégué, M. Cangardel, ne touche pas un centime à la Compagnie Générale d'Armement. On ne peut donc pas dire que ce soit une filiale qui cherche à vivre sur le dos de la société-mère; au contraire, elle lui a rendu les plus grands services.

J'ai tenu à vous signaler ces projets pour que vous soyez renseignez et que vous puissiez, le moment venu, les juger comme il convient. Je crois avoir tout dit. Peut-être désireriez-vous que j'ajoute un mot sur la question de la loi de 1933, soulevée par M. de Chappedelaine ?

M. LE RRESIDENT.- Quelqu'un d'entre vous, messieurs, a-t-il des questions à poser à M. Peytral ?

M. BOUGUEN.- Je voulais précisément poser une question au sujet de cette loi de 1933, parce que la réponse de M. de Chappadelaine a été rendue publique; c'est un point qu'il serait bon d'éclaircir.

M. PEYTRAL.- Cette question de la loi de 1933 comporte un point de droit et un point de fait.

Le point de droit est le suivant. La loi de 1867 interdit aux sociétés qui ont des administrateurs communs d'avoir entre elles des relations d'affaires. La loi de 1867 édicta cependant une exception; dans son article 40 elle dit que, chaque fois que des administrateurs appartenant à deux sociétés se trouveront dans le cas prévu, ils devront être autorisés par l'Assemblée générale à faire ces opérations, et ensuite être approuvés par l'Assemblée suivante. C'est ce qui se fait dans la plupart des sociétés.

Mais il résulte, non seulement des débats de la loi de 1867, et notamment des débats devant le Sénat, mais aussi d'une jurisprudence constante, que la loi de 1867 ne vise que des opérations personnelles ou des marchés de gré à gré. La jurisprudence édicta de façon formelle que, chaque fois qu'il s'agit de marchés passés par adjudication publique, avec toutes les garanties d'appel à la concurrence et de

secret, il n'y a pas lieu de recourir à l'autorisation de l'Assemblée générale.

La loi qui régit la Transatlantique édicte bien la même disposition que la loi de 1867, mais elle l'aggrave en disant que les administrateurs ne pourront pas recourir à l'exception de l'article 40, c'est à dire qu'ils ne pourront pas se faire autoriser par l'Assemblée générale.

Mais il est bien évident que la loi de 1933 ne peut faire allusion qu'aux marchés prohibés par la loi de 1867, et non pas, par conséquent, aux marchés passés par adjudication publique, qui, eux, ne tombent pas sous le coup ~~xxx~~ de la loi de 1867. Voilà le droit.

En fait, il n'y a rien! En fait, le principal fournisseur de mazout de la Transatlantique est la société Jupiter, qui est affiliée à la Shell. Au Havre, centre principal de ravitaillement, la Jupiter se trouve en concurrence avec la Société Française de Raffinage; à Marseille, la Jupiter se trouve en concurrence avec les Raffineries de Berre. A Bordeaux, centre beaucoup moins important, il y a deux sociétés qui pourraient concourir à la fourniture, c'est toujours la société Jupiter, qui a ses usines à Pauillac, et les Raffineries de pétrole de la Gironde, dont je suis administrateur, qui ont leur usine au Bec d'Ambez.

Or, en fait, à Bordeaux, cela ~~xxx~~ a toujours été la Jupiter qui a été adjudicataire des marchés. En 1936,

la société Jupiter ne pouvant fournir la totalité du marché, il s'est trouvé que la Transatlantique a demandé aux Raffineries de la Gironde de lui fournir du mazout, environ pour 20 p. 100 de son marché. La Gironde a fourni le mazout, mais ne connaissant pas le marché, elle n'a pas fourni un produit répondant aux spécifications demandés et il en est résulté des ennuis. Ce mazout était trop lourd et a donné beaucoup de mal aux mécaniciens, parce qu'il était difficile de décanter l'eau de mer qui s'introduit dans les conduites et que cela produisait des dépôts sur les plaques des brûleurs.

L'année suivante, la société des Raffineries de la Gironde a déclaré: "Je veux bien vous fournir, mais repassez moi une partie de votre marché, communiquez-moi le marché, afin que je puisse fournir la qualité désirée." C'est ce qui a été fait.

Pour cette année, je me suis aperçu, comme administrateur de la Compagnie Générale Transatlantique, que la société Jupiter avait tendance, étant seule à passer des marchés avec la Transatlantique, à exagérer un peu; cela se conçoit. C'est alors que, ayant fait étudier la question de droit que je viens de vous exposer d'une façon assez claire, je l'espère, j'ai moi-même demandé que les Raffineries de la Gironde essaient de venir en concurrence, pour ne pas laisser seule la société Jupiter. La chose a été faite, le marché a été traité par adjudication publique, il a été approuvé par la commission des marchés de la Transatlantique, approuvé en connaissance de

cause, avec les documents juridiques dont je viens de vous parler, par la commission supérieure des marchés au ministère de la marine marchande. M. de Chappedelaine a refusé de le signer, les choses en sont restés là, et voilà tout. La société Jupiter est restée seule adjudicataire. Il n'y a pas autre chose.

Vous voyez, messieurs, qu'il ne peut être question de voir là quoi que ce soit de critiquable.

M. LE PRESIDENT.- Vous n'avez pas d'autres questions à poser, messieurs ?

M. LEON BON.- Monsieur le président, après les auditions qui viennent d'avoir lieu, je pense qu'il serait bon que la commission délibérât, et je me propose, si vous le permettez, d'apporter un certain nombre de conclusions.

M. LE PRESIDENT.- Nous remercions notre ancien collègue M. Peytral de ses explications.

(M. Peytral se retire)

(Fin du compte-rendu sténographique)

Monsieur le Président - La Commission entend-elle examiner dès aujourd'hui les déclarations qui ont été apportées devant elle ?

Monsieur Léon Bon - Certaines révélations nous ont été apportées après lesquelles il est indispensable que la commission prenne des décisions. On nous a dit par exemple que le service de sécurité est réduit à bord dans la mesure même où sont réduits les équipages. Il y a là un grave problème et il est inadmissible que la sécurité ne soit pas assurée à bord des navires avec autant de vigilance qu'elle l'est par exemple dans les grandes administrations ou même dans les grands bazars, d'autant plus qu'il y aurait là un moyen de réduire le chômage.

D'autre part, sans vouloir apporter ici aucune intention politique, je souligne qu'on nous a dit qu'un ministre de la marine marchande se refusait à recevoir ceux qui désiraient lui présenter des observations. L'usage des décrets-lois fait actuellement de chaque ministre une divinité toute puissante à l'intérieur de son département; mais ce n'est pas cela que nous avons voulu : dans les démocraties il faut que soient entendu ceux qui ont quelque chose à dire et notamment les délégations autorisées; c'est le rôle des commissions de faire en sorte que les ministres ne l'oublient pas.

En ce qui concerne l'audition de Monsieur Peytral, celui-ci a parlé contre les filiales bien qu'il préside lui-même une filiale de la Compagnie Générale Transatlantique qu'il ne souhaite pas voir supprimer. Il faudra bien que nous étudions ce problème des filiales, causes de tous ces déficits des compagnies qui sont finalement comblés par l'Etat; par exemple il faudrait que notre commission connaisse la qualité des filiales de toutes les compagnies subventionnées et qu'elle dresse une liste de tous leurs administrateurs.

Mon collègue Monsieur Delpach et moi formulons un voeu dans ce sens.

Monsieur le Président - Je propose à la commission de consacrer sa prochaine séance uniquement à la discussion des exposés qui ont été faits devant nous aujourd'hui (assentiment)

Il en est ainsi décidé.

Monsieur Bouguen - Monsieur Peytral a apporté ici des accusations graves contre le Ministre de la marine marchande, il me semble qu'après avoir discuté les déclarations apportées aujourd'hui devant nous, nous devrions entendre le Ministre lui-même.

La séance est levée à 17 heures 35

10^e séancemercredi 14 juin 1939

Présent. M. Rio, Ewen, Rour-Fremming, Heiz, René Coty, Elly, Leblanc, Delpuech, le Jorger, Pinet, Bouguen, Lemaitre, Michel, Marcel Plaudant, Laurent-Lyac, de Blois.

Présidence de M. RioLa séance est ouverte à 15 heuresLes Anglo-normandes

M. Leblanc signale à la Commission qu'il a adressé une lettre rectificative à Paris-Soir, à la suite d'un article paru dans ce journal sur une "invasion" d'un îlot de l'archipel anglo-normand, article rempli d'exagérations.

Incendie de "Paris" et déclarations faits devant la C^o.

M. Delpuech. — M. Leon Bon s'excuse de ne pouvoir assister à la présente séance. Il aurait voulu demander à la Commission qu'elle s'occupât, un jour ou l'autre, de recevoir les divers filiales de compagnies subventionnées, et les administrateurs de ces filiales.

M. le Prst — La question sera réglée par décret, puisque les compagnies subventionnées sont appelées à se défaire de leurs filiales.

M. Delpuech. — J'ajoute que, après avoir entendu les déclarations qui ont été faites devant nous, j'aurai fait le nécessaire pour que la preuve de mansuétude à l'égard du commandant Vogel.

M. le Prst — Je ne veux pas revenir sur certains contradictrions qui

peut relever entre les déclarations faites ici par M. Gervais et celles que m'a faites le commandant Vogel. Tout cela est rétrospectif. Je rehausse surtout, les déclarations de M. Vanet, que la sécurité a-t-elle été assurée aujourd'hui par moins d'hommes que par le passé, que le bateau, en arrivant au port - pour des escales tout courtes - ~~doit~~ ~~plus~~ ~~quitter~~ ~~quitter~~ "divorcé," en quelque sorte, de son équipage. Cela est grave.

M. Vanet nous a reproché, si nous parlementaires, de "recommander" trop de gens. Il a peut-être raison.

M. René Coty . - Pour ma part, j'ai peut-être enragé, mais je n'ai pas rebondi.

M. le Ph. . - J'ai pu étoé plus heureux. Mais, ~~après~~ ~~après~~ ~~après~~ avoir fait embarquer un certain nombre d'hommes, j'ai dit que je n'ai pas en 2% de protestations !

De mon temps, nous choisissions nos équipages - et même les officiers - avec soin. Il s'agissait de collaborateurs, et non de salariés ; les officiers mécaniciens européens recrutaient. Pouvait-on, en dépit de règlement tout compliqué, revenir à ces pratiques ?

M. Vanet nous a parlé de tout cela avec un langage émouvant qui était aussi celui d'un bon administrateur. Je ne dirai rien de M. Gervais ; ~~qu'il est un bon administrateur~~ comme ancien capitaine au long cours, j'étais gêné de voir une corporation représentée par lui ; mais, du reste, il connaît de jolis sentiments à son égard.

M. Delpuech . - Je l'envis, pour ma part, à rendre hommage ~~à M. Gervais~~ à M. Gervais, dont l'auditor a donné enfin satisfaction.

M. le Ph. . - De déclarations apportées devant nous mercredi dernier, nous retenons le point suivant :

10% Le bureau de la marine marchande ne reçoit pas les déléguations qui lui demandent audience. Or, mon expérience

au ministère m'a promis que la collaboration entre le ministre et les secrétaires généraux des syndicats maritimes pourraient arranger bien des difficultés ; je l'ai constaté lors de la grande grève de 1922. Il y a échellement nuptiale ~~entre~~ entre le Ministre et les syndicats, comme entre le ministre et les grands compagnies de navigation, lorsque la morte M. Victor Peyrat.

2^o Le service de garde sur les bateaux est insuffisant en nombre. Nous devons émender cette partie.

3^o La question du recrutement doit être examinée de près. Il faut savoir si le régime de conventions collectives peut permettre ~~que~~ que la révocation à l'état de chose accorde : si savoir le droit pour le commandant et le chef mécanicien de ~~accorder~~ choisir leur équipages, comme, du reste, la loi leur en donne le droit.

J'en viens maintenant à la définition faite devant nous par M. M. à la Peyrat. Après avoir rappelé sa politique par le M^r avec le ministre de la marine marchande, il a précisé que la nomination d'un Président du Conseil d'administration de la C^r Transatlantique était conforme à la loi de 1867, et aux statuts de cette compagnie. Il nous a également donné les raisons de sa démission du Conseil d'administration de la Transatlantique ; et, conformément à ce qu'a dit M. de l'Affedelane, il n'a pas démissionné parce qu'il était administrateur de compagnies qui sont fournisseurs de la Transat.

À la fin de cette audience, M. le Dr Bon a exposé le danger qu'il y a à voir trop de filiales tourner au bout des compagnies subventionnées. Nous connaissons les inconvenients de ces filiales, étant entendu que certaines d'entre elles sont fort utiles ; et, du reste, un décret-loi vient d'ordonner leur suppression. En tout état de cause, j'en ai demandé la liste

aux Magasins Marchands et à la Transatlaudique. M. de la Bon avait également demandé un renforcement des mesures de sécurité à bord, et parlé des relations entre les syndicats et le ministre.

Je dois dire maintenant à la Commission que le chef de cabinet du ministre de la marine marchande m'a demandé de communiquer au ministre le compte-rendu de notre dernière séance. J'ai répondu à M. de Chappedelaine qu'une telle communication était contraire aux usages. Les documents de la Commission ne peuvent être communiqués au dehors, surtout quand il s'agit de dépositions apportées ici par des personnes qui sont venues spontanément devant nous.

D'autant plus qu'un représentant du ministère de la marine et un représentant du ministère de la marine marchande assistent à nos séances. Ainsi est améliorée entre l'incident et nous une collaboration étroite. Nous ne nous posons pas en vase clos.

Je pose néanmoins la question à la Commission : devons-nous communiquer au ministre de la marine marchande le procès-verbal de notre dernière séance ?

M. René Lévy. — Le principe me paraît dangereux. Nous sommes ici entre nous. Si la discréction que vous devous observe si étend, encore plus, aux déclarations de ceux qui viennent librement parler devant nous.

M. Eych. — Nos procès-verbaux ne doivent pas être communiqués.

M. Elby. — Le ministre doit connaître l'esprit de nos délibérations, pour les décisions que nous pouvons prendre, pas davantage.

M. Bouquen. — Après les attaques apportées ici par M. Peyras, j'ai demandé que la Ch^e entende le ministre de la marine marchande. À la réflexion, il me semble que ce serait donner une importance injustifiée à un débat dans lequel

interviennent certainement des raisons d'autorité personnelle.

M. le Pr^e - Je me range à cette opinion. Des protestations personnelles ont dû jouter, et je ne crois pas nécessaire que nous, conservateurs, le minimissons.

M. Even - Je regrette que le ministre, s'il voulait connaître le procès-verbal de notre démission de cause, ne l'ait pas demandé personnellement à notre président.

M. le Pr^e - C'est ce que je lui ai fait observer.

Disparition de sous-marins.

M. le Pr^e - Deux catastrophes récentes ont attiré l'attention sur le problème du sauvetage des marins à bord d'un sous-marin englouti. Qu'a-t-on fait, et que vention faire pour le sauvetage des sous-marins ? Je propose à la 1^{re} d'étudier le sujet de la marine, très prochainement, au sein de cette partie. (Assenttement)

M. Marcel Plaizant - Nous pourrions plutôt demander l'aide des constructeurs français, qui peut-être ont pu connaître les causes de la catastrophe du Téthys. Je fais allusion, avec de grands réserves, à la question de l'absence lance-torpille. On peut se demander si les œuvres navales n'ont pas été victimes de fautes d'équipement. Y a-t-il en une harmonie suffisante entre les services d'armement et les services de construction proprement dits ?

M. le Pr^e - Les sous-marins sont construits par nos ingénieurs, et, une fois construits, ils sont sous les ordres du ministre. Nous ne pouvons convoyer la preuve sans l'assentiment du second. Mais nous pouvons demander à M. Campiuchi de venir devant nous accompagné d'un représentant des constructeurs navaux.

H. Elly - Pour faire œuvre utile, nous les constructeurs de sous-marins que nous devons nous adresser.

A. le P. - Si le ministre de la marine vient devant nous, nous pourrons l'interroger aussi sur le récent mouvement que l'on a fait à l'intérieur des escadres. Ceux-ci ont apporté des troubles dans les familles des marins.

Nous pourrons lui parler également de la situation des commis et agents techniques. Ils sont actuellement payés au mois, et ne touchent pas de leurs supplémentaires entre "la cloche du matin" et "la cloche du soir"; tandis que les ouvriers des arsenaux et les ouvrières aux écritures, qui sont payés à l'heure, touchent des heures supplémentaires. Si bien qu'on voit des ouvrières aux écritures toucher davantage que des commis. Une des conséquences de cet état de choses, est que certains ouvriers maritimes prennent leur retraite le plus tôt possible pour trouver un emploi dans les arsenaux.

La séance est levée à 16 heures.

11^{me} séance .

Vendredi 23 juin 1939

Présents . MM. Rio, Héry, de Blois, Sénè, Tony Revillon, de Camas, Bouquen, Delprnoch, Le Jorgue, Veyniere, Marcel Plaisant, Dufretet, Giacobbi.

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à 15 heures .

Félicitations .

M. le Président adresse les félicitations de la Communauté au commandant Lemoine, qui vient d'être promu au grade de capitaine de vaisseau. Il le remercie de la collaboration préciuse qu'il apporte aux travaux de la Communauté.

Compte-rendu de la visite à Toulon et à Marseille .

M. le P^{re} - Au cours de notre récent voyage, nous avons pu constater la présence à Toulon d'une remarquable D.C.A., composée du matériel et du personnel de la marine. Ces exercices faits devant nous ont donné d'excellents résultats, tant de jour que de nuit. La défense de Toulon a été assurée activement d'une manière satisfaisante, et sera renforcée encore quand les services d'investigation pourront porter plus loin au large.

La veille, nous avions visité Marseille, où, au contraire, la situation est lamentable. Le commandement est assuré par un contre-amiral qui ne dispose que d'une batterie de 90, "soudé

et aveugle"; sans poste décomte ni projecteur, qui ne pourraient donc être utilisés que de jour, et dans les meilleures conditions, de visibilité, et de 21 batteries de 75 transformé qui ne disposent pas du matériel nécessaire, mais qui, par contre, comptent un effectif de 4000 hommes, alors que 1500 suffisent. Matériel et personnel manquent pour faire de l'armée et pour moitié de la marine.

Que faire? Il semble que la défense aérienne de Marseille ~~doit~~ devrait être confiée à la marine, puisque celle-ci a si bien réussi à Toulon, et puisqu'il s'agit là d'une région essentiellement maritime.

Audition de M. Campinchi, M^e de la marine.

[Voir compte-rendu sténographique].

Défense anti-aérienne de Toulon et de Marseille.

M. le P^l. — À la suite du voyage dont j'ai parlé tout à l'heure, je me propose de transmettre officiellement nos ~~conclusions~~ conclusions au Président du Conseil, avant que les deux commandants de la marine et de l'armée lui transmettent leurs conclusions officielles. (avancement)

M. Veyrenc — Il faudrait lui demander aussi si quelque chose a été fait pour la protection de pétrole de la Basse-Serre.

M. de Blois — Je crois savoir que quelque chose a été fait, et je ne réserve d'en parler à la Commission.

La séance et levée à 17 heures 45.

12^eme séance.

mercredi 13 septembre 1939

Présent. MM. Rio, Sven, Roux-Freissineng, Leblanc, de Camao, Bouquen, Stukk, Coty, Farjon, Garnier-Duparc, Delpnoch, le Jorgen, Louis Louis-Dreyfus, Jouan, Dufretet.

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à 15 heures.

Nomination du commandant Delcourt en remplacement du commandant Lemoine.

M. le Pr^t. - Par une lettre en date du 13 septembre, le Ministre de la Marine me fait savoir que le commandant Lemoine, appelé à un brillant commandement (l'artillerie mobile de D.C.A. de la Marne) sera remplacé dans ses fonctions auprès de la Commission par le capitaine de vaisseau Delcourt. En remerciant et en félicitant l'excellent collaborateur qui nous quitte, je souhaite la bienvenue au commandant Delcourt.

Missions des membres de la Commission.

M. le Pr^t. - En réponse à une lettre que je lui avais adressée peu de temps après le décret de l'état de guerre, le Ministre de la Marine m'a fait savoir que les membres de la ~~Commission~~ Commission auront la faculté de se rendre dans les établissements et services relevant de la marine. Il établit à des lettres de mission pour faciliter leur tâche, étant entendu qu'une telle action "ne saurait s'étendre aux opérations dont le secret doit demeurer absolu".

Bulletin d'information

M. le Prst - Le ministre de la marine ne fait savoir qu'un bulletin d'information unique sera établi tous les deux jours par la section de défense nationale du cabinet militaire du ministre de la guerre. Ce document sera envoyé aux officiers détachés par le département de la guerre ainsi qu'aux commissions.

Organisation de travaux de la Commission

M. le Prst - La Commission de la marine n'intend pas rester inactive. Pour organiser au mieux ces travaux, je propose la nomination de quatre sous-commissions, deux consacrées aux problèmes de marine marchande, deux aux questions de marine militaire. Le prst le président de ces sous-commissions se réunirait à date fixe, et la Commission se réunirait en son entier quand ce serait nécessaire. Le rôle de ces sous-commissions sera un rôle de documentation, à une de l'action.

Nomination de quatre sous-commissions

Les quatre sous-commissions suivantes sont constituées [la désignation de leurs bureaux, indiquée ici, a été faite ultérieurement, lors des réunions de ces sous-commissions].

Marine militaire

a/ Sous-commission du Personnel:

M. le général Shukl, Président

M. Delpuech et Bouguen, Vice-Président

M. Even et de Blotz.

b/ sous-commission du matériels

M. Garnier-Duparc, President.
 M. le Jargen,
 Laurent. Sénac,
 Jouan,
 de Camas.

Marine Marchande

a/ sous-commission des Pêches.

M. Leblanc, President.
 M. Dufretay,
 M. de Camas,
 M. Garnier-Duparc.

b/ sous-commission des Transports Maritimes.

M. Veyssiere, President.
 M. Roux-Freissineng, Coty, Vice-President.
 M. Louis Louis-Dreyfus,
 M. le général Stahl.

M. Fayon est désigné comme observateur auprès de la
sous-commission.

~~Modèle de la commission~~

Organisation des travaux de la commission

M. Roux-Freissineng. - J'ai voulu récemment prendre à Marseille

le bateau pour Alger. Les bateaux ne semblant pas protégés, j'ai voulu obtenir des renseignements auprès du commandant du port. Celui-ci, après avoir consulté Toulon m'a fait savoir qu'aucun renseignement ne pouvait être donné à un parlementaire non chargé d'une mission officielle. J'ajoute que j'avais, au paravant, écrit au ministre de la marine sur le même sujet, sans recevoir de réponse.

M. le Pt. — Ici, par l'intermédiaire d'un officier supérieur, nous pouvons obtenir le renseignement dont nous aurons besoin ; si les étaient pas suffisants, la sous-commission compétente interviendrait. Mais, dans les circonstances actuelles, nous n'avons pas à nous adresser à d'autres autorités qu'au ministre lui-même.

M. le général Stahl. — La Commission a le droit d'être renseignée, notamment sur l'ensemble des convois de troupe et sur les précautions prises : par exemple, y a-t-il des sous-marins allemands, et où ?

M. le Pt. — Sur ce point, le plus délicat de tous, le ministre ne peut que donner des indications très générales. La question fondamentale reste aujourd'hui et celle de notre méthode de travail. Si des questions précises se posent, nous pouvons obtenir, en frappant à la bonne porte, tous les renseignements que l'on pourra nous donner. Mais ni la stratégie ni la tactique ne sont de notre ressort ; ce qui nous regarde, c'est le contrôle et l'organisation.

M. Garnier-Duparc. — Je m'associe pleinement à ce paragraphe. Mais je devrai en aucune manière chercher à nous substituer au commandement.

M. le Pt. — La Commission de la marine doit chercher à se rendre compte de ce qui se fait, et aider à utiliser au maximum la renouée du pays. Et elle doit faire en sorte que le pays se rende compte que le Parlement travaille.

M. Jouan. — Ne serait-il pas intéressant que les trois commissions de défense nationale se réunissent, pour exercer leur fonction de contrôle ?

M. Gaston-Duparc. — A la Commission des Affaires étrangères, on a abordé cette question. La Commission des Affaires étrangères se réunirait, par exemple une fois par mois, avec les commissions de défense nationale. Il y aurait ainsi "un Sénat".

A. Delpuech. — Le peuple français comprendrait mal que le Parlement — avec lequel Clemenceau collaborait pendant la dernière guerre — réduirait son travail à des réunions de commissions et de sous-commissions. Si j'en juge d'après l'opinion publique dans la région que je représente, je crois que le pays aimeraient mieux que la parole fut donnée aujourd'hui à ses représentants, plutôt qu'à certains littérateurs — sans doute écrivains — mais qui ne sont plus vraiment les porte-parole de la nation en temps de guerre. L'exemple de la radio en a donné la preuve. (t. b.)

A. Dufresny. — Nous voulons, ici comme dans nos départements, remplir notre devoir. Si nous ne voulons pas faire nous accusé d'être "mutilés", comme le disait certains un journal. (t. b.)

A. le Ph. — Je crois bien que, pendant la dernière guerre, les chambres sont restées, au début, cinq mois sans se réunir. Au reste, nous sommes encore en session, et notre convocation ne dépend pas du gouvernement, mais du Président du Sénat. Je lui parlerai de cette question.

A. Louis Louis-Dreyfus. — Le passage des troupes françaises à travers la Méditerranée est un problème de première importance. J'aimerai que nous soyons au moment psychologique pour faire à l'Italie une concession, par exemple à Suez, ou dans

une ex-colonie allemande peut-être.

M. Roux-Freissineng. — Depuis le début de la guerre, les courriers entre la France et l'Afrique du nord ~~peuvent~~ continuent normalement. Toutefois, je suis sûr qu'il ya des sous-marins allemands en Méditerranée. Or, a se borner à indiquer aux paquebots la route qu'ils doivent suivre, sans les armer ni les convoyer. J'ai écrit voici huit jours au ministre de la marine pour lui demander quelques mesures de protection étant prévues, et je n'ai pas reçu de réponse.

M. le P^h — Ce retard peut s'expliquer par le délais postaux. J'ajoute que le problème de l'organisation des convois est très compliqué, et que les Anglais eux-mêmes ne l'ont pas encore résolu. On indique seulement aux paquebots une route à suivre, d'après les renseignements que l'on a sur la position des sous-marins ennemis, et sur celle des navires de guerre qui pourraient intervenir. Pendant la dernière guerre, les transports rapides ne naviguaient pas autrement. Tout ira dans le bon temps. La mobilisation est encore toute récente, et nous devons faire confiance à ceux qui ont armé la ville en marche de cette gigantesque machine.

M. Delpuech — De 1870, on a commencé à armer, dans la région de Marseille, les bateaux de la Transatlantique. Trois à la Ciotat, deux à Port-Bou.

M. le P^h — Tous les bateaux qui ont été construits avec des subventions de l'Etat sont prêts à être armés. Tout ce peut se faire en huit jours. Ne sortons pas de notre rôle, qui n'est qu'un rôle de collaboration.

Je reviens à la suggestion de M. Garnier-Dufay, et je demande à la Commission si elle entend se réunir une fois par mois régulièrement? (Assentement) Par

exemple, le premier mercredi de chaque mois (Annuellement)
M. Delpeuch - Décidons en tous cas, dès maintenant,
que nous nous réunirons le premier mercredi du mois
prochain, c'est-à-dire le 4 octobre. (Annuellement)

M. Le Prst - La Commission en décide ainsi. Si j'avais ar-
la convocation plus tôt, ~~peut-être~~, j'aviserais le members
par télégramme.

Dès là, les membres de sous-commissions qui
veulent être nommés se réuniront, et les sous-
commissions fixeront l'ordre de leurs travaux.

M. Gourin - Si la mobilisation militaire sera déclenchée de
façon inévitables, il n'en sera pas toujours de même
de la mobilisation industrielle, et l'on a souvent
appelé des ingénieurs et des contremaîtres qui étaient
rendu plus de services sur place.

M. Gst - C'est une question que je poserai au ministre.

La séance et l'heure à 18 heures

2

13^e séance.

mercredi 4 octobre 39

Présent: M. Le Jorger, de Camas, Leon Bor., Even,
Roux-Frempong, Leblanc, Delpuech, Lemantrie,
Giacobbi.

Présidence de M. Le Jorger, vice-pr.

La séance est ouverte à 15 heures.

M. le Pr. — Depuis la dernière réunion de la Commission, notre président M. Rio a été nommé ministre de la marine marchande. Un malentendu s'est produit, en ce qui concerne la réunion d'aujourd'hui, malentendu dont je m'excuse au nom du bureau. La réunion d'aujourd'hui 4 octobre devait avoir lieu, même sans convocations. Mais M. Veyrac, lui et avec moi vice-président de la Commission, l'ignorait puisqu'il n'assistait pas à notre dernière séance. Il ne pouvait être libre aujourd'hui, et son intention était de convoquer la Commission pour mercredi prochain 11 octobre.

M. Veyrac et moi nous excusons, au nom du bureau, de ce malentendu. Jusque une réunion avait été décidée pour aujourd'hui, et puisque nous sommes en effet réunis, je propose à la Commission de se réunir mercredi prochain 11 octobre, avec l'ordre du jour suivant: "Election d'un président; rapports de sous-commissions". (anéchémé)

M. Delpuech. — Quoique cette réunion soit en quelque sorte officielle, je signale à la Commission que je demande au ministre de la marine l'autorisation d'aller en poste sur l'habitation du personnel à l'arsenal de Toulon. On a mobilisé la base un

personnel trop nombreux, alors que l'on manque d'hommes pour assurer l'activité normale des pêches.

M. Leblanc. — Nous avons besoin, en effet, de pêcheurs, au moins d'hommes pour entretenir la flotte de pêche.

Le commandant Delcourt. — Une partie de ce personnel mobilisé en surnombre va être renvoyée.

M. Léon Bon. — A ce sujet je signale un fait regrettable : la mobilisation ayant créé de vides dans les établissements publics de l'Etat, on y a parfois réintégré des hommes qui en avaient été exclus, à la suite des événements de 1936 et des années suivantes, comme agitateurs communistes. Il y a là un danger réel ; je le dis comme militant socialiste qui croit que la discipline nationale est aujourd'hui si on prend certaines mesures immédiates. Les mêmes faits que je signale se sont du reste produits dans certains usines d'aviation.

M. Delpuech. — Je connais de cas analogues à Toulon.

M. ~~Le~~ Léon Bon. — Dans nombre d'usines de notre région on a vu se déclencher une propagande communiste étouffée.

M. Even. — Quoique notre réunion soit officielle, je vous signale que nous pouvons adresser à notre collègue Rio, avec nos félicitations, le témoignage de notre sympathie et de notre confiance. Témoignage que, d'autre part, nous pouvons adresser à tout le bureau de la Commission.

M. le Prst. — Je transmettrai dès aujourd'hui, après cette réunion officielle, ces félicitations à notre collègue Rio, Ministre de la Marine Marchande.

La séance est levée à 15 heures 25

14^eme séancemercredi 11 octobre 1939

Présents : M. Veyssiére, Lemaistre, Roux-Grenneng, Bouguen, Suen, de Blois, de Camas, le Moigné, Elby, Henry, Dufretay, René Coly, Roussel, Marcel Plaisant, Léonard Bénard, Villaut-Duchesnois, Louis Louis-Dreyfus, Leblanc, Gouan, René Bon, Delpuech, Tony Denillou, le Jorger. (M. Fargion assiste à la séance)

Présidence de M. Veyssiére, Vice-Président.

La séance est ouverte à 15 heures 15.

Élection d'un Président.

M. le Prst - M. Rio, Ministre de la marine marchande, m'a adressé une lettre par laquelle il me fait connaître que, nommé à la tête de ce département, il donne sa démission de président de notre Communon. Il exprime en même temps les regrets qu'il éprouve à quitter la Communon.

M. le Prst - Avant de procéder à l'élection d'un nouveau président, ~~jeudi~~ la Communon me permettra d'adresser à celui qui, provisoirement, nous quitte, l'assurance de nos regrets les plus et de notre sympathie. Au cours des neuf années de sa présidence M. Rio a donné à la Communon de la marine l'éclat qu'elle a aujourd'hui. S'attachant, d'un cœur adroit, à la renaissance de notre marine, il a mené son action avec toute la qualité d'intelligence lucide, de volonté et de foi patriotique. En cette heure où il prend en mains les destines de la marine marchande, dont il a toujours été l'un des plus beaux de la défense nationale, nous pouvons

dire que l'instrument qu'il aura à manier doit en grande partie ses qualités non seulement aux travaux de notre commission, mais aussi au dévouement et au travail qu'il a dépensé à sa tête. Et nous nous félicitons tous de voir notre marine marchande placée aujourd'hui entre les meilleures mains, dans l'intérêt du pays. (f.6.)

M. le Prst - Nous allons procéder à l'élection d'un président. Quelles candidatures sont posées ?

M. Even - Il me semble que deux candidatures s'offrent à nous: celles de nos deux vice-présidents: M^r. Veymère et le Jorgen.

M. le Prst - En tous cas, je puis vous dire que l'un de ces vice-présidents ne posera pas sa candidature, et c'est celui qui vous parle...

M. le Jorgen et du Président par acclamation (applaudit)

M. le Prst - Avant de passer la présidence à M. le Jorgen, je tiens à le féliciter, à l'ancrer de mon amitié et à lui adresser le vœux de toute la commission. Une fois de plus celle-ci veut de donner la preuve des sentiments d'amitié et de son accord auxquelles elle obéit toujours.

Présidence de M. le Jorgen, Président.

M. le Président - Je remercie M. Veymère de son cordial salut, et me félicite de la bonne entente qui s'est établie sur tous les points lors d'un entretien amical et franc que nous avons eu ensemble. En assumant aujourd'hui une tâche lourde, si manœuvré à l'hommage rendu par M. Veymère à M. Rio qui a si longtemps présidé nos séances avec tant de compétence et de cœur, et j'assure nos collègues que je ferai tous mes efforts pour lui succéder de mon mieux. (f.6.)

La commission voudra sans doute inscrire en tête de son ordre du jour prochain l'élection d'un vice-président? (accordement)

Rapports des sous-communications.

Sous-1^{re} du Personnel.

M. le Comte de Blaiz. — La sous-1^{re} du Personnel m'a été nommé président, en remplacement du général Stahl, qui a renoncé à ce titre.

La sous-communication, à la suite d'un rapport fait par M. Delpeuch et M. le Comte de Blaiz, a été aménagée à constater qu'à Toulon les fabrications sont au point mort, alors que les hommes sont en nombre.

M. Léon Bon. — Telle est la conclusion de notre enquête, et je crois qu'une enquête semblable devrait être menée à Lorient, Brest et Cherbourg.

J'ajoute que l'état d'esprit des ouvriers titulaires des arsenaux est mauvais; les "affects spéciaux" mobilisés sur place ont plutôt freiné le travail de ceux qui sont venus les rejoindre. Pour améliorer le rendement il faut faire plus encore que ce qui a été fait, et notamment surveiller les cadres subalternes: les agents techniques, actuellement, sont trop proches des ouvriers pour les diriger efficacement.

D'autre part, la mobilisation a fait rentrer dans les arsenaux de hommes qui en avaient été exclus lors de la ^{la} grève de 30 novembre. Faible exemple, et aussi faible résultat, pourtant, au dépôt de certains mesures d'épuration, la production de l'arsenal de Toulon n'a pas augmenté depuis la guerre!

M. le Comte de Blaiz. — Elle a même plutôt diminué! Nous demandons que des lettres de mission soient données à certains de nos collègues, pour mener des enquêtes analogues.

Les missions suivantes sont attribuées: M. le Juge à Brest, M. Even et Bouquer à Cherbourg et Lorient, M. Jouan à Rochefort et Ruelle.

M. Léon Bon. — J'ai en l'impression que les cadres communistes continuaient à fonctionner à Toulon, avec assez d'habileté pour ne pas se compromettre, et que la marine ne les surveille pas assez. La même chose se passe dans l'avion; à Berre, chez Potez, les communistes sont les maîtres absolus, et la production en souffre.

M. Marcel Plaisant. — La faiblesse de Potez explique en partie ce qui se passe.

M. Léon Bon. — Je ne veux pas donner à la question un caractère politique.

M. de Blaiz. — Nous aurions à reprendre cette question quand tous les arsenaux auront été inspectés.

Une autre question se pose à la sous-commission : celle des ~~hôpitaux~~ hôpitaux. M. Even nous a indiqué qu'il y a beaucoup à faire à Brest, en Tunisie et sur la côte méditerranéenne.

M. Even. — Le problème le plus important est celui des transports de malades. Celle du personnel viendra ensuite.

M. de Blaiz. — Ne perdons pas de vue non plus la liaison avec les troupes anglais et l'hospitalisation des blessés anglais.

Sous-commission des Pêches.

M. Leblanc, 2^e de la sous-1^{re} donne lecture du rapport établi par lui au nom de cette sous-1^{re}.

(voir le rapport page suivante)

Votre Sous-Commission de la Pêche a tout d'abord demandé au Ministère de la Marine Marchande des renseignements sur les points principaux suivants :

- Pêche industrielle,
- Pêche saisonnière,
- Pêche à la morue,
- Usines de conserves de poisson,
- Construction et armement des bateaux de pêche,
- Transport du poisson.

Le Ministère

de la Marine Marchande,
de la Marine Marchande,
Dès le début de notre enquête, M. ~~LEBRUN~~
a bien voulu nous fournir des renseignements très intéressants, que nous avons pu compléter ou essayer de compléter à l'aide de la documentation personnelle de chacun des membres de la Sous-Commission.

I - PÊCHE INDUSTRIELLE

Cette pêche est surtout pratiquée par les ports de Boulogne, Dieppe, Fécamp, Lorient, La Rochelle et Arcachon, à l'aide de chalutiers parfois d'un assez fort tonnage.

Le 9 septembre dernier, le Ministère de la Marine Marchande a donné aux Administrateurs de la Marine l'ordre de faire une étude pour chaque port relativement :

.....

A- à la réquisition des navires employés à la pêche et à la mobilisation des équipages;

B- à la protection des bateaux de pêche;

C- aux possibilités d'avitaillement de ces bateaux (en combustible, filets, etc..);

D- aux possibilités d'écoulement du poisson;

E- aux transports.

Il est, en effet, indispensable, en ce qui concerne la réquisition des chalutiers, de dresser aussitôt que possible et aussi exactement qu'on le pourra, un répertoire des bateaux au dessus de 25 T_x employés à la pêche, en spécifiant d'une part, ceux réquisitionnés par la Marine et, d'autre part, ceux qu'on a laissés à la disposition des armateurs pour la pêche, avec l'indication pour chacun de son tonnage et de ses capacités en vue de la pêche. Il est d'ailleurs d'ores et déjà certain que la Marine n'a pas réquisitionné les plus mauvais.

Reste à savoir ce qu'on pourra faire des autres.

A ce sujet nous devons signaler un fait sur lequel nous appelons l'attention de M. le Ministre de la Marine.

Dans certains ports, sinon dans tous, on a réquisitionné, en dehors du plan de réquisition,

.....

d'assez nombreux bateaux, pour l'usage local. Si nos renseignements sont exacts, il y a eu là de véritables abus. C'est ainsi que dans un port - que nous pourrions nommer - on a réquisitionné pour le service du port un chalutier de 300 T_x. Nous insistons pour qu'une enquête sérieuse soit faite à ce sujet et qu'on ne conserve, en tout cas, pour le service des ports, que les bateaux, en général des petites unités, strictement nécessaires.

D'autre part, il est vraisemblable que la réquisition n'a pas porté, dans chaque port, sur un chiffre de tonnage proportionnel à l'importance du port de pêche. Il est possible, par exemple, que dans un port on ait réquisitionné tous ou presque tous les bateaux alors que dans un autre on n'en aura pris qu'une faible partie.

Dans ces conditions, n'y aurait-il pas lieu dans l'intérêt de la pêche, d'opérer un regroupement des bateaux de pêche, par port, en nombre et en tonnage ?

C'est là une question, délicate évidemment, qu'il y a lieu toutefois de demander au Ministère de la Marine Marchande de bien vouloir étudier.

Les armateurs pour la pêche industrielle se sont inquiétés également de la question de protection des flottilles et des bateaux de pêche.

.....

Pour le moment, la Marine de guerre se voit, paraît-il, dans l'impossibilité d'assurer cette protection par ses navires. Mais elle paraît disposée à armer les chalutiers qui pourraient ainsi se défendre eux-mêmes. *Elle se heurte toutefois à quelques dispositions d'ordre juridique.*

*diff. 5.12
juin 94*
Peut-être aussi sera-t-il possible d'installer la T.S.F. sur certains bateaux qui n'en sont pas pourvus. En tous cas il y a là encore une question à mettre au point par une entente entre les deux Ministères de la Marine.

Enfin, disons un mot de la mobilisation des équipages.

Il paraît certain qu'en a agi pour la Marine comme pour l'armée de terre. On a convoqué beaucoup d'hommes qu'on eut peut-être pu laisser chez eux, car si nos renseignements sont exacts nos ports, de Brest et de Lorient entre autres, regorgent de marins mobilisés inemployés. Je reviendrai d'ailleurs plus tard sur cette question, à propos de la pêche saisonnière.

Je dois ajouter toutefois qu'on m'a appris il y a une huitaine de jours que M. le Ministre de la Marine avait pris la décision de renvoyer chez eux les hommes de la 2ème réserve (au dessus de 40 ans) en commençant par les pêcheurs et les agriculteurs.

.....

II - PECHE SAISONNIERE
(Thon, Sardine, Hareng)

Elle intéresse plus particulièrement les ports de Dunkerque, Boulogne, Fécamp, Douarnenez, Concarneau et plusieurs petits ports du sud de la Bretagne, les Sables d'Olonne, St-Jean-de-Luz et Bayonne.

Après la mobilisation, de nombreux thoniers ont refusé de prendre la mer si on ne leur assurait pas une protection suffisante. Il paraît démontré aujourd'hui que leurs craintes injustifiées ont été causées par une propagande sournoise d'éléments douteux non mobilisés.

On nous a cité par exemple le cas de Concarneau où, dans la première semaine de la mobilisation, 150 thoniers sur 180 ont refusé de sortir sous le prétexte indiqué plus haut. Les bruits les plus ridicules ont d'ailleurs, à ce moment, été répandus parmi les équipages, notamment à Etel, où deux patrons de bateaux ont prétendu avoir été poursuivis par un sous-marin allemand, qui n'était en réalité que patrouilleur de Lorient.

Il paraît que les choses se sont à peu près arrangées depuis, non sans heurts. En tous cas, le mouvement ne s'est pas propagé à d'autres ports et à Douarnenez notamment les marins pêcheurs ont fait preuve de la meilleure bonne

.....

volonté.

Il faut dire aussi que certains règlements un peu trop draconiens avaient indisposé les marins. Ainsi, en Bretagne, les autorités maritimes avaient interdit aux bateaux pêcheurs d'entrer et de sortir la nuit. Depuis une quinzaine de jours un arrangement est intervenu sur ce point et sous certaines conditions les bateaux de pêche pourront entrer dans les ports, la nuit, et en sortir.

Quant au personnel, il résulte des renseignements qui nous ont été donnés qu'au début de la mobilisation des différences sérieuses ont pu être constatées de port à port. C'est ainsi qu'en Bretagne les thoniers n'ont pas été mobilisés, alors qu'à St-Jean-de-Luz tous les marins sans exception l'ont été.

Sur ce point encore un arrangement serait intervenu et le Ministère de la Marine aurait décidé d'accorder aux marins pêcheurs mobilisés de St-Jean-de-Luz une permission de trente jours qui leur permettra de mettre au courant de la pêche des marins non mobilisés. D'ailleurs, et ainsi que je l'ai dit plus haut, il paraît certain que les marins de la 2ème réserve vont être renvoyés chez eux, si ce n'est déjà fait.

Nous avons plus haut, à propos de la pêche industrielle, parlé d'un regroupement désirable

par ports des bateaux de pêche. La même question se pose pour la pêche saisonnière. Ne serait-il pas possible, par exemple, d'envoyer des pêcheurs bretons dans les ports démunis de bateaux et d'hommes faisant la pêche de la sardine ?

Enfin, et c'est la dernière observation que nous faisons au sujet de la pêche saisonnière, il y aurait peut-être lieu d'organiser la pêche afin d'éviter certaines pratiques condamnables qu'on s'explique mal avoir été tolérées les années passées. Nous avons trop souvent vu des marins pêcheurs qui refusaient de pêcher, ou qui même rejetaient leur poisson à la mer sous le prétexte de ne pas avilir les prix. Il faut que ces pratiques cessent. Nous sommes en guerre, il faut donner à manger à notre population civile, il faut pêcher plus avec les moyens restreints que nous avons et pour cela il faut chez les marins pêcheurs plus de discipline, chez les usiniers plus de compréhension de la situation. Il faut que les usiniers puissent acheter tout le poisson convenable qui leur sera apporté, dans la limite bien entendu de leurs capacités de production. C'est ce résultat pratique que nous devons chercher.

III - PÊCHE à la MORUE

Nous avons à l'heure actuelle peu de

.....

En ce qui concerne le personnel, il serait, peut-être possible de renvoyer aux usines qui en ont besoin certains spécialistes mobilisés ailleurs et qui y seraient peut-être plus à leur place.

C'est là encore une question à soumettre aux deux Ministères de la Marine.

V - CONSTRUCTION & ARMEMENT
des BATEAUX de PECHE.
ENTRETIEN de la FLOTTE de PECHE

Question complexe et très délicate : La réquisition a pris la meilleure et la majeure partie des chalutiers à moteurs. Il faudrait donc construire, pour les remplacer en partie tout au moins. Sommes-nous en mesure de le faire ? Je ne le crois pas, tout au moins en utilisant les grands ateliers de construction, tous occupés et celà se comprend par la Marine de guerre.

Peut-être pourrait-on, soit envisager l'acquisition de bateaux à l'étranger, soit essayer de faire construire des navires ~~de faible tonnage~~ dans les quelques petits chantiers qui nous restent encore ? Nous soumettons la question à M. le Ministre de la Marine Marchande.

En tous cas, il faudra probablement arriver à remplacer partie de la flotte à moteur réquisitionnée par des navires à voiles.

.....

Mais il est une autre question aussi importante, sinon plus, l'entretien de notre flotte de pêche à voile et à moteur ! Pour tenir le matériel en état il faut des hommes (charpentiers, calfats, mécaniciens, voiliers, etc..). Où les prendra-t-on ?

Or, je dois faire ici, sans commentaires, la constatation suivante : Si, de Camaret à St-Jean-de-Luz, il y a eu très peu de demandes d'affectation spéciale parmi les marins mobilisables, il y en a eu trop de Port-Vendres à Nice !

Pour porter remède à cette situation ne serait-il donc pas possible de trouver dans les dépôts de nos ports de guerre des spécialistes qui probablement n'y sont pas indispensables, pour les affecter aux travaux de réparation, voire de construction des bateaux de pêche ?

Enfin, et c'est par là que je veux terminer ce rapport, pour faire la pêche il ne suffit pas d'avoir des bateaux et des engins de pêche, il faut aussi des Patrons et de bons Patrons connaissant leur métier.

Il y en a dans les dépôts. Ce sont d'ailleurs presque tous des hommes âgés, qui seront mieux à leur place à bord de leur bateau de pêche que dans un arsenal pour y servir de manœuvres ou pour conduire les vedettes de service dans le port.

.....

ment
.....

C'est une observation que je livre aux méditations de M. le Ministre de la Marine.

EN RESUME et pour CONCLURE

Il y a lieu de féliciter le Ministère de la Marine Marchande d'avoir, dès le début de la guerre, pris certaines initiatives pour se rendre compte de l'état de notre flotte de pêche après la mobilisation, et tout spécialement de remercier

M. le Ministre de la Marine Marchande qui ~~avertit~~ ^{a récemment} alerté M. le Ministre de la Marine sur les différentes questions ~~qui~~ ^{qui} évoquées dans le présent rapport.

~~Il convient de nous communiquer, la matière pour~~
~~tre des observations contenues dans le présent~~
~~rapport.~~

Il est indispensable qu'une entente intervienne le plus tôt possible entre les deux Ministres pour que ce qui reste de notre flotte de pêche puisse travailler à plein rendement.

Pour arriver à ce résultat il faut :

1^o - que soient seuls réquisitionnés les bateaux de pêche qui paraissent indispensables au Commandement maritime et dont les qualités nautiques puissent leur permettre d'assurer un bon service à la mer,

2^o - que soient retenus dans les ports et mobilisés uniquement les marins indispensables à l'armement des navires utilisés par le Commandement

maritime et qu'en tous cas les patrons de bateaux de pêche et les ouvriers spécialistes de l'armement âgés de plus de 40 ans soient renvoyés dans leurs ports en lieu de rester sans utilité réelle dans les arsenaux,

3^e - que les ouvriers spécialistes dans les usines de conserves, non indispensables dans les arsenaux, soient restitués aux usines,

4^e - enfin, pour que les bateaux de pêche puissent travailler à plein rendement, il faut provoquer au besoin entre les usiniers et les patrons-pêcheurs une entente sur les prix, de manière que rien du poisson pêché ne soit perdu.

Sur tous ces points nous demandons qu'une entente intervienne entre les deux Ministères aussi vite que possible.

Nous n'avons pas voulu parler, dans ce rapport, de la question des transports du poisson frais destiné à la consommation immédiate parce que nous croyons savoir que, sur ce point, le Ministère de la Marine Marchande a eu tous apaisements.

Si vous approuvez le rapport de votre Sous-Commission nous vous demandons de décider qu'il sera transmis avec, au besoin, vos observations, à M. le Ministre de la Marine et à M. le Ministre de la Marine Marchande.

Le Président de la Sous-Commission
de la Pêche,
Signé : Edmond LEBLANC

M. Farjon. - Notre flotte de pêche en presque totalement arrêtée. Seul sortent les bateaux qui pêchent à petite distance - et encore n'ont-ils plus le droit de sortir la nuit. Nous approchons de la période de grands pêchages au hareng ; et il est nécessaire d'assurer une protection - et même une protection morale à nos flottes de pêche du Pas de Calais et de la Manche.

M. Leblanc. - Une protection si ferme pour les bateaux qui pêchent en flottille ; mais il est difficile de protéger ceux qui pêchent à distance l'un de l'autre.

M. Farjon. - Il faudrait renouveler la affectation spéciale ~~entre~~ les hommes de la seconde réserve, non seulement les marins, mais aussi ceux qui travaillent dans la usine de conserver.

M. Leblanc. - Je tiendrai compte des observations de M. Farjon dans mon rapport.

M. Leblanc. fait savoir que la sous-commission demandera de lettres de mission pour certains de ses membres pour débattre et étudier certaines questions.

Sous-commission des Transports Maritimes.

M. Veyriére, Pr^e de la sous-commission. - Le problème des transports maritimes se présente sous deux aspects :

1^o Comment assurer le ravitaillement de la nation et de l'armée ?

2^o Comment assurer la sécurité des transports au mer ?

Pour la première question, il faut d'abord évaluer les besoins actuels de la nation. Le Ministère de la marine marchande les a calculés comme suit : il faut prévoir chaque mois 1.500 000 tonnes de ravitaillement, ~~et~~ alors que, par nos moyens actuels, nous pouvons en transporter 600.000. D'autre part, il faut prévoir 2 millions de tonnes de charbon

par mois, alors que votre flotte peut en transporter 300.000. Enfin, les bateaux en combustible liquide peuvent être évalués à 950.000 tonnes par mois, dont 250.000 peuvent être transportés par votre flotte et 450.000 par des navires anglais. Cela dit il ~~peut décliner et être transporté par nos navires~~ nous manque environ 3 millions de tonnes chaque mois.

Comment se procurer ce tonnage qui nous manque ?

D'abord par des affrétements. De ce début de la guerre, une mission se rendit à Londres pour affréter des navires anglais en renfort. Mais les Anglais ne possédaient aucune réserve de tonnage, et l'affrétement des navires neutres nous réservait des déboires ; des armateurs scandinaves étaient "favorables" aux pays alliés, mais les équipages se montraient réfractaires, notamment pour des raisons de sécurité. Il peut être le attaque de la marine allemande contre ces navires avait-elle pour but d'en hériter cet état d'esprit.

Par contre il n'est pas simple d'envisager l'affrétement de navires américains, que fallait-il faire ? Le ministre a acheté des navires aux pays neutres. Nombre d'entre eux ont, depuis la guerre, interdit le transfert de pavillon ; néanmoins, nous avons déjà pu acheter des pétroliers à la Norvège et à l'Italie. Des tractations sont en cours en Hollande et, semble-t-il, aux Etats-Unis.

Je n'insiste pas sur l'importance de ces questions de transports. Ils prennent une fois de plus place, selon la doctrine de M. R. R. D., la marine marchande est une des armes de la défense nationale. Or, sur certains points - notamment pour le transport de viandes - nous sommes dans une situation qui pourraient devenir ennuyeuse. Sur ces problèmes de ~~commodité~~ tonnage, nous devons entendre le ministre de la marine marchande, qui nous rendrait au courant du résultat de ses recherches et renseignements.

L'autre aspect du problème, c'est la nécessité d'assurer

la sécurité des transports maritimes. Il faut d'abord souligner qu'aucune attaque sous-marine n'a eu lieu en mer Méditerranée, où il n'y a pas de submersibles. Dans l'Atlantique, où il y en a, il semble qu'une fois de plus nous ayons été menagés par nos ennemis. On a un certains gros cargos arrêtés sans être coulés, être simplement ~~détruits~~ puis de leur chargement et abrûés à poursuivre leur route.

Mais si la guerre s'intensifie, belles mesures contre-t-elle prendre pour assurer une protection efficace de nos convois ? Sur ces problèmes urgents vous pourrez demander des renseignements aux deux ministres de la Marine, marchande et militaire.

M. Louis Louis-Dreyfus. — La question d'installer des canons à bord des navires marchands n'est encore au point. Certains ports veulent refuser de laisser entrer des navires aussi armés. D'autre part, il faudrait bien qu'on mette à bord de nos navires des canots qui tiennent bien la mer.

M. Roux-Priessnitz. — A la suite d'un voyage en Algérie où j'ai pu constater que le nombre de courriels est insuffisant, et que nous manquons de cargos pour transporter les marchandises. Dans le département d'Oran, 2 millions d'hectolitres de vin attendent d'être emportés pour faire place à la nouvelle récolte.

M. Garnier-Duparc. — L'armement des navires marchands a souligné des difficultés, en effet, et notamment avec la grande Bretagne. L'Amirauté estime que des bateaux aussi armés sont considérés comme bateaux de guerre, et qu'un sous-marin peut les couler sans les avertisseurs d'abord. ^{et pêcheurs}

[Le Commandant Delcourt fait connaître que 400 navires de commerce sont en cours d'armement, mais qu'en effet, l'armement des navires de pêche a souligné des difficultés avec la grande Bretagne, et qu'ils n'ont pas reçu d'armes.]

M. Gasnier-Duparc. — Il est certain, comme l'on dit tout à l'heure par vos collègues, que la présence d'hommes en surveillance dans les arsenaux crée des difficultés sérieuses.

M. Léon Bon. — ~~Il~~ D'aujourd'hui à l'avenir de l'heure de dangers de graves. Le système de dépistage des meneurs actuellement prévu, ira trop lentement. Une bonne surveillance de police dans les ateliers donnerait des résultats plus rapides.

Il est décidé que M. Léon Bon et Delpuech porteront au ministre de la marine marchande la conclusion de leur enquête.

M. Delpuech. — On a molâtre trop de médecins de marine; et bien que nombre de papiers manquent aujourd'hui sans médecin, alors que leur médecin, à terre, est mort.

M. René Coty. — Il en va de même dans l'armée de terre.

La commission décide qu'elle entendra le plus tôt possible M. le ministre de la marine marchande.

M. Roux-Freissinet. — Il faut examiner le problème des assurances de guerre; actuellement le régime des assurances pour les navires ~~est~~ est presque impraticable.

Sous-Commission du Matériel.

M. Gasnier-Duparc, 1^{er} de la sous-com. — Notre sous-comité a réparti le travail entre ses membres. Chacun d'eux s'est chargé de mener une partie spéciale.

M. Laurent-Lyac, l'aviation maritime;

M. Goutin, l'organisation des fabrications, en collaboration avec le ministère de l'armement;

M. le Joly, les programmes de construction;

M. de Camas, les politiques générales suivies: lutte contre les sous-marins, opérations aériennes, protection du trafic commercial;

M. Gasnier-Duparc, l'armement des flottes de pêche.

Accidents maritimes

M. Delpuech — Nous n'avons pas hésité; M. Léon Bon et moi, à signaler les responsabilités des ouvriers des arsenaux. Mais il faut que toujours et partout toutes les responsabilités soient bien précisées. Or la censure impose le silence, et le gouvernement ne donne pas aux déversements aux commissions. Par exemple, savons-nous jamais quelles responsabilités ont été engagées dans le torpillage du Platon, qui aurait causé 100 morts, et dans la collision du Marie Pacha et du Chenonceau aux environs de Malte, qui en aurait causé 19?

[Le commandant Delcourt précise que le Platon déchargeait des mines désamorcées dans le port de Casablanca lorsque une explosion se produisit, ~~accident~~ qui coûta la vie au commandant et à dix officiers].

M. Delpuech — Le règlement n'a-t-il pas été enfreint?

M. Dufretay — Si l'opération était dangereuse, comment des amis ont-ils pu être ~~atteints~~ par l'explosion, et pourquoi l'équipage était-il resté à bord?

Organisation du travail

M. le Pr^t — Nos sous-commissions doivent-elles rédiger des procès-verbaux de leurs séances?

M. Garnier-Duparc — J'estime que leurs travaux doivent lancer des rac-

M. le Pr^t donne lecture d'une instruction de la Présidence du Conseil en date du 6 octobre 1939 fixant les conditions d'application du contrôle parlementaire à l'intérieur et dans la zone des armées. Il communique également une note du Ministère de la Marine visant l'application à la marine de mesures fermes.

La Commission décide qu'une "carte de contrôle" sera demandée pour tous les membres des sous-commissions, et, le cas échéant, des lettres de mission.

La séance est levée à 17 heures 15 minutes.

15^e séance

mercredi 25 octobre 39

Présents. MM. le Jorger, Reynière, Lemaître, Leblanc, René Coty, Roux-Fremmeng, Villaut-Duchesnois, Louis Louis-Dreyfus, Gourin, Bouguen, de Lamas, Rousset, Stahl, Elly, de Blois, Farjon, Garnier-Duparc, Dufresay, Leon Bon, Marcel Plaizant, Delpuech.

Présidence de M. le Jorger

La séance est ouverte à onze heures

Election d'un vice-Président.

M. le Prst. - L'ordre du jour appelle l'élection d'un vice-président.

M. Garnier-Duparc. - J'aurais posé ma candidature, mais notre collègue le comte de Blois ayant posé la sienne, je me retire devant lui.

M. le comte de Blois est élu vice-président de la Cth par acclamation.

M. de Blois - Je remercie la Commission d'un geste qui me touche d'autant plus que notre collègue M. Garnier-Duparc était prêt à se présenter. Et je le remercie tout particulièrement.

M. le Prst. - La Commission est unanime à féliciter M. le comte de Blois, en remerciant M. Garnier-Duparc de son geste.

Audition de M. le Ministre de la Marine

M. le Prst. - Après une entrevue que j'ai eue avec le ministre de la marine, je crois qu'il serait utile que nous l'entendions prochainement. Par exemple dans quinze jours.

M. Roux-Fremmeng. - A moins que nous n'attendions la convocation du Parlement, c'est à dire la seconde quinzaine de novembre ?

M. de Blot - Nous aurions alors en main tous les rapports faits sur la gestion du personnel, après enquêtes dans les arsenaux.

Le Comité décide d'attendre la convocation de Parlement pour entendre M. le Ministre de la Marine, et fixe cette audience au 22 novembre.

M. Delpuech - La Commission pourrait se réunir avant cette audience.

M. le P.^t - Ce serait peut-être difficile, à cause de la séance des Conseils généraux. Si pourtant le ministre ne fait pas libre le 22 novembre, nous nous réunirions pour étudier les rapports des sous-commissions.

Audition de M. le Ministre de la Marine Marchande.

Voir compte rendu sténographique

L'audition prend fin, et la séance est levée, à 17 heures 15.

mercredi 22 novembre 39

16^e - séance.

Présents. M. le Gorgen, Roux-Freissenge, Leblanc, de Camas, Stahl, Quennec, Bouquer, Elby, Veyssiere, Paul Plaisant, Mauot-Duchenois, de Blois, Leonu Behard, Jannin, Laurent-Lynac, Louis Louis-Dreyfus, Euvé, Defletay, Delpuech, Fayat, René Côté, Tony Renillon, Giacobbi.

Présidence de M. le Gorgen

La séance est ouverte à 15 heures.

Audition de M. Campionchi, ministre de la marine.

[Voir compte-rendu sténographique].

[M. le ministre de la marine se retire à 18 heures 30]

La Commission fixe sa prochaine séance au premier mercredi qui suivra la rentrée parlementaire.

La séance est levée à 18 heures 30.

mercredi 6 décembre 1939.

17^e séance

Présent : M. le Jorgen, de Blois, Euen, Jaine-Dupac, Bouguen, Villain-Duchesnois, Bon, Dufretay, Giacobbi, de Camas, Rounel, Laurent-Eynac, Leblanc, Louis Louis-Dreyfus, Tony Rerville, Fajon, Marcel Plaizant.

Présidence de M. le Jorgen.

La séance est ouverte à 15 heures.

Sous-Commission du Personnel.

M. le Pr^é donne la parole à M. le comte de Blois, pour exposer les travaux de la sous-commission du Personnel.

M. le comte de Blois donne lecture d'un rapport établi par la sous-

-commission de Personnel à la suite des missions effectuées dans les arsenaux par M. Delpeuch et Bon à Toulon, Euen et Bouguen à Cherbourg, et Lorient, le Jorgen à Brest.

M. le Comte de Blois. — A la suite de ces enquêtes, la sous-commission du Personnel soumet à la Con^{seil} de la Marine la conclusion suivante, présentée sous forme de vœux adressé à M. le Ministre de la Marine.

« En conclusion des enquêtes effectuées par les Commissaires dans les Arsenaux, nous proposons à la Commission de la Marine d'adresser à M. le Ministre de la Marine les vœux suivants :

« 1^{er}- Révision du maintien des classes mobilisées en renvoyant dans leurs foyers les classes les plus anciennes jusqu'à la classe 1915 ; remplacer les hommes de ces classes par les hommes plus jeunes qui ont été renvoyés chez eux les premiers jours de la mobilisation. Réserves expresses faites pour les besoins exigés par les diverses spécialités.

« 2^e- Pour accélérer la production dans les Arsenaux

a) adopter, autant que possible, dans les arsenaux les méthodes de travail en grande série employées par l'industrie privée.

b) renforcer le cadre de surveillance des agents techniques.

c) Frapper de mesures disciplinaires sévères ceux qui seraient convaincus de sabotage, de freinage ou de mauvaise volonté.

« 3^e- Etablir un statut de salaire pour que tous ceux qui font le même travail reçoivent la même rémunération.

« 4^e- La Commission de la Marine, émue par les précisions qui ont été apportées par les Commissaires chargés d'enquêter dans les arsenaux, appelle l'attention du Gouvernement sur l'activité de la propagande communiste et insiste sur les mesures urgentes à prendre à cet égard, telles que la création de zones de protection placées sous l'autorité du préfet maritime

par stricte application du décret du 4 octobre 1939.

« 5^e- La Commission émet enfin le voeu que les estuaires des voies navigables soient placés sous l'autorité des préfets maritimes ou de leurs représentants. »

La Commission adopte à l'unanimité ces conclusions, et décide de les transmettre au Ministre de la Marine.

M. Gouraud-Dupac . - Si, dans certains cas, on a renvoyé chez eux les volontaires plus jeunes et gardé les plus vieux, c'est parce qu'on avait besoin de spécialistes. En agissant à rebours - ce qui paraît plus conforme à l'époque - on aurait souvent compromis les besoins de la défense nationale.

M. Delpuech . - La considération des "spécialistes", avouons-le, n'a pas toujours été seule à jouter.

M. Gouraud-Dupac . - Ne perdons pas de vue les vicissitudes de la défense

nationale, lorsque s'agit de maintenir des spécialistes dans les endroits où ils sont utiles. Quant au décret du 4 octobre, quelle est son efficacité?

M. le comte de Blois. Il donne au gouvernement des armes toute l'autorité par toujours. Il ajoute que le récent décret relatif aux indésirables lui en donne d'autres encore.

M. le Prst. — Ce décret, paru au J. O. du 19 octobre et ainsi conçu :

Art. 1^{er}. — En temps de guerre, les généraux commandant de région militaire ou aérienne et les préfets maritimes peuvent créer, autour des ouvrages fortifiés, des ouvrages d'art importants et des établissements militaires ou maritimes, des zones de protection, dont il leur appartient de préciser le périmètre.

Dans les agglomérations, cette zone sera fixée après accord avec le préfet du département intéressé.

Art. 2. — L'autorité militaire ou maritime peut interdire à toute personne, dont la présence lui paraît contraire aux intérêts de la défense nationale, de séjournier dans les zones de protection ainsi définies.

Art. 3. — Quiconque demeurera ou s'introduira dans une zone dont le séjour lui aura été interdit par une notification préalable de l'autorité militaire ou maritime dans les conditions prévues à l'article 2 du présent décret, sera justiciable des tribunaux militaires ou maritimes et puni des peines portées à l'article 83 du code pénal.

... Etc ...

M. Roussel. — Ce décret donne aux préfets de pouvoirs qui leur sont souvent bien difficile d'exercer, étant donné la condition habituelle de la politique départementale.

M. Marcel Plassant. — Le conseil général eux-mêmes manquent trop souvent de la fermeté nécessaire.

M. Léon Bon. — Il serait juste de condamner en bloc les préfets et les assemblées départementales. Encore faudrait-il savoir si la surveillance dont il s'agit sera exercée par le préfet maritime ou par le préfet. A Berre, par exemple, le préfet maritime de Toulon n'aurait pas d'autorité; mais le préfet des Bouches-du-Rhône pourrait agir.

A. le comte de Blois. — Le décret dit que le préfet maintiendra le périmètre de la zone de protection après accord avec le préfet du département. Si si la difficulté. Le préfet fait tout son possible si de tels mesures. Je pourrais citer des cas où, les autorités militaires ayant décidé certaines préquisitions, les intérêts ont été prévenus, la veille, par le service poste à la préfecture.

M. Laurent-Synac. — De tels cas sont une affaire de gouvernement.

M. Rousset. — N'oublions pas qu'un préfet n'est qu'un agent d'exécution.

M. Garnier-Duparc. — Je suis bien que le périmètre soit fixé. Après accord entre les deux préfets. Mais ensuite, c'est à l'autorité militaire de décider.

M. Léon Bon. — Notre rôle est de dénoncer les éléments de trouble. Si certains préfets ne font pas leur devoir, et ne le mettent pas hors d'état de nuire, alors, entendons sur cette question le ministre de l'Intérieur.

M. le Pr. Il nous semble qu'il appartient d'abord au ministre de la marine de faire appliquer le décret dont nous parlons.

Après cet échange de vues, et l'adoption des conclusions présentées par la sous-commission du Personnel, je tiens à remercier cette commission et son président M. de Blois (t. 6.)

A. le comte de Blois. — Nous devons aussi remercier les autorités qui ont avec tant de complaisance facilité notre tâche.

Sous-commission du Matériel.

M. Garnier-Duparc. — La sous-commission du Matériel a entendu ce matin le rapport ~~deuxième~~ fait par M. Laurent-Synac sur l'acquisition navale. Elle en a approuvé les conclusions, et M. Laurent-Synac a été autorisé à le communiquer à la Commission.

M. Laurent-Synac donne lecture de son rapport sur l'acquisition navale.

M. le Pr. — La Commission remercie M. Laurent-Synac de son rapport si important. La question du portefeuille nous intéresse au premier

chef. Le ministre de la marine nous a dit ici même, à propos du Joffre que la construction du bateau ne serait pas terminée, et que la coque seule serait achevée, pour que la cale puisse être libérée.

[le commandant Delcourt fait connaître que la position du Joffre évolue actuellement].

M. le Prst - Il faut en tous cas insister pour que la marine obtienne tous les crédits qu'elle doit recevoir.

M. Laurent. Synac. - Il ne faut pas que le retard actuel se perpétue pendant les années, ni les mois, qui viennent.

M. Giacobbi. - La défense aérienne des côtes est-elle assurée par l'armée de l'air, ou par la marine ?

M. Laurent. Synac. - Par la marine.

M. Giacobbi. - Elle n'est pas suffisamment assurée.

M. Laurent. Synac. - Il est certain, par exemple, que des avions allemands ont survolé Boulogne sans être attaqués.

M. León Bon. - La défense anti-aérienne de Marseille est inexistant. Il en va à peu près de même sur tout le littoral, de Marseille à Nice.

M. Laurent. Synac donne lecture d'un rapport sur l'aviation militaire, qui complète à ce sujet. La séance est levée à 17 heures, du matin à l'Assemblée.

M. Laurent. Synac le demande l'apres de son rapport.

M. le comte de Noailles - L'aviation française a été récemment pris en charge, et les avions français sont bien d'un rang d'aviation supérieur à tout le devant. Il y a de bons, par exemple, 30 avions de type Caudron R. 10000 mètres.

M. Laurent. Synac. - La aviation française est également en avance. Du type Caudron, par exemple, avions conçus pour des vols de 10000 mètres, on peut faire échatter tout sur la mer Méditerranée, le bateau, dans

mercredi 20 décembre 1939

18^e Sedance

Présents. Mr. le Jorgen, Villeneuve-Duchesnois, Henry, Giacobbi, Bouguen, Laurent-Synac, Branger, L. L. Dreyfus, Garnier-Duparc, de Blois, Gouhier, Tony Revillon, Fayon, Roux-Fremont, Delpuech, Dufretay, Marcel Plaisant, Elly.

Présidence de Mr. le Jorgen.

La séance est ouverte à 15 heures 30.

Sur une question de Mr. le comte de Blois, Mr. le Président fait connaître que Mr. Gouhier a été chargé d'une enquête à Quelle et à Rochefort.

Sous-commission du Matériel.

M. Laurent-Synac donne lecture d'un rapport sur l'aéronautique navale, qui complète le rapport qu'il a fait, au nom de la sous-commission du matériel le 6 décembre 39.

Mr. le Pr^e le Gouverneur Mr. Laurent-Synac de son rapport.

Mr. le comte de Blois. — L'admiral Darlan m'a dit récemment qu'il comptait utiliser des avions transatlantiques d'un rayon d'action supérieur à deux dont Mr. Laurent-Synac a parlé; par exemple des avions du type Conville Flammanville.

M. Laurent-Synac. — Les avions transatlantiques actuellement en service, du type Clipper, par exemple, avions conçus par des ingénieurs américains, ne sont pas actuellement sur le marché. Le matériel, autre

pour un service de passagers, ne s'adapte pas en quelques semaines ou quelques mois à un service militaire. Il faut un an et demi ou deux pour sortir des appareils comme le Clipper.

M. Depuech. — Les conclusions du rapport doivent arrêter sur la D.C.A. A Marseille, par exemple, elle est insuffisante. On nous a enlevé 4000 deniers batteries de 90, sans doute pour les donner à Paris.

M. Tony Revillon. — Je tiens de M. Dautry fin à la fin de décembre 25 pièces de 90 sortiront, et que le rythme de production s'accélérera.

M. Laurent. Sénac. — Le renseignement n'est pas conforme aux déclarations de M. Dautry devant la C.D. de l'Armée. Il a dit que, le prototype ayant été adopté, les premières pièces de série sortiraient au printemps prochain, au rythme de six ou huit par mois, pour atteindre le chiffre de 24 par mois en décembre 1940.

M. Bouguen. — La grande Bretagne fait-elle les mêmes préparations que nous ?

M. Laurent. Sénac. — Certainement.

Les conclusions du rapport de M. Laurent : Sénac sont adoptées. Son rapport, ainsi que le rapport précédent, seront adressés à M. le Ministre de la Marine.

Sous-Commission des Transports Maritimes.

M. Veyriére. — Au nom de la sous-commission des Transports maritimes, je ne puis que mettre la Commission de la marine au courant de la situation actuelle, d'après les renseignements qui me ont été fournis par le ministre de la marine marchande, et que formuler de nous.

M. Rio nous a dit ici-même que sa plus vive préoccupation était qu'il lui manquait environ 3 millions de tonnes par mois. Fâche de pouvoir trouver une solution dans la possibilité française, il a fait des arrangements avec les pays scandinaves,

la Grèce et la Yougoslavie. Non sans difficultés. Les équipages réussirent à se mettre à la disposition des Allemands, et ce furent une des raisons de la campagne d'Invasion menée par l'Allemagne au sein des neutres. Malgré toutes ces difficultés, dont la hauteur des frets n'est pas le moindre, nous avons pu assurer, en novembre, 2.700.000 tonnes de transports, alors qu'en octobre le ministre n'en prévoyait pas plus de 2 millions.

Cela dit, quel est le programme du ministère de la marine Marchande ?

Pour l'Afrique du Nord, il entend rétablir le trafic normal d'avant la guerre. 21 paquebots et 90 cargos amureront la rotation. Néanmoins, ce trafic "normal" serait insuffisant pour le temps de guerre, et il nous manquerait 500.000 tonnes, pour l'importation de denrées nécessaires. Les minéraux et agrumes seront transportés, mais le sucre, le phosphore et le vin subiront des retards. Le ministre tient à ce qu'il faille trois ou quatre mois pour que ce retard soit comblé.

Pour l'Amérique du Nord, elle doit nous fournir ~~200.000~~ 25.000 tonnes de cuivre, de céréales et de coton, plus 90.000 chevaux. Sur cette ligne, le tonnage est difficile à chiffrer, mais les chevaux ne pourront pas être transportés, si les cuivres et minéraux. La situation deviendrait grave si elle se prolongeait.

Pour l'Amérique du Sud, tous les transports seront assurés : 260.000 tonnes de viande précongelée, 180.000 tonnes de café, 200.000 tonnes de céréales, et le coton et le lin de l'Uruguay.

M. Farine. - Depuis - sur la question des café, l'Intendance a commis de erreurs dont le public subit les conséquences.

M. Bouquen. - Pour les grains de lin on en a commis également, dont nos régions auront à souffrir.

M. Reynière. - Du Brésil nous devons importer encore des céréales, du coton, du café et des chevaux.

, les lois]

De l'A.O.F., 600.000 tonnes d'oléagineux (et 60.000 tonnes de cacao que nous attendons ne rendront pas sans peine, lorsque la navigation soit plus sûre, depuis la fin du Graff von Spee. Remarquons à ce propos que le Ministre de la Marine, pendant que le Von Spee courrait la mer, nous assurait que les cuirassés de poche allemands n'étaient pas sortis ! Optimisme un peu bête, que nous avions déjà constaté l'an dernier lorsque nous parlions de l'installation des appareils dans le fond de nos sous-marins.

Mais je poursuis. L'Indochine doit nous fournir, ~~en 1940~~, avant avril 1940, 900.000 tonnes de riz et de maïs. Et, de plus, 50.000 coolies, dont le transport en déroute, achevellement arrêté par suite d'une épidémie de fièvre cérébro-spinale.

Tel est le premier aspect de la gestion. Il en est un autre, qui est l'utilisation de nos ports.

Serions-nous bien préparés à recevoir les marchandises que nous amèneront ? Certains ports de l'Atlantique ont un leur trafic ^{quand} tombé au tiers de la normale, d'autres à zéro. Si bien que les marchandises amèneront nous ne saurons guère où les répartir. Il faudrait peut-être poser sur ce point quelques questions précises au ministre des Travaux Publics, de qui dépendent les ports.

M. GARNIER DUPARC .— Répartir la marchandise dans tel ou tel port est de la compétence de la marine marchande.

H. Veyrie. - Je ne le crois pas, et nous devons empêcher ce portef.

M. Veyniere . - Pour terminer, je dirai un mot de l'armement de notre marine marchande. Au 1^{er} de décembre, 125 cargos étaient armés, et 134 en cours d'armement. Au 15 de décembre, les chiffres étaient de 200 et 150. Il s'agit, en général, de deux canons de 90, et, pour la marche et la mer du Nord, de mitrailleurs antiaériens. Le personnel nécessaire étant embarqué à bord.

J'ajoute que, d'après ce que m'a dit le ministre du Blocus, la guerre sous-marin est considérablement ralentie ; les Allemands supposent avouent qu'ils ont perdu 42 sous-marin, soit plus de la moitié de ceux qui étaient en service au début de l'hostilité. Telles sont les précisions que je puis apporter, après avoir vu M. Rio, qui se tient à la disposition de la Commⁿ.

M. le Prst Lemerre remercie M. Veyniere de son exposé.

M. Bouquer . - Quel est cet organisme régulateur qui fonctionne au Havre, et qui aurait pour but de répartir le café entre les divers acheteurs ?

M. Veyniere . - Il s'agit malicieusement à l'organisation du gros commerce d'importation du café.

M. Elby . - On ne parle jamais de la flotte russe, commerciale ou militaire. Que vaut-elle ?

M. Veyniere . - Il circule peu de bateaux russes sur la mer. Une flotte plus grande et celle de la Suède : les Allemands ont saisi nombreux de bateaux suédois. Si tel l'attaque russe contre la Finlande réussissait, l'Allemagne ~~pourrait~~ exercerait un monopole de fait sur le commerce de fer de la Suède. C'est pour elle une question capitale.

M. Delpuech . - Pour étudier la gestion des ports, notre sous-commissaire de transports pourra travailler de concert avec la sous-^{10^e} de port nommée par la 10^e de Travaux Publics, à laquelle j'appartiens.

M. Gastaut-Duparc . - Réglementairement, c'est difficile. Mais une liaison personnelle est possible et souhaitable. Lorsque l'on parle de port, je signale que le port de Saint-Malo ne travaille plus du tout.

M. Gastaut-Duparc fait connaître qu'au début de 1940 il ~~pourra~~ donner lecture de son rapport sur la grande poche.

La séance est levée à 17 heures 15.