

Marine.
(36 membres.)

1940

MM.

Robert BELLANGER.
Léon BÉNARD.
William BERTRAND.
Comte DE BLOIS.
Léon BON.
BRINGER. / Caban-Danneville
de CAMUS.
~~René~~ CUTTOLI.
Vincent DELPUECH.
ELBY.
EVEN
Laurent EYNAC.
François du FRETAY.
GASNIER-DUPARC.
GIACOBBI.
René GOUNIN.
René HÉRY.

MM.

JOSSE.
LEBLANC.
LE GORGEU.
Jean LEMAISTRE.
LE MOIGNIC.
Louis LOUIS-DREYFUS.
Pierre MICHEL.
Albert OUVRE.
PINAY.
Marcel PLAISANT.
QUEINNEG.
Tony RÉVILLON.
Emile ROUSSEL.
ROUX-FREISSINENG.
~~STOURM~~
Henri TASSO.
VEYSSIÈRE.
VILLAULT-DUCHESNOIS.

1^{ère} Séance

Mardi 25 janvier 1940

Présents : M. Roux-Freissinong, Tasso, de Blois, Delpuech, le Gorgeu, Villault, Duchesnois, Veyssière, Hénry, Léonard Bernard, Leblanc, Jorssé, Tony-Rovillon, Marcel Plaisant, Louis Louis-Dreyfus, Gasnier-Duparc.

La séance est ouverte à 15 heures

Présidence de M. Roux-Freissinong, P^r d'âge

M. le P^r - Notre commission se réunit pour se constituer et nous devons nommer notre bureau. D'abord, notre président.

M. le Gorgeu est réélu président par acclamations.

M. le P^r Je vous propose de renouveler également votre confiance à nos vice-présidents.

M. M. Veyssière et le comte de Blois sont réélus vice-présidents par acclamations.

M. le P^r - L'un des secrétaires, M. Labat : Danneville ne fait plus partie de la commission ; la candidature de M. Delpuech a été posée.

M. M. Giaccobi et Delpuech sont élus secrétaires.

Le bureau de la commission est ainsi constitué :

Président : M. le Gorgeu

Vice-Présidents : M. M. Veyssière, le comte de Blois.

Secrétaires : M. M. Giaccobi, Delpuech.

Présidence de M. le Gorgeu, P^r

M. le P^r - Je remercie notre président d'âge, et, au nom du bureau et au mien je remercie la Commission de nous avoir accordé ou renouvelé sa confiance. Sans faire aucun discours j'adresse nos amitiés à ceux de nos collègues qui nous ont quittés, et souhaite la bienvenue à ceux qui entrent dans votre commission. Notre seule but ici est de travailler utilement, et de collaborer le mieux

possible avec le Ministre de la Marine et le Ministre de la Marine marchande. La meilleure preuve que nous puissions donner de notre volonté de travail et de reconnaissance de maintenant nos sous-commissions, en remplissant les places laissées vacantes, et en élisant, au besoin, le nombre de leurs membres.

Les sous-commissions sont constituées comme suit :

Marine militaire.

Sous-commission du Personnel [ou : des effectifs].

M. le comte de Blois (Président), Delpuech, Sven, Le Moignon, Josse.

Sous-commission du Matériel.

M. Jaurès-Duparc (Président), Laurent Syrac, de Camas, Jouin, Tony Revillon, Villault-Duchetnois, Tasso, Marcel Plarant, Roux-Freissenge.

Marine marchande.

Sous-commission des Pêches

M. Leblanc (Président), du Frétay, de Camas, Jaurès-Duparc, Villault-Duchetnois.

Sous-commission des Transports.

M. Veyssière (Président), René Coty, Roux-Freissenge, Delpuech, Louis Louis-Greyfus, Tasso, Josse.

La Commission décide, sur la proposition de son président, qu'elle entendra le Ministre du Blocus le plus tôt possible, et, en principe, fixe cette audition au mercredi 7 février.

La séance est levée à 16 heures

2^e séance

mercredi 7 février 1940.

Présents. MM. Le Jorger, Tano, Roux-Freymeng, Leblanc, Villault-Dicksnois, Evén, de Camas, Héry, Josse, Louis-Louis. Deyss, Delpuech, de Blois, Marcel Plaisant, Rounel, William Bertrand, Ouvre, Laurent. Eynac, Journé, René Coty, Tony Revillon, Elby.

Présidence de M. Le Jorger.

La séance est ouverte à quinze heures.

A. G. P.^h - M. Gaston Duparc, retenu par les obligations de son beau-frère, notre collègue M. Schuman, ne peut présenter à la Commission son rapport sur les Pêches.

Je donnerai lecture à la Commission de la réponse du Ministre de la Marine au texte que nous lui avons adressé, sous forme, à la fois, de vœu et de questionnaire.

- I -

Revision 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.

1 - Les réservistes de la Marine de classes jeunes qui sont actuellement dans leurs foyers appartiennent à deux catégories :

- a) inscrits maritimes maintenus à la disposition de la Marine Marchande.
- b) personnel non inscrit maritime, non affecté ou faisant partie du volant ou de la réserve générale, c'est-à-dire n'ayant pas d'affectation individuelle précise au moment de la mobilisation, et qui étant en excédent, a été laissé ou renvoyé dans ses foyers.

2 -

En ce qui concerne le personnel de la 1ère catégorie le jeu automatique des règlements en vigueur aura pour effet de rappeler sous les drapeaux tous ceux qui ne seront pas effectivement utilisés pour les navires de la Flotte commerciale ou pour les campagnes de pêche.

M. Leblanc. - Le contrôle de ceux qui "ne seront pas effectivement utilisés" sera bien difficile.

M. Tano. - Puisqu'on renvoie chez eux les agriculteurs des classes 12 à 15, pourquoi n'agirait-on pas de même pour les artisans pêcheurs, qui sont de plus en plus utiles ?

M. Leblanc. - C'est le vœu même de la Sous-Commission des Pêches. (anecdote)

M. Tano. - (La Commission décide d'adresser un vœu dans ce sens à M. le Ministre de la Marine Marchande) Oh voit actuellement dans les ports de jeunes hommes, alors que des pairs de trois enfants sont en escadre !

Suite de la réponse du Ministre :

3 -

S'agissant des réservistes de la 2ème catégorie, par analogie avec les mesures prescrites par la C.M. 12.101 l/E.M.A du 5 décembre 1939 du Ministère de la Guerre, j'ai prescrit, par Circulaire du 27 décembre 1939 le rappel sous les drapeaux de tous les réservistes "sans affectation" des classes 1930 et postérieures.

4 -

Pour faciliter la ventilation qui s'en suivra, des ordres ont déjà été donnés par C.M. 2383 E.M.G.1 du 21 Octobre 1939 pour que tous les réservistes des classes 1910 ~~et~~ 1913 soient remplacés par du personnel plus jeune dans les formations à la mer, afin de faciliter leur regroupement et leur renvoi dans leurs foyers à mesure que l'arrivée de réservistes plus jeunes le permettra.

5 -

Enfin, pour atténuer le décalage inévitable entre les différentes spécialités, j'ai pris des mesures ayant pour objet d'améliorer la situation des spécialités les plus défavorisées,

- en accélérant le recrutement dans ces spécialités,
- en opérant des changements de spécialité à la diligence des Préfets Maritimes,
- en affectant des hommes des spécialités excédentaires à des postes qui auraient dû être remplis par des hommes de ces spécialités.

- 6 - Malgré tout il sera impossible de niveler l'ancienneté des classes maintenues sous les drapeaux dans les différentes spécialités.

Par ailleurs, les besoins nouveaux qui se sont fait jour ont absorbé la plus grande partie des réservistes disponibles, et obligent à être très prudent dans les prévisions de renvoi des réservistes les plus âgés dans leurs foyers, sans affectation.

- 7 - Je signale en outre pour mémoire, que tous les affectés spéciaux des classes 35 et 36 seront obligatoirement rappelés sous les drapeaux sans exception, le 1er avril 1940.

- II -

Accélération de la production dans les arsenaux

- a/ Adopter dans les arsenaux des méthodes de travail en grande série employées par l'industrie privée.

L'adoption de telles méthodes par les arsenaux de la Marine n'est possible que pour des secteurs restreints de leur activité :

- d'une part les constructions navales, qu'il s'agisse de constructions neuves ou de réparations se prêtent peu par leur nature au travail en série; d'autre part la variété des matériels en service — imposée par la composition même de la flotte et par la nécessité d'appliquer sans retard les progrès incessants effectués dans tous les domaines — diminue la possibilité de travail en série pour les matériels qui s'y prêteraient par nature.

Dans le domaine où de telles méthodes sont applicables — qu'il s'agisse de fabrications propres à la Marine ou effectuées pour l'air ou l'armement — un effort très sérieux a été effectué par mon Département dès avant les hostilités. Cet effort sera encore accentué dans les mois à venir dans la mesure où il sera possible de se procurer l'outillage nécessaire.

M. Delpuech. — En demandant l'application de méthodes de travail en grande série, nous visons surtout la fabrication de munitions, où ces méthodes peuvent être appliquées.

M. de Blois. — Le rapport de M. Jouan, fort intéressant, devra être entendu très prochainement par la Commission.

b/ Renforcement du cadre de surveillance des agents techniques

Un renforcement immédiat de ces cadres étant nécessaire, la Marine a demandé une augmentation de 99 Agents Techniques pour les Constructions Navales et de 50 agents techniques pour l'Artillerie Navale.

Ces augmentations ont été accordées par la loi de finances du 29 décembre 1939.

c/ Sanctions disciplinaires à l'égard du personnel convaincu de sabotage, freinage ou mauvaise volonté.

Aucun cas de sabotage n'a été relevé dans les arsenaux ou établissements mais des tentatives de freinage ont été signalées. Des enquêtes approfondies ont été demandées sur ce point. Les sanctions les plus sévères seront prises contre les coupables qui seront découverts.

M. de Blois. - Le rapport de M. Jouin éclairera la Commission. Il n'y a pas parlé de "sabotage", mais de l'action réelle d'une propagande sournoise.

- III -

Etablissement d'un statut de salaires pour que tous ceux qui font le même travail reçoivent la même rémunération.-

Les arsenaux et établissements occupent, depuis le début des hostilités de nombreuses catégories de personnel, de statuts nettement différents.

Etant donnée cette variété de statuts et de situations réelles il ne paraît ni juste ni possible de rémunérer identiquement des personnels si divers.

Les dispositions de l'Instruction Défense Nationale du 29 décembre 1939 vont permettre de porter remède aux inégalités les plus apparentes. De nombreuses mesures d'ordre général ou de détail sont à l'étude afin d'apporter le maximum de justice en cette matière, extrêmement complexe et qui au surplus nécessite sur bien des points, des décisions interministérielles.

- IV -

Activité de la propagande communiste - Mesures prises à cet égard.-

D'honorables Sénateurs ont dénoncé au Ministre, lors de son audition par la Commission de la Marine du Sénat, l'activité de la propagande communiste, principalement aux abords des arsenaux et établissements de la Marine.

Les Préfets Maritimes ont été invités à faire procéder à des enquêtes sur ce point et à faire connaître avec précision les faits de propagande dont ils auraient connaissance.

Aucun fait précis n'a été signalé encore, les propagandistes se gardant bien, dans les circonstances actuelles, d'agir ouvertement. Mais la question n'est pas perdue de vue et l'activité communiste fait l'objet d'une surveillance constante et attentive.

Les dispositions du décret du 4 Octobre 1939 permettant l'établissement de zones spéciales de surveillance autour des points sensibles ont été utilisées dans diverses régions du territoire côtier qui, présentant un intérêt primordial pour la défense nationale, ne se trouvent pas sous l'autorité directe de la Marine. Le Ministre a proposé d'étendre plus largement ce régime, mais le Gouvernement a estimé que les autres possibilités d'action dont dispose la Marine ne rendaient pas désirable l'institution d'un régime d'exception autour des grands centres militaires. L'application du décret a été limitée aux zones ci-après : Rochefort, La Rochelle-Pallice, Bordeaux, Pauillac, Le Bec d'Ambès, Le Verdon.

M. Evén. - Les mesures prises sont insuffisantes. Il faut faire quelque chose à Lorient.

M. Delpuech. - Et à Berre.

M. de Blois. - Il faut entendre le Ministre, et le mettre en face des faits.

M. Evén. - Il n'y a pas de coordination entre la Marine et l'Armement.

Ce dernier département ne croit pas à la propagande communiste; la Marine, elle, n'y croit guère. Nous devrions faire venir l'un et l'autre ministre, pour leur montrer la vérité.

- V -

Transfert des estuaires des voies navigables sous l'autorité directe des Préfets Maritimes.

Militairement parlant, la police de la navigation dans les estuaires relève des autorités maritimes. Dans les ports situés sur ces estuaires, le Commandement militaire de la place appartient à l'autorité militaire ou maritime la plus élevée dans la hiérarchie militaire, règle absolument générale qui ne peut être modifiée dans ces cas particuliers.

8

L'autorité maritime ne peut intervenir dans ce cas que pour la création autour des ports, établissements maritimes de zones de protection dans les conditions fixées par le décret du 4 octobre 1939.

L'autorité maritime n'a usé de cette faculté que pour les ports situés aux estuaires de la Charente et sur la Gironde.

Audition de M. Georges Pernot, Ministre du Blocus.

L'audition, commencée à 15 heures 30 et terminée à 17 h. 15.

(Voir Compte-rendu sténographique)

La séance est levée à 17 heures 15 minutes.

3^e séance.

mercredi 21 février 1940

Présents. M. Le Gorgeu, Tasso, Suen, Gounin, Henry, de Blois, Bellenge, Louis Louis-Dreyfus, Selpuech, Veyrierie, Jone, Farjon, Roux-Fredonang, Giacobbi, de Camas, Ouvre Leblanc, Farjon, René Coty, du Fretay.

Présidence de M. Le Gorgeu.

La séance est ouverte à 15 heures.

Pêcheurs Professionnels

M. le M^r - J'ai reçu de M. le Ministre de la Marine la lettre suivante:

Vous avez bien voulu me faire part du vœu émis par la Commission de la Marine, dans sa séance du 7 Février, de voir étendre aux pêcheurs professionnels le bénéfice de la libération contrôlée accordée aux agriculteurs des classes 1912 - 1913 - 1914 - 1915.

J'ai le plaisir de vous faire savoir que, par circulaire du 5 Février 1940, les ordres ont été donnés pour la libération avant le 1er Mars 1940 des pêcheurs des classes 1912 et 1913.

En outre, le recensement des réservistes mobilisés des classes 1914 et 1915 a été prescrit. Au vu des chiffres qu'il fera ressortir, une décision sera prise pour la libération des pêcheurs.

D'ailleurs, il existe très peu de pêcheurs faisant partie des vieilles classes qui soient encore mobilisés. Les préfets Maritimes ont en effet été autorisés dès Septembre 1939 à maintenir ou à renvoyer dans leurs foyers les marins pêcheurs pratiquant la petite pêche qui n'étaient pas indispensables aux besoins militaires. Le total du personnel ainsi rendu à la pêche est de l'ordre de 5.000.

D'autre part, tous les inscrits pratiquant la grande pêche, qui n'étaient pas embarqués sur un bâtiment réquisitionné ont été maintenus à leur industrie conformément aux règles établies bien avant la guerre en accord avec la Marine Marchande.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Signé : CAMPINCHI.

M. Tarré. — Je me réjouis que le Ministre ait donné, juste au moment où nous traitons ici ce problème, les instructions qui nous donnent satisfaction.

M. le Pré. — Note sur les Transports avant fore. quatre questions, dont deux s'adressaient au Ministère de la Marine (le Ministère de la Marine Marchande adresse prochainement les réponses aux deux questions qui l'intéressent). Voir les réponses que m'a adressés le Ministère de la Marine.

Sour. C³ du Personnel

M. Jouin donne lecture de son rapport sur les arsenaux de Ruelle et de Rochefort.

La mission que vous avez bien voulu me confier se limitait au contrôle de la main-d'oeuvre aux arsenaux de Ruelle et de Rochefort.

Considérations générales.-

Dès le début des hostilités la production s'est trouvée ralentie du fait de la mobilisation d'un nombre important d'ouvriers. On y a remédié par un rappel des spécialistes. Par ailleurs, les effectifs ont été gonflés par l'appoint fourni par la mobilisation industrielle. Les spécialistes font évidemment encore défaut. Aux ateliers de Ruelle, ateliers de précision, sur un personnel de plus de 4.000 unités, il faut comprendre près de 1.500 manoeuvres. Pourcentage trop important. Ces inconvénients n'apparaissent pas à l'arsenal de Rochefort. Je dirai mieux : de nombreux emplois détenus par des manoeuvres spécialisés pourraient aisément être confiés à un personnel féminin. Une femme peut très bien tourner un obus. Dans les usines privées, la conduite de tours est entre les mains de femmes. Quant aux résultats, ils s'avèrent excellents. Il faut, d'autre part, rendre hommage à l'initiative prise par la Marine, tendant à une augmentation importante du nombre des apprentis.

Meilleure utilisation du personnel.-

J'ai rappelé le caractère de précision des ateliers de Ruelle, dotés d'un outillage moderne, il semblerait qu'il y aurait intérêt à pousser davantage vers l'usinage du matériel : canons de marine, pièces de D.C.A., que du côté de fabrication des obus.

Je sais que la baisse de la production des projectiles est telle qu'il est difficile momentanément d'arrêter ces commandes dans les établissements de l'Etat. En particulier, en ce qui concerne les obus des pièces antiaériennes -

Prévision : 300.000

Réalisation : 19.000

Cette fabrication suffit à peine aux besoins restreints de l'heure présente.

Nous manquons de pièces de 90, il serait possible d'en accélérer et d'en augmenter les commandes.

A l'arsenal de Rochefort, a été joint un établissement de pyrotechnie. En raison du matériel insuffisant, du manque d'aménagements intérieurs de cette pyrotechnie, il s'ensuit de grandes pertes de temps.

Propagande communiste.-

Une propagande insidieuse et sournoise continue dans ces différents établissements. Le maintien ou le retour des dirigeants communistes s'avère préjudiciable à la bonne marche de nos arsenaux. Les ouvriers communistes sont très habiles, ils s'efforcent de faire preuve de zèle au travail afin de capter la confiance de leurs chefs. Ils peuvent ainsi exploiter plus aisément les mécontentements. Révolutionnaires professionnels, entraînés adroitement au sabotage, ils peuvent nous réserver de grandes surprises.

Les noyaux de cellules ont été reconstitués. La formule clandestine adoptée désormais par le communisme dans nos usines appelle une sérieuse vigilance. Quelques unes de ces unités d'agitation devraient être relevées.

Causes de mécontentements.-

La marine est parfois responsable des causes de mécontentements qui ne manquent pas d'être exploitées par les éléments communistes.

En septembre le laboratoire de la Marine fut dirigé sur Ruelle.

Les salaires appliqués à Paris sont plus élevés que ceux de province. Nous assistons à des différences de salaires horaires considérables. Des ouvriers travaillant côte à côte, de la même spécialité, ont un salaire disproportionné : 8 fr,50 aux uns, 15 fr. aux autres. Certes, une indemnité compensatrice s'imposait pour les ouvriers en déplacement. Le système employé est considéré comme injuste.

M. le comte de Blois. - Le Secr. (G^e) du Personnel propose à la Commission d'entendre les Ministres de la Marine et de l'Armement sur les conclusions de cet important rapport. Nous attirerions l'attention d'abord sur le péril communiste, qui semble nous menacer, et celle du second sur la lenteur de nos fabrications (l'exemple de nos canons de 75 est frappant).

M. Gournin. - Depuis trois mois notre fabrication a subi un notable ralentissement, notamment, en effet, ~~dans~~ pour le 75. Cela tient à certains freinages exercés par les éléments communistes, et à ce que l'on n'a pas créé, dans ce pays, une arme de guerre.

M. Tasso. - L'erreur, à laquelle, est que deux autorités jouent ensemble, celle de la Marine et celle de l'Armement. D'autre part, et même si le matériel le permet, et si l'on trouve une arme sans cesse d'une fabrication à une autre ?

D'autre part, il n'est pas difficile de mesurer le rendement d'un ouvrier, s'il y a freinage, et de le renvoyer si son rendement est insuffisant.

M. Gournin. - Mais la tactique des agitateurs est plus adroite. Ce n'est pas tel ou tel ouvrier qui ne "rend" pas, mais une équipe de 50 ou 80 hommes. Comment trouver les coupables ?

M. le Pr. - La Commission remercie M. Gournin. Puisqu'il s'agit d'aujourd'hui, d'après les renseignements qui nous parviennent, de propagande communiste politique et non plus seulement de freinage, il est bon que nous entendions les Ministres de la Marine et de l'Armement sur ce sujet.

M. Verrière. - Le problème relève du Président du Conseil.

M. le comte de Blois. - Le problème serait sérieusement atténué si le Ministre de la Marine, d'abord, y tenait la main.

M. Joré. - Ce ne sont pas les ouvriers communistes qu'il faut frapper, mais leurs chefs.

La Commission décide d'entendre le Ministre de la Marine, en principe, le 6 mars, sur les deux questions suivantes: 1°/ Propagande communiste; 2°/ Navires de 35 000 tonnes, et question des navires de ligne dans les grands navires européens.

Sous-Com. des Transports Maritimes.

M. Veyronerie donne lecture de son rapport, fait au nom de la sous-commission des Transports Maritimes.

- Situation peu satisfaisante, pas améliorée sensiblement
- Il ne faut pas compter sur transports maritimes nouveaux
- Raison de notre défaillance en matière marine marchande.
 - La fatigue des hommes (hommage à leur courage
et à leur endurance)
 - La fatigue des bateaux.
 - Les torpillages.

Du 1^{er} septembre 1939 au 15 janvier 1940,

128 bateaux britanniques	ont été torpillés, soit	470.000 tonnes,
14 — ^{britanniques} français	—	69.000 —
93 — neutres	—	290.000 —

C'est à dire, en moyenne, 13 bateaux par semaine. Or, au cours de la semaine qui vient de s'écouler, les chiffres ont été les suivants: 8 bateaux anglais torpillés (48.000 tonnes) et 18 bateaux neutres (54.000 tonnes); au total: 26 bateaux dans la semaine. C'est à dire que le chiffre a presque doublé.

- Conséquences : très gênés comme tonnage.- La FINLANDE.
- Cherchons un peu partout dans le monde.
- Résultats acquis au 15 Janvier :
 - En dehors flotte nationale diminuée des navires coulés :
 - Achat : -- 6 cargos de 8.000 T. en Amérique
 - 1 bananier au Danemark
 - quelques cargos de prise.

Conventions d'affrètement avec les Scandinaves,
les Grecs, la Yougoslavie

A) Avec les Scandinaves

- Convention passée par l'ANGLETERRE
- On nous en a fait profiter
- 35 petits cargos de 2.000 T. - surtout charbonniers, -
quelques-uns pour l'arachide -
- Frêt double de celui des bateaux anglais.
- Les torpillages ...

B) Avec les Grecs

- Convention tripartite, avec armateurs habitant LONDRES
- Poursuivons conversations avec armateurs de GRECE.
- Ensemble environ 60 navires dont 1/3 déjà en service

C) Avec les Yougoslaves

- Accord franco-yougoslave
- Peu important : 2 cargos gros tonnage

D) Enfin, de différentes nationalités

(Pologne, Hollande, et surtout d'ANGLETERRE)

- 34 navires dont 14 gros tonnage, pour les pondéreux :
(minerai)

AFRIQUE du NORD

- Depuis Janvier, a retrouvé sa flotte d'avant guerre
- Mais gros retard :
 - Septembre : rien
 - Octobre : peu
 - Novembre : reprise
- Primeurs : transports normaux assurés
- Minerai : 14 navires
- Blé dur : Retard certain - 1 transport récent a permis reprise des pâtes aliment.
- Vins : { Situation plus grave
 { Grands retards, car récolte excédentaire, les bateaux citernes de l'Atlantique, le manque de fûts.

AFRIQUE OCCIDENTALE

- Transport le plus important : arachides
- Grosse récolte : 450.000 tonnes
- Difficultés d'embarquement sur rivières
- Bateaux faible tirant d'eau
- Parmi les Norvégiens, 12 affectés à ce service
 1 coulé..
- Développement du décortiquage, pour chargement à DAKAR
- 200.000 tonnes pourront être chargées en eau profonde.

INDOCHINE

- Riz et coolies : ça va à peu près.

AMERIQUE du NORD

- Innombrables chargements.
- A offert des transports avec bateaux neutres. Mais ...
 - BILBAO : difficultés avec le gouvernement espagnol.
 - LISBONNE : port tout à fait insuffisant
 1 déchargement de coton
 -- depuis, 4 bateaux ont dû renoncer.

- Taux de frêt devenus prohibitifs : 250 à 300 % !!
- Alors que nos frêts nationaux majorés de :
 - 30 % Algérie
 - 50 % autres pays
- Pour le transport chevaux, 5 cargos aménagés
- Certains en route.

AMERIQUE du SUD

- Enormes quantités marchandises, surtout, viande, café, graines de lin.
- Retard, là aussi, assez considérable.
- Café a dû laisser sa place aux graines de lin.

g
g g

Les CONVOIS.

- Grosse difficultés - très onéreux - ralentit rotation.
- Principale route pour la FRANCE :
 - CASA - Le HAVRE
 - 2 départs par semaine
- Impossible les multiplier.
- La visite à l'amiral DARLAN : Impossible les multiplier
- Nécessité de prévisions aussi complètes et exactes que possible.

g
g g

Les PAQUEBOTS CROISEURS AUXILIAIRES

- La réponse négative de l'amiral DARLAN.)

(Celui-ci dit qu'il est impossible en faire plus qu'il n'a été fait, et qu'il n'a pu réquisitionner plus de croiseurs aux. l'air, parce qu'il n'a fait.)

Cet exposé général n'est pas très satisfaisant. Nous voyons des certains erreurs, et il faut nous habituer à faire pour le mieux avec ce dont nous disposons.

M. le P.^t - La Commission remercie M. Veymieu de son exposé complet et précis.

M. Roux-Freissineug. - Je dirai quelques mots sur les relations entre l'Afrique du Nord et la métropole.

14 bateaux sont affectés au transport des passagers, ce qui est à peu près satisfaisant. Mais l'amélioration a été très faible pour le trafic des marchandises. Les cargos sont moins nombreux, et la rotation est ralentie par la nécessité de rejoindre à Gibraltar les convois venant de l'Atlantique. D'autre part, l'organisation générale laisse à désirer.

Quels sont les produits à transporter vers la métropole ?

D'abord les vins, en stock considérable, qui sont particulièrement précieux, cette année, en raison du faible degré des vins du midi. Si le réembarquement n'est pas fait, nous risquons une catastrophe à la fin de l'année. Tout est d'autant plus difficile que les fûts vides ne peuvent être réexpédiés de France en Algérie.

Autres produits que l'on ne sait comment transporter : les blés, les minerais, les piments, les moutons.

Pour le vin à transporter, les Algériens ont proposé d'aménager certains navires. D'autre part, on se demande pourquoi les navires qui ont conduit des soldats en Syrie ne toucheraient pas, au retour, un port de l'Afrique du Nord, où ils prendraient du fret à destination de la métropole. Ce ne serait pour eux qu'un peu ou deux de retard, et le résultat serait très précieux. Mais la Marine, consultée sur ce point, a opposé un refus intraitable.

D'autres exemples d'intransigeance se sont manifestés : le paquebot Ville d'Oran, qui transportait l'autre jour 75 passagers de la Marine militaire, a refusé d'embarquer des passagers de l'armée de terre et de l'armée de l'air.

M. le P.^t - Le ministre a déjà été saisi de cette suggestion relative aux bateaux revenant de Syrie.

M. de Camas. - Pourquoi, en raison de la pénurie des transports, ne pas utiliser sur place certains minerais, et ne pas distiller à moitié certains vins ?

M. Delpuech. - La question des relations entre la métropole et Madagascar est également délicate. Nous aurons besoin, d'autre part, d'importer du sucre, et celui-ci vient en grande partie de la Réunion. Quant à l'Algérie, reste la question du monopole du pavillon.

M. Roux-Freissineng. — Cette question ne peut soulever de difficultés. Et, en temps de guerre, des dérogations provisoires peuvent être apportées par décret, lorsque c'est nécessaire.

M. le P^t. — Cette question a déjà été posée au Ministre de la Marine Marchande, dont nous attendons la réponse.

M. Tasso. — L'ensemble et d'équilibrer les besoins et les disponibilités en tonnage. Y a-t-il un organisme central chargé de cette organisation ? Ce serait là le véritable esprit de guerre, et nous n'en sommes pas là ! Menageons notre tonnage, évitons le gaspillage. M. Delpuech parle d'importer du sucre ; mais est-ce nécessaire ? Importer de la viande est plus utile, ou des pâtes...

M. Veyssière. — Trop de rivalités entre les services empêche une bonne répartition des tonnages disponibles selon les besoins.

M. Tasso. — On ne sent pas la présence d'une volonté gouvernementale. Le plus grand nombre des navires de Marseille restent inutiles cinq et six jours dans le port, alors qu'il suffit de trois jours pour un voyage en Algérie.

M. Josse. — Y a-t-il au Ministère de la Marine un tableau qui donne l'importance des transports nécessaires pour le ravitaillement normal de la France en 1940, en même temps que l'importance des transports disponibles ?

M. le P^t. — Le Ministre de la Marine Marchande nous a donné ces chiffres.

M. Veyssière. — Sur l'insuffisance de nos moyens de transport pour le ravitaillement, je crois que nous devrions entendre le Ministre devant les trois commissions réunies de la Défense nationale.

M. Josse. — C'est un premier devoir d'éviter le gaspillage. On en a trop d'exemples.

M. Veyssière. — On aurait dû prévoir depuis longtemps une organisation centrale du ravitaillement.

M. Giacobbi. — Les relations entre la Corse et la métropole sont devenues difficiles. Trois bateaux sur six ont été réquisitionnés. D'autre part, les permissionnaires qui vont en Corse ou en revenant, sont obligés de passer par Marseille, et non plus par Nice. Les transports sur Marseille sont donc assurés dans des conditions parfois dangereuses, tandis que les bateaux partent vides vers Nice.

M. le P^t. — Le Ministre de la Marine sera interrogé sur cette question.

M. Coty. — Diverses précisions ont été apportées ici qui font remarquer

des faits graves. Il faut trouver les responsables, et les frapper.
M. le P^r - Nous dirons tous les conclusions utiles, tant au point de
 vue de la marine militaire que de la marine marchande.

Sous. CO de Transports -

M. Leonus Bernard en ayant, par lettre, formulé la
 demande, et nommé membre de la sous: commission
 de transports.

La séance est levée à 17 heures 25 minutes.

4^{ème} séance

mercredi 6 mars 1940

Présents : M. Le Jorgou, Gasnier-Duparc, Lemaistre, Cabart-Danneville, Leblanc, Tano, Leon Bon, Delpuech, Roux-Fremineng, Giacobbi, Elly, Gounin, Ouvre, Evén, du Fretay, Bellenger, Bringer, William Bertrand, Héry, de Blois, Louis Louis-Dreyfus, René Coty, Veyssière, Tony Revillon, Laurent-Eynac, Jasse, Rounel, Fayon.

Présidence de M. Le Jorgou

La séance est ouverte à quinze heures

Lettre du Ministre de la Marine Marchande

M. le P^t - En réponse aux questions posées par notre sous-comité des Transports, le Ministre de la Marine Marchande m'a adressé la lettre suivante :

Monsieur le Président,

[Paris le 5 mars 1940].

Par lettre du 29 Février, vous avez bien voulu me demander, au nom de la Sous-Commission des Transports, si la flotte qui ravitaille l'armée de Syrie ne pourrait pas, au retour, être utilisée pour prendre du fret à destination de l'Afrique du Nord ou de Marseille.

En réponse, je vous fais savoir que les navires expédiés à destination de la Syrie s'offrent pour le chargement, au retour, de marchandises à destination de l'Afrique du Nord et de Marseille et embarquent des quantités intéressantes de ces marchandises. Au surplus, j'ai profité des navires en retour de cette région pour charger dans l'île de Chypre des pyrites réclamées par le Ministère de l'Armement.

Vous me posez une seconde question concernant l'incidence que le monopole de pavillon peut avoir pour les navires étrangers libres et affrétés.

En ce qui concerne les navires étrangers libres, je n'accepte pas qu'ils prennent des chargements en Afrique du Nord à destination de la métropole ou inversement, mais je suis toujours prêt à traiter avec les armateurs de ces navires pour disposer de la totalité ou partie des espaces pour le transport de fret afin de conserver le contrôle de ces transports.

D'autre part, j'ai déjà en service entre l'Algérie et la

France un certain nombre de navires neutres affrétés à temps que j'emploie pour le transport des minerais et phosphates.

Si l'insuffisance du pavillon français m'obligeait à développer la recherche de pavillon étranger pour ce trafic, je n'hésiterais pas à le faire, la question des relations entre l'Algérie et la France dominant le principe du monopole de pavillon pendant le temps de guerre.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Signé : RIO.

M. Roux-Freymeng . — Cette lettre ne répond pas à la première question que nous avons posée. Nous demandions que les bateaux retour de Lybie prennent du fret en Afrique du Nord pour l'amener dans la métropole. Le ministre de la Marine affirme que ce serait leur imposer 2.000 Km. de voyage en plus. Je soutiens que l'escale à Tunis ne causerait pas un décalage, l'escale à Bohe, à peine, et qu'enfin l'escale à Alger aboutirait à un retard de 2 jours au total; ce qui n'inquiète, d'autant plus que les navires en question restent parfois des jours entiers machés dans le port de Marseille.

M. le P^e . — Nous demandons au ministre de la Marine Marchande les éclaircissements complémentaires.

Pêche à la morue . —

M. Gasnier-Suparc donne lecture de son rapport sur la pêche à la morue, fait au nom de la Sous-Commission des Pêches.



étude,

Au début de cette courte ^{étude,} qui n'est qu'une mise au point, il n'est peut-être pas inutile de rappeler en une phrase, que les Iles St-Pierre et Miquelon sont la plus vieille colonie française.

L'histoire douloureuse de notre action diplomatique autour de Terre Neuve et du French shore est trop connue et d'une actualité encore trop récente pour qu'il soit opportun de l'évoquer ; le moment serait-il au surplus bien choisi ?

Mais nous pouvons constater avec orgueil que, malgré les vicissitudes des traités et des affaires, les Iles St Pierre et Miquelon, et leurs habitants, ont conservé une haute acception de leur culture et de leurs origines françaises. Leur amour de la France, leur attachement à la Mère Patrie sont plus grands et plus forts que jamais.

En 1935, une mission, conduite par M. Flandin, se rendit au Canada pour célébrer le 3^e centenaire de Jacques Cartier, le génial voyageur de St Malo, découvreur du Canada qu'il a donné à la France.

Le Champlain eut à traverser les lieux de pêche. La T.S.F. nous y apporta un touchant message. C'étaient les marins de la grande pêche, disséminés sur leurs bateaux et leurs doris, à travers la mer froide et perverse, qui adressaient leur salut et leurs souhaits à la Mission, qui à leurs yeux incarnait la France, et au Maire de St-Malo qui pour la première fois sans doute fréquentait dans ces lieux ; dans ces lieux pourtant connus, et amis, mais également tragiques et attachants pour ceux qui aiment, apprécient les gens de mer et marins de la grande pêche, à l'écorce rude, et souvent brutale, mais à l'âme délicate, pleine d'idéal et de nostalgie, où se rencontrent tous les caractères et toute la poésie de la race.

Débarquant à St Pierre, nous avons été reçus par toute la population rare et pauvre. Elle avait pourtant tenu à dresser des arcs de triomphe où on lisait "Bienvenue à la France, de la part de la plus vieille colonie française". Nous avons tout vu, tout visité. C' était en été ; cependant le temps était rude, et nous avons entrevu ce que doit être la vie dans cette petite île exilée et fidèle.

Aussi les plus sceptiques d'entre nous regagnèrent-ils leur somptueux navire en portant en eux-mêmes un forte et saine émotion.

Je crois qu'il est bon de parler ainsi devant la Commission du Sénat à l'heure où il est plus nécessaire que jamais que se constatent et se renforcent les soudures, par quoi se réalise le bloc, sans fissure, de l'empire français indivisible.

La guerre a durement atteint l'industrie de la grande pêche. Il ne pouvait en être autrement. La Marine Militaire, dont le rôle dans ce conflit est si grand et si fécond, a particulièrement besoin des chalutiers affectés en temps de paix à la grande pêche.

Sur 25 vapeurs, 16 ont été réquisitionnés et 9 laissés à la pêche.

Sur 13 navires à moteur, 8 ont été réquisitionnés, et 5 laissés à la pêche.

Donc, sur 38 navires, désignés plus particulièrement sous le nom de chalutiers, 25 sont réquisitionnés et 14 laissés à la pêche.

Les vapeurs réquisitionnés représentent 21.775 tonnes, les 14 laissés à la pêche 13.514 tonnes,74.

Mais les voiliers à moteurs, et les voiliers simples n'ont pas été réquisitionnés.

Il faut donc ajouter aux 14 chalutiers, 7 voiliers à moteur, (4.351 tonnes), plus 12 voiliers simples (3.998 t.30), plus encore 1 cordier, le "Gurré Herria", mentionné à part.

Soit en tout 34 navires.

Le chalutier "Président Houduce", le voilier à moteur "Saint Jean" et le voilier "France" dont on avait pensé qu'ils pourraient faire la campagne, ne prendront pas la mer.

Le "Saint Martin Légasse", ayant subi des avaries en cale sèche, ne pourra commencer la campagne qu'après réparations ; c'est la fortune de mer. Par contre, plusieurs navires sont déjà

partis : le "Duguay-Trouin", "l'Orage", etc...

Deux chalutiers, navires importants, sont encore en construction.

L'un appartient à la maison d'armement Duhamel. Il est construit en Angleterre. Dès qu'il sera achevé et livré, il sera affecté à la grande pêche. Gain important.

Le second chalutier, de la maison d'armement Huret de Bordeaux, est en voie d'achèvement à Rouen. Il s'appelle "l'Islande". Ce navire a fait, depuis plusieurs mois, et fait encore, l'objet d'une longue dispute.

On avait espéré, jusqu'au dernier moment, qu'il échapperait à la réquisition. L'armateur avait même engagé tout son équipage.

Or, au dernier moment, "l'Islande" a été réquisitionné.

Sitôt que les hommes d'équipage, qui avaient été engagés, ont appris cette nouvelle, ils ont éprouvé un grand mécontentement parce que leur engagement allait devenir caduc : ils ont alors alerté leur syndicat, et leurs défenseurs naturels, les parlementaires et le Département de la Marine marchande, pour obtenir que la mesure soit rapportée. Jusqu'à présent, les réclamations sont restées sans résultat.

Pourtant, dès le 8 décembre, lorsque la Marine marchande a appris, d'une façon d'ailleurs indirecte, le projet de réquisition, elle s'est entremise auprès de la Marine militaire. Elle a fait remarquer, que de larges réquisitions avaient déjà fortement mutilé notre flotte de pêche ; qu'elle était en droit de penser (d'après même les réponses antérieures de l'Amirauté, qu'aucune réquisition

nouvelle ne serait opérée. La Marine marchande ajoutait que "l'Islande" était un bateau de remplacement, protégé par les instructions ministérielles elles-mêmes.

Elle attirait l'attention de l'Amirauté sur le grave préjudice que la réquisition de "l'Islande" allait causer à la maison Huret, dont un des navires sur deux qu'elle possédait, était déjà réquisitionné.

Le Département de la Marine marchande indiquait encore qu'une telle réquisition pourrait avoir une influence désastreuse sur l'armement en général ; car les armateurs allaient hésiter à engager les gros capitaux nécessaires à la préparation d'une campagne, dans la crainte qu'au dernier moment on leur enlève leur navire, en leur laissant la perte. Enfin, pour terminer, le Département de la Marine marchande donnait la liste des navires que leurs armateurs avaient l'intention d'armer, et demandait à l'Amirauté de faire connaître sa décision à leur sujet.

Le Ministre de la Marine militaire a répondu le 20 décembre 1939. Dans cette réponse, il donne l'assurance que les chalutiers, les cordiers et les voiliers désignés par le Département de la Marine marchande ne seront pas réquisitionnés, à l'exception toutefois de "L'Islande".

Malgré cette réponse catégorique, la correspondance s'est encore poursuivie pendant quelque temps ; mais l'Amirauté est restée sur sa position. "L'Islande" est donc toujours sous le coup d'une réquisition.

Ceux qui s'intéressent à la question de la grande pêche ne peuvent que le regretter. Mais qui doit décider, en dernier lieu, dans une telle occurrence, sinon ceux qui ont la responsabilité d'avoir à atteindre le but unique que nous poursuivons tous, le salut de la Patrie ?

Il faut que ceux qui défendent les intérêts les plus légitimes et les plus importants, sachent exercer sur eux-mêmes une discipline implacable, et s'inclinent devant le grand intérêt général, supérieur à tous les autres intérêts, même si ceux-ci sont considérables et même si par quelque côté ils affectent eux aussi l'intérêt général, mais d'une façon secondaire.

Bref, si l'on considère le tonnage, 22.853 tonnes ont été réquisitionnées, 21.868 tonnes ont été laissées à la pêche. C'est un déchet supérieur à 50 %.

L'Amirauté a apporté la plus grande bonne volonté à donner satisfaction aux demandes d'affectations spéciales.

On a formulé 55 demandes, elle en a accordé 50.

Le département de la Guerre, lui-même, a lâché 5 mobilisés.

Les chalutiers comportent 673 hommes d'équipage. Les autres navires 718, soit en tout 1.391 hommes d'équipage.

Toutes les autorités compétentes ont, d'autre part, conjugué leurs efforts, pour que le ravitaillement de ces bateaux soit totalement assuré, malgré la hâte qu'il a fallu parfois apporter.

2
1 1

Il faut néanmoins envisager la situation telle qu'elle est.

Notre flotte de la grande pêche est amputée de plus de moitié, et cette industrie est gravement atteinte.

La perte est d'importance.

Nous pêchons, bon an mal an, au cours d'une campagne de pêche, 600.000 quintaux métriques de morue environ, sur lesquels 300.000 sont consommés en France et 300.000 exportés.

En 1938, le produit de la pêche s'est élevé à 140 millions de francs. Il a été vendu à l'étranger pour 92 millions 410.000 fr. de poisson.

Les plus optimistes pensent que le produit de la pêche pourra être, pendant 1940, la moitié d'une pêche normale. Mais il faut probablement être plus prudent dans ses évaluations, et n'escompter cette année que les $\frac{2}{5}$ d'une pêche normale. C'est dire que nous produirons à peine la quantité de morue nécessaire à notre consommation ; et c'est d'autant plus inquiétant que l'Intendance se propose d'exercer largement son droit de réquisition. Sur un stock de 1.500 tonnes, elle en a réquisitionné 750, c'est-à-dire la moitié. A peine les stocks actuellement constitués permettront-ils de faire la soudure.

Mais ce n'est pas tout.

Nous avons aussi la clientèle de plusieurs marchés étrangers à approvisionner si nous voulons les conserver. Et c'est nécessaire, car un marché perdu est difficilement reconquis. Or cette année, ces clients étrangers sont particulièrement friands.

Notre traité avec l'Espagne, prévoit une livraison de morue

de 30 millions 800.000 francs ; ce qui équivaut à environ 60.000 quintaux. Notre arrangement du 31 janvier 1940 avec la Grèce prévoit une livraison de morue de 20 millions de francs, soit 40.000 quintaux.

Des négociations avec l'Italie sont en cours, et se poursuivent sur une base de 20 millions de francs, soit 40.000 quintaux.

C'est donc 140.000 quintaux que nous devrions pouvoir exporter, pour satisfaire ces trois seuls pays, et nous avons d'autres clients à fournir, il est vrai de moindre importance. Car tous les marchés sont en ce moment acheteurs, y compris Porto-Rico qui paierait en dollars.

Il faut donc, à tout prix, donner à nos clients une satisfaction au moins partielle, mais substantielle. C'est tout l'avenir de notre industrie qui est en cause, car ainsi que nous l'avons déjà dit, un marché perdu est difficilement retrouvé.

Et puis, la morue de petite dimension n'est pas consommée en France, il faut donc qu'on l'exporte, mais on ne peut pas n'exporter que la petite morue.

2
2 2

Pour parer à l'insuffisance de notre production en 1940, d'aucuns ont pensé qu'ils convenait d'acheter de nouveaux bateaux et de les armer à St Pierre même pour diminuer les risques. Les Saint-Pierrais ne demandaient qu'à être mobilisés sur place ; la colonie pourrait de son côté fournir les équipages et s'il avait manqué quelques spécialistes nécessaires, on aurait pu les trouver en France.

Le chef du territoire de St Pierre a envisagé l'achat de deux, puis de quatre, et enfin de six goélettes qu'on aurait pu se procurer à Terre-Neuve, au Canada ou au Groënland. Le prix unitaire était de 2.150.000 frs, soit une dépense globale de 12.900.000 frs pour les six goélettes. Cette dépense, qui n'eut été qu'une avance, aurait pu être imputée sur le crédit de 480.000.000, alloué au Département de la Marine Marchande, pour achat et constructions de navires pendant le premier trimestre 1940. Beaucoup de travail aurait été ainsi procuré aux Saint-Pierrais, et les indemnités de chômage qui leur sont payées, auraient été diminuées d'autant. Le Ministre des Colonies était tout à fait d'accord.

Mais le ministre de la Marine marchande n'a pas consenti à donner suite à ce projet.

Il a invoqué l'insuffisance des crédits dont il dispose. Les 420.000.000, qui lui sont en effet alloués pour le premier trimestre 1940, seront, dit-il, tout à fait insuffisants, car ils s'appliquent à la fois à la flotte de commerce et à la flotte de pêche, en vue de la réalisation d'un programme qui constitue une oeuvre considérable.

Son Département a fait valoir aussi une autre objection.

Le tonnage dont dispose la grande pêche en temps de paix est, dit-il, tout à fait suffisant. Il est donc inutile de multiplier le nombre de navires, nombre qui constituerait un poids mort après la guerre.

Ces arguments ne sont pas probants.

On peut discuter et même contester leur valeur.

Le crédit de 12 millions 1/2 n'apparaît pas comme vraiment excessif si on le compare aux 420 millions alloués pour un seul trimestre. Il s'agissait d'ailleurs d'une simple avance.

Et, d'autre part, l'existence de quelques navires supplémentaires, après la guerre, ne saurait constituer, quoi qu'on dise un événement catastrophique; et, quand finira la guerre ?

Chacun peut donc, tout en restant orthodoxe, conserver sur ce point sa liberté de jugement. On pourrait, il est vrai, objecter en outre que l'armement de ces navires eut été difficile même avec l'appoint des St-Pierrais.

En tout cas, il semble que pour cette année on doive renoncer à l'acquisition de bateaux.

Par contre, le Ministère de la Marine marchande a pensé, qu'il convenait d'acheter à l'étranger une certaine quantité de morue, qui serait ensuite réexportée.

Il a même décidé l'achat de 4.500 tonnes, marché qui est en ce moment en cours de réalisation.

Cette morue est achetée verte, et doit être travaillée dans les sécheries et chez des saleurs français. Il s'élève de sérieuses objections douanières ; elles ne sont pas cependant insurmontables.

Les maisons importantes, qui possèdent de grandes usines, peuvent évidemment, sans aucune difficulté, faire un tri de leurs poissons, et affecter une partie de leurs usines à traiter le poisson français, et d'autres parties le poisson importé.

Les industriels moins importants ne pourront pas effectuer cette division dans leurs usines. Mais le poisson français et le poisson importé sont facilement reconnaissables et pourront être sans difficulté partagés après avoir subi le traitement dans les sécheries.

Cette morue est achetée 3 fr ou 3 fr,50 le kilog, prix auquel il convient d'ajouter 2 fr ou 2fr,50 pour le fret et l'assurance ; il faut encore ajouter les droits de douane de 2 fr. Mais on étudie une combinaison, qui consisterait à faire entrer en admission temporaire la morue importée, ce qui supprimerait les droits de douane.

Les négociants vendeurs de morue, auraient bien voulu pouvoir toucher la prime d'exportation de 65 fr. par quintal, sur la morue importée, et ensuite exportée.

Mais le Ministère de la Marine marchande s'oppose très nettement à cette prétention ; sa position, à ce point de vue, est irréductible : on doit d'ailleurs l'approuver entièrement.

§
§ §

Telle est en résumé la situation de la grande pêche, et de notre flotte. Elle est inquiétante.

Il faut pourtant éviter à tout prix que cette industrie interrompe son activité.

Elle est fonction des mœurs séculaires, des populations

de nos côtes bretonnes et normandes. Elle est la pépinière des équipages de la Flotte, c'est chez elle que la Marine nationale, puise ses marins les plus robustes et les mieux amarinsés. Elle est une école magnifique d'endurance, de dévouement et de courage. Elle ne doit pas périr.

Nous vous demandons de donner mission à votre Sous-Commission de suivre cette question de très près. Nous lui demandons aussi d'émettre formellement le vœu que les deux Ministères intéressés conjuguent leurs efforts pour conserver et maintenir dans la plus grande prospérité l'Industrie de la Grande Pêche, si utile à tous points de vue à la richesse du Pays.

M. le P^t remercie M. Gasnier-Duparc de son rapport.

M. Deblanc. — La Sous-Com. des Pêches a approuvé à l'unanimité le rapport de M. Gasnier-Duparc ; je dois seulement apporter deux observations :

1°) — S'il apparaît d'après le tonnage des bateaux réquisitionnés qu'il est resté pour le service de la pêche à peu près la moitié du tonnage total — il ne faut pas en conclure, M. Gasnier-Duparc d'ailleurs l'a fait remarquer, que le produit de la pêche devra être à peu près la moitié de ce qu'il était avant les réquisitions.

En effet, le tonnage des navires laissés pour la pêche s'il comprend la totalité des voiliers ne comprend plus que 11.000 tonnes environ de chalutiers.

Or le chalutier pêche trois fois plus que le voilier.

Il résulte de cette constatation, en tenant compte tant des chiffres de tonnage de chacune des catégories de navires laissés à la pêche, qu'il serait dangereux de prévoir pour la pêche à la morue de cette année un tonnage en produits supérieur au quart de ce qu'il était avant la guerre.

2°) — Demander à M. le Ministre de la Marine Marchande qu'il insiste auprès de M. le Ministre de la Marine de Guerre pour que si possible, le navire l'Islande, en construction, soit laissé à la pêche s'il n'est pas indispensable à la défense nationale.

M. Gasnier - Duparc. — Au sujet de la première observation, qui me paraît justifiée, je conviens que les évaluations peuvent varier. Au sujet de la seconde, je crains que la Marine ne manœuvre le refus qu'elle a opposé déjà énergiquement aux demandes relatives à l'Islande. Refus peut-être justifié étant donné le besoin de la Marine pour le magnifique effort qu'elle fournit.

La Commission décide que le rapport de M. Gasnier - Duparc et les observations de M. Leblanc seront transmis aux ministres de la Marine et de la Marine Marchande.

Audition de M. Campinchi, Ministre de la Marine.

L'audition est commencée à 15 heures 30 minutes.

Voir compte-rendu sténographique

La séance est levée à 18 heures 15 minutes.

==

5^{ème} séance

mercredi 8 mars 1940

Présents . MM. Le Jorger, Leblanc, Ewen, Henry, René Hachette, Louis Louis - Dreyfus, Villault-Dickernois, de Blois, de Camas, Giacobbi.

Présidence de M. Le Jorger .

La séance est ouverte à quinze heures.

Port de Dunkerque .

M. Louis Louis - Dreyfus donne lecture des conclusions de son rapport sur le port de Dunkerque, adoptées par la Sous-Com. des Transports :

CONSIDERATIONS GENERALES

Dunkerque demande simplement que les denrées dont il va être parlé plus longuement et qui, avant la guerre, étaient importées dans son port, continuent à y être déchargées ; il s'agit surtout des céréales, des graines oléagineuses, des textiles et des matières dites pondéreuses ; leurs centres de transformation au surplus, ne sont-ils pas déjà établis dans son hinterland ?

Dans le plus grand nombre de cas, les destinataires de ces marchandises regrettent le détournement de Dunkerque qui cause préjudice au port et à eux-mêmes. Il conviendrait de rétablir ce trafic ferroviaire, dont le tarif naturellement dépendrait de l'éloignement, les frais supplémentaires étant fixés sur les distances variables des lieux de consommation.

Actuellement, la S.N.C.F. satisfait difficilement aux nécessités de son trafic normal. L'intérêt général respecté, ceux de la S.N.C.F. et du port de Dunkerque seraient aussi respectés.

DENREES DIVERSES

MAIS - Cette céréale intéresse au premier chef la région du Nord. Les besoins agricoles de ces importants et nombreux départements exigent un approvisionnement régulier, d'autant plus facile que les Messageries Maritimes et les Chargeurs réunis, Sociétés françaises, ont maintenu leurs lignes régulières sur Dunkerque. Pourquoi envisager le débarquement d'une partie importante de maïs au Havre, déjà débordé ?

ARACHIDES & AUTRES GRAINES OLEAGINEUSES.- Les usines de la région - jusqu'à Arras - sont à la veille de licencier leur personnel, faute de matières premières. Le chômage est à prévoir. La cause, c'est qu'on a, en restreignant le tonnage autrefois destiné à Dunkerque, compromis depuis plusieurs mois le ravitaillement de la population.

LAINES & TEXTILES.- a) en ce qui concerne la République argentine, le Ministère de la Marine Marchande serait bien inspi-
pité, nous semble-t-il puisqu'il exerce un pouvoir direct sur
ces denrées, de les faire diriger directement et totalement sur
Dunkerque. Cela dépend de cet important Ministère.

b) en ce qui touche les provenances venant du Cap et de
l'Australie, elles sont déjà protégées par la surface d'entre-
pôt ; ces marchandises navigant sous pavillon britannique, elles
pourraient être transbordées dans certains cas du port anglais
à Dunkerque ou dirigées directement sur ce dernier port.

COTONS.- a) Cotons des Etats-Unis : Il apparaît à vo-
tre rapporteur qu'il tombe sous le sens qu'on arriverait à
décongestionner nos lignes de chemins de fer en déchargeant
ces marchandises non au Havre ni à Marseille, mais à Dunkerque
pour la partie qui intéresse cette ville et son hinterland.

b) Cotons d'Egypte : C'est surtout dans les régions de
Dunkerque et de Paris qu'ils sont travaillés dans les usines.
On les dirige surtout sur Marseille. De la sorte, le prix de
revient est augmenté et les voies ferrées congestionnées.

c) Cotons des Indes : Les armateurs anglais seraient
tout disposés à diriger leurs navires sur Dunkerque, s'agissant
de minerais et de cotons qui composent le chargement de leurs
navires et cela dans l'intérêt de toute la région du Nord. Il
n'y aurait qu'à donner des ordres fermes.

d) Cotons d'Argentine & du Brésil : mêmes observations
que ci-dessus, les quantités étant toutefois plus restreintes.

Pour finir ce chapitre relatif aux cotons, rappelons que
Dunkerque avait déjà créé avant la guerre la construction d'un
hangar, dont les frais furent payés.

POTASSES d'ALSACE.- La potasse constitue une matière
première relativement peu coûteuse et qui ne saurait supporter
un frêt fluvial élevé ; ce transit se fait d'ailleurs par le
Rhin. Mais il conviendrait d'accorder, en faveur de Dunkerque,
une modération des prix ferroviaires. Le Ministère des Affaires
Etrangères s'y opposa, dans une préoccupation d'ordre national
devant laquelle chacun n'avait qu'à s'incliner ; le roi cheva-
lier vivait alors ; depuis, les temps ont changé, la Belgique
officielle n'a pas gardé la même conception de la neutralité ;
à situation nouvelle et tant qu'elle durera, que la France n'hé-
site pas, délicatement, à opposer une attitude nouvelle ; il y
va maintenant de sa dignité, de ses intérêts économiques. Si le
Ministère des Affaires Etrangères ... mais qu'il nous comprenne
à demi-mot.

AUTRES OBSERVATIONS

RECRUTEMENT des ETATS-MAJORS.- La Marine Militaire, ne
faisant que son devoir en cette période de guerre, a d'office
mobilisé les officiers de Pont et ceux des Machines qui étaient
à terre, avant les hostilités. Les officiers nouveaux, pleins
de bonne volonté d'ailleurs, n'offrent pas les garanties des
diplômes ; de même pour les équipages. Nous tournant vers la
Marine de guerre, nous faisons appel au sentiment de sa solida-
rité avec la Marine commerciale. Prenons un cas suggestif. Vo-
tre rapporteur signale à ses Collègues et aux deux Ministres le
cas du navire Yalou qui doit prochainement charger à Dunkerque.

Or il est en train de décharger 2.800 tonnes de maïs au Havre alors que cette denrée est destinée à la région de Dunkerque.

En bref, d'une part, répartition fâcheuse, pas pratique entre nos ports français, d'autre part, insuffisance des officiers et équipages. Il est temps que cela prenne fin.

La LECON du PASSÉ

D'aucuns ne se rendent pas compte suffisamment que les circonstances ont fait la bonne conduite de la guerre, que si nous voulons être vainqueurs, et le voulant fermement nous le serons, il faut tenir compte de ces deux éléments capitaux et ensemble constitutifs du succès,

1^{re}- les armes, les munitions, les chars d'attaques, l'artillerie burde, etc..

2^e- L'organisation économique.

Un Général allemand écrivit, autrefois, dans son commentaire de l'ancienne guerre que la guerre totalitaire d'un pays ne doit surtout servir qu'à réaliser les ambitions de sa politique économique. Grande fut la surprise à Rothondes de la délégation allemande quand elle constata, à sa joie, que la délégation présidée par le Maréchal FOCH ne comprenait pas un seul représentant des intérêts économiques de la France.

Les conclusions du rapport de M. Louis & Louis Dreyfus sont approuvées. Elles seront transmises au Ministre de la Marine Marchande.

Port de Nice

M. Louis Louis Dreyfus donne lecture des conclusions de son rapport relatif au port de Nice.

CONSIDERATIONS GENERALES

Le célèbre programme ferroviaire de M. de Freycinet n'avait qu'un défaut, c'était d'être trop complet : trop de trains, d'aucuns diraient "électoraux".

Dans un autre plan, nos ports de mer sont trop nombreux et, partant, trop dispersés. Mieux eut valu un vaste plan d'ensemble, inspiré par l'intérêt général, et consacrer aux ports choisis un effort financier massif.

En ce qui touche Nice, son maintien et son développement s'imposent à l'Etat. Votre rapporteur, par acquit de conscience, s'efforcera de convaincre ses Collègues, s'ils ne le sont déjà.

MARSEILLE -

L'honorable Ministre du Blocus - lors d'une récente séance devant la Commission de la Marine du Sénat - après avoir fait allusion à Villefranche - plutôt destiné à la guerre qu'au commerce rendit surtout compte de son inspection personnelle à Marseille, adressa son hommage à la Chambre de Commerce et aux autorités administratives et locale de ce grand Port ; il loua leur activité, leurs efforts en faveur du blocus. Par contre, il déclara que - surtout dans les circonstances que nous traversons - le maximum de rapidité dans le chargement et le déchargement des navires

était, d'après son propre examen sur place, loin d'être atteint. C'est un fait, Marseille est embouteillé.

VOIE FERREE

Nice est desservie par des wagons qui font le transport de ses marchandises jusqu'en Suisse ; il suffit de lire l'indicateur des chemins de fer pour en être convaincu, ou de se rendre en gare et sur la ligne pour le constater de ses propres yeux.

INSTALLATIONS TECHNIQUES

Il résulte des nombreux témoignages recueillis par votre rapporteur lors de la récente Conférence à la Chambre de commerce de Nice de sa propre expérience personnelle, qu'il existe à Nice de nombreuses machines modernes et solides, c'est-à-dire que la superstructure est excellente, et a été adaptée à l'infrastructure des quais largement et solidement construits.

Enfin, les ouvriers, en particulier les grutiers, sont nombreux mais, hélas, trop souvent inoccupés ; le chômage niçois, qui donne naissance à de vives plaintes, s'accroît chaque jour ; les ouvriers et les patrons sont d'accord pour soutenir qu'on sacrifie les intérêts de Nice injustement surtout à ceux de Marseille ; les deux sont conciliables et, à l'activité de la grande ville phocéenne pourrait et devrait être ajoutée celle de Nice.

Votre rapporteur se sait impartial dans ce débat ; en effet, son père, alsacien, opta pour la nationalité française dès le lendemain de la guerre de 1870 et il y fonda une succursale qui fonctionne aujourd'hui encore pour l'importation des graines et grains exotiques.

Le TRAFIC de NICE.

Il est surtout constitué par les denrées suivantes : bois, charbons, céréales, huiles, arachides de nos colonies ouest-africaines, surtout du Sénégal, ceci pour l'entrée ; chaux, ciment, matières de constructions, ceci pour la sortie. Qu'on n'objecte donc pas que Nice n'a pas de frêt de retour ; Marseille, tout récemment, a été obligé d'y charger chaux et ciment, matières lourdes.

IMPORTATION & EXPORTATION .- Dès le début des hostilités,

les denrées antérieurement prévues pour Nice furent déroutées ; les vins n'y viennent plus, ni les bateaux transportant l'huile et les semoules. Ce n'est pas une question de tirant d'eau car la profondeur moyenne dans le port marchand varie entre 6 m., 50 et 7 mètres.

37

CONVOIS. - Les convois sont maintenant installés spécialement dans les eaux de l'Atlantique jusqu'à l'entrée de la Méditerranée ; ils offrent une sécurité presque absolue, forcément au détriment de la rapidité de leurs rotations.

TRAVAIL. - Avant la guerre, le total des importations et des exportations constituait un frêt global de 500.000 tonnes.

En 1937, 1938, se dessina un léger fléchissement mais il n'augmenta pas pendant le premier trimestre 1939. L'importation du charbon est tombée, en comparant les trimestres 1939 & 1940, de 40.000 tonnes à 11.000. Dans la même proportion, les huiles et les céréales.

Nice pourrait facilement doubler en 1940 son trafic d'environ 320.000 tonnes de 1939. Les Minoteries "Cérès" de Nice, la "Minoterie de Monte-Carlo" achètent caf Nice leurs blés tendres et durs d'Algérie et de Tunisie. En cas de mauvaises récoltes dans ces deux pays, le ravitaillement par chemin de fer des Alpes-Maritimes, consista à acheter des Manitoba et des blés durs des Etats-Unis. Je signale aussi, en cas de sécheresse en Algérie, le remplacement, par des avoines de l'Argentine, des jaunes et des rousses d'Algérie.

Enfin, quand l'huilerie de Nice est à court d'arachides du Sénégal, ou lorsque celles-ci dépassent le cours mondial, les "Huilleries de Nice" sont forcées de recourir aux grains des Indes caf Nice.

RAPPORTS entre NICE, l'ITALIE & l'ESPAGNE. - Nice est sur la route Valence, Barcelone et Gênes ; machines, automobiles, minerais de fer, cuivre, mercure, constitueraient pour elle une renaissance d'activité.

NICE PORT de VISITE. - Malte, Oran, Sète, Marseille, Port Saïd, Haïfa, sont déjà incorporées ; Nice pourrait être le port de visite, près de la frontière, à l'égard des neutres et délivrer les certificats légitimes. Les autorités maritimes verraient d'un bon oeil - tout en tenant compte des lenteurs forcées - diminuer dans la mesure du possible la longueur des rotations et soient organisées en tout cas pour réduire au minimum les formalités dans le port.

HANGARS. - Un hangar pourrait être établi au quai Infernet à Nice ; les études sont faites, les frais fixés ; il fonctionnerait d'ici 3 à 4 semaines.

REUNION des CHEFS de SERVICE. - Il serait essentiel dans l'intérêt et la compréhension du service que les hauts fonctionnaires d'Algérie, de Sète, de Marseille et de Nice, se réunissent au moins chaque mois, tantôt à Alger, tantôt à Marseille ; ici, comme partout, il importe qu'il y ait une vraie collaboration entre les Services, d'autant plus que l'Algérie, Sète et Nice n'ont pas des intérêts contraires.

Brusquement, Nice a été sacrifié, alors qu'autrefois lui faisaient leur part les "Compagnies Transatlantiques", les "Transports Maritimes", les Maisons Fraissinet, Paquet, Touache, Leborgne, etc.. l'escale de Villafranche a été abandonnée depuis le début des hostilités. Nice pourrait et devrait prendre une part, inférieure à Marseille s'entend, aux voyages tous les 20 jours d'Algérie en France et retour.

Il y a deux bateaux qui font le service sur l'Ouest, l'Algérie, Oran une fois par semaine, Alger, deux bateaux tous les 15 jours, Port de Constantine, un Tunis ; et Nice développerait ainsi son trafic côtier avec la Corse et l'Italie.

(Marchand.)
Les conclusions du rapport sont adoptées et seront transmises au Ministère de la Marine.

M. le P^t - Nous devions entendre aujourd'hui le Ministre de la Marine Marchand. Celui-ci n'est pas venu devant le C^o en raison de la démission du Cabinet.

La séance est levée à 15 heures 25 minutes.

Présents. — MM. le Gorgeu, Evén, Pitti-Ferrandi, William Bertrand, Dufretay, Villaut-Duchenois, Delpuech, Léon Bon, Giacobbi, Roux-Freissneng, Jamier-Duparc, Leblanc, Veyssiére, Elly, de Camas.

Présidence de M. le Gorgeu.

La séance est ouverte à 14 heures 15 minutes.

M. le P^t — Mardi dernier, la Commission de l'armée et de l'air s'étant réunie l'une et l'autre, décidèrent de demander au Sénat d'entendre les conclusions de leurs rapports, avant de discuter les interpellations prévues pour la réunion en comité secret. En au courant de cette décision, j'ai bien pu me permettre de ~~leur~~ demander ~~à~~ à M. le Président du Sénat d'exposer à l'Assemblée, au nom de la Commission, la situation de notre marine militaire. J'espère que la Commission m'approuvera. (assentiment).

M. le P^t — Je salue la bienvenue à notre collègue M. Pitti-Ferrandi, qui a été désigné comme membre de la Commission et assiste à notre séance, bien qu'il n'ait pas été officiellement proclamé encore.

M. le P^t — J'ai reçu du Ministre de la Marine, à qui j'en avais demandé, un document relatif aux événements de la guerre en Norvège, et notamment aux opérations maritimes des flottes anglaise et française.
[M. le P^t donne lecture de ce document].

Les faits récents ~~pour~~ confirment la supériorité de flottes anglaise et ~~française~~ française sur la flotte allemande. Nous devons pourtant poursuivre notre effort, étant donné, entre autres, que l'Italie dispose de deux 35.000 tonnes. N'oublions pas

que la marine française doit toujours rester la seconde d'Europe.

M. Garnier-Duparc. — Les renseignements relatifs aux bateaux allemands coulés ne sont pas toujours précis.

M. le P.^t — Il n'est parfois difficile d'identifier les navires, qui changent souvent de nom.

M. Delpuech. — Nous devrions savoir quelle part exacte la flotte française a prise aux opérations de Norvège. L'opinion s'abouche de rien rien apprendre; quant au Parlement, et spécialement à notre Commission, ils ont le droit d'être informés de ce que fait la flotte française! Or, on ne nous dit rien. Je serais heureux que notre Président posât clairement cette question lors de l'intervention qu'il se propose de faire.

M. le P.^t — D'après les renseignements que j'ai recueillis, nous n'avions là-bas que des torpilleurs et sous-marins; et pas de grands navires. On a pu croire que certains gros navires étaient partis vers le nord ces jours derniers; il n'en était rien. En réalité, ce sont les Anglais qui sont chargés du secteur de la mer du Nord; ils ont mis ~~leur~~ leur point d'honneur à lutter là-bas, d'abord avec leurs propres forces.

M. Delpuech. — C'est peut-être fait bien, je n'en discute pas. Mais je répète que nous avons droit à des ~~explications~~ précisions.

M. le P.^t — Nous n'en saurons pas plus que je n'ai pu dire: la flotte française a participé à l'action; et elle était représentée par de petits bateaux. La note du Ministère précise qu'elle n'a subi aucune perte.

M. Veyssière. — Il est normal que l'action anglaise ait été la plus importante, puisque le secteur du nord est celui des Anglais. Il est normal, d'autre part, que le maximum d'informations soit donné. Il suffirait d'un démenti pour renseigner les Allemands sur la position de nos navires.

M. Delpuech. — Je comprends qu'on ne dise pas certains choses au public, mais nous, nous avons le droit de savoir.

M. Pitti-Ferrandi. — Sait-on comment les mines ont été placées dans la Baltique?

M. le P.^t — Nous ne l'avons pas su.

M. Garnier-Duparc. — Un corps expéditionnaire français est-il parti?

M. le P.^t — Rien n'a été dit officiellement. Mais on a vu partir de Brest des bateaux emportant les hommes qu'on avait récemment préparés.

et équipés au moment de l'affaire de Finlande.

M. de Camas. — Certains Polonais du Marbikan sont partis, m'a-t-on dit.

M. Elly. — Combien les Allemands ont-ils détruit de bateaux marchands norvégiens ? Car on peut se demander si le vrai but de l'expédition allemande n'était pas de détruire la flotte de commerce norvégienne, afin qu'elle ne pût être utile aux alliés.

M. le P.^r — Le Ministre de la Marine marchande a demandé que la Commission l'entende mercredi prochain, puisque l'audition qui devait avoir lieu dernièrement n'a pu avoir lieu. Au cours de cette même séance, nos collègues Roux-Freissineug, Delpech et Tanno nous communiquèrent les résultats de l'enquête à laquelle ils se sont livrés.

M. Roux-Freissineug. — Je suis allé à Casablanca. L'affaire des ~~catastrophes~~ torpilles La Raillieuse, qui a sauté, et coulé, ~~catastrophe~~ catastrophe qui a causé 30 morts ~~et~~ appelle des explications, et reste mystérieuse.

M. Giacobbi est nommé membre de la sous-com. du matériel.

M. William Bertrand est nommé membre de la sous-com. des transports.

La séance est levée à 15 heures.

==

7^{me} Séance

Mercure du 24 avril

Présents :