

Commission de la Marine

1940

Procès-verbaux des séances des  
Sous-Commissions

SOUS-COMMISSIONS de la MARINE MILITAIRE

Sous-Commission du Personnel



Président : M. le Comte de BLOIS

Membres : MM. DELPUECH

SOUS-COMMISSION de la MARINE MARCHANDE  
EVEN

JOSSE

Sous-Commission du MATERIEL

Président : M. GASNIER-DUPARC

GASNIER-DUPARC

Membres :

LAURENT-EYNAC

VILLAULT-DUCHESNOIS

de CAMAS

TASSO

GONNIN

Marcel PLAISANT

Tony REVILLON

ROUX-FREISSIONENG

Membres :

MM. René GOTTE

DELPUECH

JOSSE

Louis LOUIS-DREYFUS

ROUX-FREISSIONENG

TASSO

Leonus Béhard

200  
20  
Sous-Commission de la Marine Marchande

Sous-Commission de la Pêche

Sous-Commission de la Marine Marchande

2

SOUS-COMMISSIONS de la MARINE MARCHANDE

Sous-Commission de Pêche

Président : M. LEBLANC

Membres :

MM. de CAMAS  
du FRETAY  
GASNIER-DUPARC

Sous-Commission des Transports

Président : M. VEYSSIERE

Membres :

MM. René COTY  
DELPUECH  
JOSSE  
Louis LOUIS-DREYFUS  
ROUX-FREISSINENG  
TASSD  
Leonus Bénard

Sous-Commission du Personnel

mercredi 7 février 1940

Présent : M. le comte de Blaiz, Gouin, Saen.

Présidence de M. le comte de Blaiz.

La séance est ouverte à 10 heures

Rapport de M. Gouin sur les arsenaux de Ruelle et de Rochefort.

M. Gouin. -

La mission que vous avez bien voulu me confier se limitait au contrôle de la main-d'œuvre 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 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 manœuvres. Pourcentage trop important. Ces inconvénients n'apparaissent pas à l'arsenal de Rochefort. Je dirai mieux : de nombreux emplois détenus par des manœuvres 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.

4

#### 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 adroitemment au sabotage, ils peuvent nous réservé 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 côté à côté, 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 Pr<sup>e</sup> - Il faudrait que ~~considérez~~ la Commission de la Marine entende le Ministre sur les questions soulevées par cet intéressant rapport. Notre production en canons de 90 et en matériel de D.C.A. ne doit pas être affectée. Quant à la propagande communiste, le Ministre de la Marine n'semble pas avoir compris la gravité du péril, et l'amiral Darlan n'semble pas y croire, lui non plus.

M. Jouan . - On n'y croit pas davantage au ministère de l'Armement. Il y a là un danger auquel il faut faire, sous peine de graves mécomptes. Et l'action est d'autant plus nécessaire que, à part ces menaces-là, l'état d'esprit dans les arsenaux est bon.

M. le Pr<sup>e</sup> - Nous devrions donc entendre aussi le Ministre de l'Armement. Si c'est ce qu'en fait vous souhaitez, si vous plait, à la Commission de la Marine. (assentiment)

Aucun autre problème, actuellement, ne s'impose à nous pour une étude urgente. Nous pouvons considérer que la marine dispose aujourd'hui des effectifs dont elle a besoin. Si nous nous réunissons aurait que cela sera nécessaire.

La séance se lèvera à 11 heures 15 minutes.

Sous-Commission de Transports

Jeudi 8 février 1940

Présents. — M. Veyssiére, Roux-Freissinieg, Tasso, Delmasch,  
Louis Louis-Dreyfus, René Coty.

Présidence de M. Veyssiére.

La séance est ouverte à 14 heures 30.

Rapport de M. Louis Louis-Dreyfus sur Dunkerque

M. Louis Louis-Dreyfus donne lecture de son rapport.

Rapport de M. Roux-Freissinieg sur les communications avec l'Afrique du Nord.

[les notes de séance ont été prises seulement à partir de 15 heures 25, à cause de la séance du Sénat qui avait lieu le même jour].

[Le texte du rapport de M. Roux-Freissinieg figure aux archives]

M. Roux-Freissinieg — ..... Assurer une rotation plus rapide avec moins de bateaux, c'est doubler le nombre d'escorteurs; mais c'est une gestion de défense nationale.

Ensuite, il faudra modifier le régime même des transports, qui souffre partout des critiques. On n'a pas fait appel, pour régler cette question aux compétences qu'on aurait pu donner, et l'on a pris un personnel trop administratif. Il faudrait donner plus de liberté aux directeurs des transports maritimes, qui sont trop souvent paralysés. (Il arrive, par exemple, que le transport des moutons (plus d'un million de bêtes) qui doit être assuré pendant la seconde quinzaine de février ne trouve l'île dans de conditions satisfaisantes, les bateaux n'étant pas assez nombreux).

Je suis à la disposition de la sous-commission pour lui donner tous les détails.

7

A. le Ph. — Je regrette de n'avoir pu entendre l'oppose de M. L-Louis Degras, sur Dunkerque. J'ai entendu par contre celui de M. Adrien Frémery, qui est assez impressionnant. La réponse que je vais apporter après avoir consulté le Ministre de la Marine marchande mettra en lumière certains aspects de la situation qui ne laissent pas d'être inquiétants. L'état actuel de nos transports maritimes est sérieux, et c'en pousse à un problème essentiel de la défense nationale. C'est parce que j'étais au courant de ces difficultés que j'ai misé, dans une récente interpellation, sur la nécessité de faire produire le maximum au sol national, puisque nous ne pouvons assurer un ravitaillement normal par mer.

Malfais les efforts faits, le problème reste préoccupant, face sa gravité a été presque tout fait par le pays. Notre marine fournit actuellement un travail énorme, qui ne peut manquer d'user le matériel et de fatiguer les hommes, comme me le disait ce matin le technicien éminent p. M. Jean Marie. Il faut donc chercher un remède. Qu'avons-nous fait, et que ferons-nous ? Comment se présente l'avenir ? Nous cherchons du tonnage un peu partout dans le monde.

A. le Ph. développe un rapport dont suivent ici les grands lignes :

-- Résultats acquis au 15 Janvier:

- En dehors flotte nationale diminuée des navires coulés:
- Achat: -- 6 cargos de 8.000 T. en Amérique
  - I 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) Efin, 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. Le transport récent a permis reprise des pates alimentair

-- Vins: { Situation plus grave

} grands retards, car récolte excédentaire...  
les bateaux citernes: 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

I coulé..

-- Développement du décortiquage, pour chargement à DAKAR

-- 200.000 tonnes pourront être chargées en eau profonde.

#### INDO-CHINE

-- 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

I 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.

⋮⋮

### 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 des multiplier

-- Nécessité de prévisions aussi complètes et exactes que possible.

⋮⋮

### LES PAQUEBOTS CROISEURS AUXILIAIRES

- La réponse négative de l'amiral **DARLAN**

M. Rour. Frenneug. - J'ajouterais un détail, c'est que les navires qui devaient transporter des prisonniers entre l'Afrique du Nord et la métropole sont utilisés en partie pour transporter des personnes normales.

M. Tarro. - Le retard dans le transport des prisonniers vient aussi de la mauvaise organisation du travail à Marseille, où tout se passe

exactement comme si nous n'étions pas en temps de guerre.

M. Delpuech. — De temps a été perdu, à cause de l'arrangement des voies d'eau auxiliaires, que l'on a entrepris au dernier moment, lorsque le ministre de la Marine, à la suite d'une question que je lui posais en mars dernier, nous ait dit que tout était préparé à ce sujet.

D'autre part, nos navires qui vont vers la Syrie ne pourraient-il pas, lorsqu'ils reviennent, être utilisés plus rationnellement, et passer par l'Afrique du Nord, où ils prendraient de chargements ?

M. le Pr<sup>e</sup>. — Pour que le ministre de la Marine marchande doît être entendu par la Commission des Affaires étrangères, nous pourrons peut-être demander à M. le secrétaire d'offrir au Pr<sup>e</sup> de cette Commission une audience commune.

M. Tasso. — La marine militaire a requisitionné un certain tonnage marchand qui n'est pas tout entier utile. Une partie au moins pourrait être utilisée en Méditerranée. Il faudrait connaître le chiffre exact du tonnage marchand requisitionné, où il est, et à quoi il sert.

M. le Pr<sup>e</sup>. — Je tiens à signaler la spontanéité et la cordialité que rencontre le ministre de la Marine marchande dans sa collaboration étroite avec les services britanniques, qui vont jusqu'à nous faire des offres.

M. Tasso. — Certains navires neutres, de grécs entre autres, attendent dans le port de Brême, pendant que, sur les quais, des minéraux sont immobilisés et ne peuvent être transportés. Il y a là une question de monopole du portillon qui devrait être réglée dans un nouvel esprit "de guerre", et je propose que nous adressions une lettre dans ce sens au ministre de la Marine marchande. (anonyme).

M. le Pr<sup>e</sup>. — Nous demanderons au Président de la Commission de la Marine de poser au ministre toutes les questions qui ont été évoquées ici. Il faudra aussi que soit réglée la question de la situation des ports. Actuellement, on me dit qu'en Haute, de fréquentes grèves de café sont entreposées sans qu'elles puissent être distribuées dans le pays, pour des raisons de rivalité, ou seulement de paperasses qui opposent l'Intendance et le Recrutement.

M. Tasso. — Le travail est également mal organisé dans le port de Marseille, et, à la Ciotat, pour la construction navale, on constate des retards, alors qu'une casse est multipliée.

M. le Pr<sup>e</sup>. — Toutes ces questions seront posées au ministre, et la commission les portera d'abord devant la Commission de la Marine.

Sous-Commission des Pêches.

mercredi 6 mars 1940.

Présents. MM. Leblanc, Gasnier-Duparc.

La séance est ouverte à 14 heures 30, sous la  
Présidence de M. Leblanc.

Pêche à la Morue.

M. Gasnier-Duparc donne lecture de son rapport sur la pêche à la morue.

(Le texte du rapport de M. Gasnier-Duparc figure au procès-verbal de la séance de la Commission de la Marne du même jour, 6<sup>e</sup> mars 1940)

M. Leblanc propose deux observations : 1/ sur le bouage de navires laissé à la disposition de la pêche et sur les prévisions qu'il est possible de faire pour la prochaine campagne ; 2/ sur la nécessité d'insister auprès du Ministre de la Marine pour que le navire l'Islande soit laissé à la pêche.

(Le texte des observations de M. Leblanc figure au procès-verbal de la séance de la C<sup>o</sup> de la Marne du 6 mars 1940).

Les conclusions du rapport sont adoptées. Le rapport sera présenté à la C<sup>o</sup> de la Marne.

La séance est levée à 14 heures 50 minutes.

==