



PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION  
DE LA MARINE.

- Auditions -

- 1923 - 1926 -

- 9 février 1923 - Audition de M. RAIBERTI, ministre de la Marine.
- 30 novembre 1923 - Audition de M. RAIBERTI, ministre de la Marine.
- 11 janvier 1924 - Audition de M. RAIBERTI, ministre de la Marine.
- 12 mars 1924 - Audition de M. RAIBERTI, ministre de la Marine.
- 19 mars 1924 - Audition de M. LAURENT-EYNAC, S/S d'Etat de l'Aeronautique.
- 12 décembre 1924 - Audition de M. DUMESNIL, ministre de la Marine.
- 12 juin 1925 - Audition de M. Emile BOREL, ministre de la Marine.
- 18 juin 1925 - Audition de M. Emile BOREL, ministre de la Marine.
- 9 juillet 1926 - Audition de M. Georges LEYGUES, ministre de la Marine.

COMMISSION DE LA MARINE



-:-:-:-:-

Compte-rendu sténographique

de l'audition de M. RAIBERTI, ministre de la marine

-----

Vendredi 9 février 1923

( La séance est ouverte à 14 heures 55 minutes sous la présidence de M. de KERGUEZEC ).

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le ministre, vous avez demandé à la commission de la marine de vous entendre au sujet d'un supplément de 63 millions afférents au budget de la marine. La commission a accepté et a cru devoir en profiter pour vous prier de lui donner quelques explications sur des questions qui vont venir assez prochainement et sur lesquelles elle serait désireuse d'avoir votre avis, notamment sur les accords de Washington, l'embarquement des jeunes officiers, la défense des côtes, la création, au ministère de la marine, d'un organisme nouveau relatif à la défense sous-marine et enfin la liquidation des prises maritimes.

M. RAIBERTI, Ministre de la marine.- Je veux remercier tout d'abord la commission de la marine et son présiden-

d'avoir bien voulu me convoquer pour entendre la communication que j'avais l'intention de lui faire. Je répondrai ensuite aux questions qui me sont posées en vous remerciant, monsieur le président, de la grande courtoisie que vous avez montrée en voulant bien me prévenir des points sur lesquels je pourrais être interrogé.

Messieurs, la communication que je vais avoir l'honneur de vous faire est principalement d'ordre budgétaire, mais comme elle a un côté organique, j'ai pensé qu'il convenait de suivre, au Sénat, la même procédure que celle que j'ai adoptée à la Chambre des députés.

Avant que la commission des finances ne statuât sur les crédits dont je l'avais saisie, je suis allé devant la commission de la marine de la Chambre pour lui demander de donner un avis favorable aux propositions que j'avais faites à la commission des finances. Cette méthode m'a particulièrement bien réussi puisque la commission des finances, à part quelques réductions, a adopté les propositions que je lui avais faites et pour lesquelles j'avais obtenu l'avis favorable de la commission de la marine. J'ai donc pensé qu'avant que la commission des finances du Sénat n'ait à examiner les propositions budgétaires du gouvernement votées par la Chambre, il convenait que je vienne solliciter l'appui et l'avis favorable de la commission de la marine du Sénat.

Lorsque j'ai présenté le budget de la marine à la Chambre des députés, j'ai obéi à une double préoccupation : la première, c'était de tenir compte de la situation budgétaire, par conséquent, de réaliser toutes les économies possibles et, en tout cas, de ne pas présenter un budget en augmentation sur celui de l'année précédente.

Le projet de budget de 1923 se montait à 1.121 millions alors que le budget de 1922 était de 797 millions, mais le projet de budget de 1923 comprenait 323 millions pour les constructions navales qui ne figuraient pas dans le budget de 1922. Si l'on élimine ce facteur pour rendre les dépenses des deux budgets comparables, on trouve que le projet de budget que j'avais soumis à la Chambre était en diminution de 30 millions sur le budget de 1922, quoi que les crédits demandés pour l'aéronautique aient été doublés. En effet, des crédits, dans le budget de 1922, étaient de 30 millions seulement, tandis qu'ils s'élevaient à 60 millions dans le projet de budget de 1923. J'avais donc réalisé la première de mes préoccupations.

Mais il en était une seconde qui ne me tenait pas moins à cœur : c'était d'introduire dans le projet de budget de 1923 des dépenses nouvelles qui fussent la caractéristique de ce budget et qui répondissent aux voeux des commissions de la marine de la Chambre et du Sénat. De sorte qu'ayant la bonne fortune de venir aujourd'hui devant vous,

je peux relier cette audition à celle que vous avez bien voulu m'accorder au début de mon ministère et marquer en quelque sorte la relation qui existe entre elles.

J'avais, alors, essayé de vous donner le bilan de notre marine et de vous montrer, avec quelque serrement de cœur, la situation lamentable dans laquelle elle était tombée. J'avais particulièrement insisté sur la situation périlleuse de la défense des côtes et sur la triste situation de notre aéronautique. Mais après avoir établi cette situation, j'avais le devoir d'en sortir. Cependant, dans le projet de budget de 1923 je n'ai pu introduire aucun crédit correspondant à des dépenses nouvelles parce qu'aussi bien la commission des finances que la commission de la marine du Sénat avaient formellement exprimé, à diverses reprises, l'intention de ne voter aucun crédit qui ne figurât dans un de ces programmes que la commission de la marine du Sénat, en particulier, réclamait avec tant d'insistance.

Comme aucun de ces programmes n'était établi au moment de la préparation du budget de 1923, c'est-à-dire dans les mois de février et mars, ni même au moment du dépôt du budget, il m'avait été impossible - et c'était là un de mes remords - d'introduire dans le budget de 1923 des crédits pour les dépenses nouvelles destinées à remédier à la situation lamentable que je vous avais fait connaître.

Messieurs, je vous avais promis de me mettre à l'ouvrage. Aussi, profitant des travaux de mes prédécesseurs, ai-je pu établir assez rapidement un programme complet de la défense des côtes et de l'aéronautique, en même temps qu'un programme naval. C'est à l'Etat-Major Général, dont le chef est retenu loin de moi par une indisposition, mais qui m'a envoyé un de ses sous-chefs les plus distingués, l'amiral Brisson, c'est, di-je, à l'E.M. Général et à la somme considérable de travail qu'il a fournie dans ces quelques mois, que je dois d'avoir eu la satisfaction de pouvoir saisir le Conseil supérieur de la Marine de ces grands travaux.

Le Conseil supérieur approuva ces programmes naval, de défense des côtes et de l'aéronautique dans le courant du mois de juillet et si, comme je le disais tout à l'heure à M. le président, je n'ai pas encore pu vous envoyer ces trois documents, c'est que le dépôt de chacun d'eux n'intéresse pas seulement le département de la marine, mais est un acte du gouvernement tout entier et que, pour pouvoir le faire, il me fallait l'accord du ministre des finances. Celui-ci, jusqu'à présent, ne m'a pas donné cet accord pour des raisons de politique financière qui le regardent et ne regardent pas la marine, mais qui me font espérer que, dans un délai assez bref, je pourrai vaincre la résistance que j'ai rencontrée jusqu'à présent auprès de lui et vous saisi-

de ces trois documents qui, je le répète, sont prêts et n'attendent plus que votre sanction.

En même temps que le Conseil supérieur de la marine approuvait ces trois grands travaux, la commission des finances de la Chambre commençait l'examen du projet de budget pour 1923 et, à mesure que nous nous rapprochions du commencement de l'exercice nouveau, nous nous rapprochions également davantage des réalités budgétaires. Un certain nombre de dépenses que j'avais prévues dans le budget parce que je les croyais nécessaires paraissaient inutiles ; d'autres devaient être ajournées parce qu'elles ne ressortaient qu'à des mesures se plaçant près de l'ouverture de l'exercice et que les paiements correspondants n'auraient pas pu être effectués dans le courant de l'année 1923. C'est ainsi, notamment, que, sur les crédits prévus pour l'exécution du programme naval, un certain nombre d'ajournements de dépenses ont paru possibles au commencement de juillet et se sont augmentées à mesure que l'on s'est rapproché de la fin de l'exercice.

Vous vous rappelez, messieurs, qu'en même temps que le Parlement votait le programme naval il votait, par la loi du 18 avril 1922, un programme financier prévoyant l'inscription, aux années 1922, 1923, 1924 et 1925, de certaines annuités. La première annuité prévue pour l'exercice 1922 était de 160 millions ; la seconde, pour l'exer-

cice 1923, de 324 millions. Mais cette loi avait été préparée dans l'hypothèse où le programme naval aurait été voté, dans les deux Chambres, avant la fin de 1921. En réalité, il n'a été voté que le 18 avril 1923, de sorte qu'au lieu d'avoir la possibilité de dépenser une annuité entière, la marine n'a pu dépenser, la première année, qu'une demi-annuité. Il sembla, au mois de juillet, que 40 millions devaient être reportés sur l'exercice 1923, mais on s'aperçut, en octobre ou novembre, que ce n'était pas 40 millions, mais en réalité 80 millions qui devaient faire l'objet de ce report.

D'autre part, la commission des finances de la Chambre, examinant l'annuité que j'avais demandée pour 1923 et qui se montait à 324 millions, estima que les possibilités de paiement permettraient de la réduire de 50 millions et ramena ce chiffre à 283 millions. Mais si l'on ajoute à ces 283 millions le report de 80 millions qui doit s'effectuer de 1922 sur 1923, on trouve que l'annuité de 1923 est de 363 millions. Or, la Direction des constructions navales, consultée, a émis l'avis qu'elle ne pourrait dépenser, en 1923, que 312 millions. Vers le milieu de novembre on pouvait donc prévoir qu'il y aurait, sur l'année 1923, une disponibilité de 51 millions correspondant par conséquent à un ajournement possible de dépenses d'une égale somme.

De plus, par une révision encore plus rigoureuse des crédits que j'avais demandé, j'ai pu réaliser une nouvelle économie de 9 millions, ce qui portait à 60 millions les compressions de dépenses que, dans le courant du mois de novembre, j'avais pu faire subir aux propositions de crédits dont j'avais saisi la Chambre au mois de mars précédent. Ces 60 millions appartenaient à la marine ; ils faisaient partie du total de 1.200 millions dont j'avais saisi les Chambres. Aussi, étant donné le degré de misère dans lequel nous trouvions au point de vue de notre marine, je ne voulus pas que ces 60 millions fussent perdus pour elle. Alors, reprenant immédiatement l'idée que j'avais émise devant vous concernant ~~les~~ les dépenses nouvelles et profitant de ce que le Conseil supérieur avait, dans l'intervalle, approuvé le programme de défense des côtes et de l'aéronautique, j'eus tout naturellement la pensée d'introduire au dernier moment, devant la commission des finances de la Chambre, une demande de crédits correspondant à ces dépenses nouvelles. Je cherchai l'accord du ministre des finances que je n'avais pu obtenir sur les programmes d'ensemble et lui proposai de détacher de ces programmes un certain nombre de crédits qui me paraissaient plus particulièrement urgents. C'est ainsi que je fus assez heureux pour obtenir son accord sur une demande de crédits se montant à 90 millions ainsi répartis : 40 millions pour

la défense des côtes et 50 millions pour l'aéronautique.

Alors, par une lettre que je priai le ministre des finances de transmettre aux commissions des finances de la Chambre et du Sénat, je demandai à ces deux commissions de vouloir bien introduire, au dernier moment, cette dépense nouvelle de 90 millions correspondant à des travaux que je considérais comme indispensables, aussi bien pour la défense des côtes que pour l'aéronautique.

La commission des finances de la Chambre, préoccupée de l'équilibre budgétaire et prétextant que je n'avais apporté qu'une économie de 60 millions, m'accorda, sur les 90 millions que je demandais, les 60 millions correspondant aux économies réalisées. Je discutai et pus obtenir que cette somme fut légèrement majorée et portée à 64 millions. C'est cette somme de 64 millions que je viens vous demander de vouloir bien appuyer auprès de la commission des finances du Sénat. Je vais maintenant vous donner les raisons, à mon avis péremptoires, pour lesquelles le vote de ces 64 millions est absolument nécessaire.

J'avais divisé mes explications en deux parties bien distinctes : celles qui se rapportent à la défense des côtes et celles qui concernant l'aéronautique.

#### Défense des côtes.-

Comment est assurée la défense des côtes ? Elle est assurée par des sous-marins, par des mines, par des batte-

ries de défense contre les aéronefs et par de l'artillerie destinée à défendre les chenaux d'accès de nos grands ports de guerre.

Le premier crédit que je demandai s'appliquait à la mise en chantier de 9 sous-marins nouveaux, et voici comment je justifiai devant la Chambre et comment je compte justifier devant vous cette demande de crédit.

Elle se justifie par une situation que vous connaissez bien et qui préoccupe depuis longtemps votre président : c'est la situation actuelle de nos forces sous-marines. A l'heure actuelle, nous avons en tout 47 sous-marins représentant un tonnage de 38.650 tonnes. Sur ces 47 sous-marins, il n'y en a que 23 qui ont une valeur militaire... (M. le président fait un geste de doute)

Vous faites un signe de dénégation, monsieur le président.

M. LE PRESIDENT.- Tout est relatif.

M. LE MINISTRE.- Admettons que, dans ces 23 sous-marins, il y en ait qui n'ont qu'une valeur militaire relative. En tout cas, ils représentent un tonnage d'environ 15.000 tonnes.

Quant aux autres, les 25 sous-marins qui n'ont aucune valeur militaire, ce sont les 8 sous-marins ex-allemands dont les coques ont été construites hâtivement pendant la

guerre, qui ont été construits surtout pour faire la guerre au commerce; c'est-à-dire qui n'ont que des moyens d'attaque très médiocres contre les bâtiments de guerre, et 16 petits sous-marins absolument démodés, de 4 à 500 tonnes.

Sur ces 47 sous-marins, si l'on tient compte de la durée normale de la vie ~~dix~~ de ces bâtiments qui, dans la marine, est évaluée à 12 ans, 31 vont disparaître d'ici 1936. Ce sont : les 3 "Amazones" de 460 tonnes, les 4 "Amphyrite", de 420 tonnes, les 6 "Brumaire", de 400 tonnes et les 8 sous-marins ex-allemands.

Pour les remplacer, qu'avons-nous ? Nous avons les 13 sous-marins du programme naval de 1932 : 6 de 1.100 tonnes et 6 de 600 tonnes. Je viens de vous dire que nous devions prévoir la disparition de 31 sous-marins d'ici 1936. Par conséquent, avec les 13 du programme de 1932, nous devons en mettre 9 nouveaux en chantier.

Je me souviens des objections de M. le président de la commission de la marine quand nous avons discuté le programme naval. Il fit valoir - c'était son grand argument - la faiblesse numérique des sous-marins mis en chantier. Je lui ai répondu qu'il ne s'agissait que d'une première tranche et que la construction serait continuée. J'ai voulu tenir ma parole, et dès que j'ai eu les crédits nécessaires, mon premier acte a été de venir devant les commissions parlementaires pour leur demander la mise en chantier des

9 sous-marins dont je parle. Ceux-ci, malheureusement, ne seront pas un accroissement de notre force numérique, mais ne seront que des sous-marins de remplacement. Cependant, ajoutés aux 12 qui sont actuellement construits, nous aurons, en 1926, au moins 21 sous-marins modernes pour remplacer les 21 qui disparaîtront. Telle est la justification de ma première demande. Si elle m'est accordée, nous aurons, en 1926, une quarantaine de sous-marins ayant une bonne valeur militaire : 22 correspondant aux mises en chantier d'avant-guerre et les 21 nouveaux dont la mise en chantier est déjà votée pour 12, ~~aux~~ mise en chantier que je vous demande de voter pour les 9 autres.

Je vous ai dit, messieurs, que je regrettais de ne pouvoir vous apporter un programme de défense des côtes et un programme naval parce que je n'y étais pas encore autorisé par le gouvernement. Nous pouvons, cependant, faire une prévision.

La durée normale d'un sous-marin, je l'ai dit, est de douze ans. Si donc, pendant cette période on prévoyait la mise en chantier régulière et suivie de 9 sous-marins chaque année, au bout des 12 ans nous aurions 108 sous-marins, c'est-à-dire le même nombre que l'Angleterre, les Etats-Unis et le Japon se proposent d'entretenir. Ce serait là un effort satisfaisant qui répondrait au désir manifesté par le Parlement et donnerait à la France le sentiment

qu'elle a commencé à reconstituer ses forces navales qui ont, aujourd'hui, presque totalement disparu.

Il est donc extrêmement important, non seulement au point de vue du présent, mais même au point de vue de l'avenir que cette autorisation de mise en chantier de 9 sous-marins soit accordée. Si, en effet, vous me l'accordez cette année, j'aurai un argument très fort pour refaire la même demande l'année prochaine. J'aurai mis ainsi en mouvement le rythme qui nous permettra une mise en chantier régulière de 9 sous-marins par an, c'est-à-dire d'avoir, au bout de 12 ans les 108 sous-marins dont je parlais tout à l'heure.

J'ajoute que j'ai pris, dans le projet de budget, une autre initiative sur laquelle je me permets de retenir quelques instants votre attention.

Jusqu'à présent, nous n'avons construit que des moteurs de sous-marins ne dépassant pas 1.450 chevaux. Ces moteurs sont ceux qui ont été étudiés pour les sous-marins du modèle 815 qui sont actuellement en construction et sont ceux du programme naval de 1933.

La question du moteur, dans les sous-marins, a une importance capitale. De la puissance du moteur dépend, en effet, la vitesse du sous-marin. Actuellement, les sous-marins ne filent que 12 noeuds, c'est-à-dire qu'ils sont très en retard sur la marche des bâtiments en surface, des

escadres. Avec des moteurs plus puissants, nous augmenterions la vitesse des sous-marins, ce qui leur permettrait de suivre la marche d'une escadre.

Comment faire pour avoir ces moteurs plus puissants ? Il est inutile de les mettre au concours, parce qu'il est probable que personne ne se présenterait. Il n'y a donc qu'une façon de procéder : c'est de faire des commandes. Pour cela, il faut avoir des crédits. J'ai donc demandé à la commission des finances qui l'a acceptée et à la Chambre qui l'a votée, l'introduction, dans le budget de 1923, d'un crédit de 3.700.000 fr. C'est une première amorce d'un crédit de 20 millions répartis sur trois annuités, permettant de commander trois moteurs d'essai de 5 à 6.000 chevaux.

Si, comme je l'espère, l'industrie répond à notre appel et réalise des moteurs aussi puissants, en les accouplant sur un même sous-marin, nous aurons un bâtiment d'une puissance de 10 à 12.000 chevaux pouvant filer 24 à 25 noeuds. La vitesse du sous-marin sera ainsi résolue. Si, en même temps, on augmente son tonnage, le champ d'action peut devenir plus étendu et l'armement plus puissant. On arrive, de cette façon, à envisager la mise en chantier de croiseurs sous-marins de 3.000 tonnes. Je sais que c'est là un des voeux les plus chers de votre président.

Il faut donc commencer par les moteurs car si, le jour où vous auriez voté un programme comprenant des croiseurs

de 3.000 tonnes, il avait fallu attendre 3 ou 4 ans avant que le moteur devant aller sur ces croiseurs fût réalisé, il en serait résulté un retard considérable dans l'exécution de la volonté du Parlement. Il est donc prudent de s'y prendre à l'avance, en inscrivant ce crédit que j'appelle un crédit de préparation ou de prévoyance, et le jour où le Parlement votera un programme naval comportant des croiseurs sous-marins de 3.000 tonnes, le moteur approprié sera prêt à marcher. Les croiseurs pourront alors être mis immédiatement en chantier et sortir au bout du délai ~~normal~~ ~~xantais~~ de construction.

La dépense totale pour les 9 sous-marins dont j'ai parlé s'élèvera à 100 millions, et le crédit correspondant à la première annuité, que j'ai demandé au budget de 1923, est de 31 millions.

J'ai demandé ensuite un crédit de 7 millions pour les mines. Nous n'avons actuellement que 5.000 mines dont la plupart sont de types démodés. Il ne faut pas oublier que le traité de Versailles a permis à l'Allemagne d'avoir 7.000 mines. Il était donc nécessaire de rajeunir notre stock. Avec les 7 millions que nous demandons, nous pourrons acquérir 200 mines puissantes et les éléments correspondants : filets, ancrès, bouées. J'ai demandé aussi 4 millions pour commencer l'organisation des batteries contre aéronefs dont nous avons

besoin pour protéger nos grands ports de guerre. A l'heure actuelle, chacun de nos ports de guerre n'a qu'une batterie de 75 contre aéronefs. C'est tout à fait insuffisant et il nous faut au moins 12 de ces batteries. J'ai demandé un crédit de 3.500.000 fr. pour obtenir de la Guerre la cession de 4 batteries de 75 et pour commencer l'installation de 8 batteries nouvelles, ce qui nous permettrait de porter à 12 le nombre des batteries contre aéronefs. En même temps, j'ai demandé un crédit de 500.000 fr. pour commencer l'organisation des postes de guet. Le programme de défense des côtes prévoit, en effet, l'installation de 149 postes de guet et leur liaison avec un centre de renseignements de la guerre et de la marine.

J'ai demandé en outre deux crédits pour une batterie de 34 et une de 15. Comme je ne vous saisissais pas encore du programme, j'ai considéré que je n'avais pas le droit de vous saisir d'un crédit engageant ce programme, mais j'ai estimé que, pour ne pas retarder l'exécution du programme, j'avais le droit et le devoir de vous demander les crédits nécessaires pour des batteries d'expérience, en particulier, un crédit de 2.500.000 fr. pour une batterie d'expérience de 33.

A l'heure actuelle, quelles sont les forces d'artillerie que nous avons sur nos côtes ? Nous avons 147 pièces dont aucune n'a de valeur militaire parce que ce sont des

pièces d'avant guerre, dont la portée est, au plus, de 10 à 12 km. et qui se trouvent par conséquent dans l'impossibilité de contre battre des bâtiments armés de canons pouvant tirer à 25 km. Pour avoir des batteries suffisamment efficaces, il faut en avoir un très petit nombre dans les endroits où elles seront essentiellement indispensables.

Nous les prévoyons, par exemple, pour défendre l'entrée de Brest et de Toulon. Mais il faut alors des batteries extrêmement puissantes pouvant tirer à 40 km. et dans tous les azymuts. Nous avons bien les pièces, puisque ce sont celles qui avaient été prévues pour les "Normandie", mais il s'agit maintenant d'installer ces pièces sur une batterie. C'est là un problème difficile. Les Allemands l'avaient résolu pour des pièces analogues destinées à assurer la défense des côtes de Belgique, ce qu'ils ont fait efficacement puisque les Anglais, maîtres de la mer, n'ont pu rien contre elles, mais en ce qui nous concerne, il est encore inconnu. Il faut étudier la réaction de ces pièces sur des plateformes fixes, la conduite du tir et les conditions d'approvisionnement électrique. Voilà pourquoi j'ai estimé qu'il était nécessaire d'avoir d'abord une batterie d'expérience dont le coût sera de 35 millions. Sur ces 35 millions, nous en avons déjà dépensé 7. C'est l'argument principal que j'ai fait valoir devant la commission des finances qui hésitait à m'accorder ce crédit.

Puisque la dépense était commencée, je demandais qu'elle fût continuée. Il reste 18 millions à dépenser. J'ai obtenu de la Chambre 3.800.000 fr. pour l'exercice 1923, je vous demande de m'aider à obtenir la même somme du Sénat.

J'ai demandé également un crédit d'expérience pour une batterie mobile de 15. Ce genre de batterie serait extrêmement intéressant pour la marine en permettant de renforcer la puissance de l'artillerie sur un point donné, ou de défendre efficacement un point menacé. Nous avons du matériel de 15 excellent, dont la portée est de 35 km., mais il n'a pas encore été étudié sous forme de batteries mobiles. J'ai donc demandé un crédit de 1.400.000 fr. pour amorcer la dépense. Celle-ci se serait monté au total à 8 millions, mais la commission des finances de la Chambre m'a refusé le crédit. J'ai, cependant, signalé ce point à la commission de la marine parce qu'il le semble qu'il y aurait là une expérience tout à fait intéressante à faire.

#### Aéronautique.-

J'en arrive aux crédits de l'aéronautique. Je vous ai expliqué, lorsque j'ai eu l'honneur de venir devant vous, la situation lamentable dans laquelle nous nous trouvions. Vous savez que, depuis l'armistice nous n'avons plus fait aucun effort pour l'aviation maritime, et c'est ce qui nous explique qu'elle soit tombée au degré de faiblesse où

elle est aujourd'hui.

Je vous disais, lors de notre précédente rencontre, que la situation, à l'armistice, était la suivante : nous avions 1.264 hydravions, 41 dirigeables, 190 ballons captifs et 58 centres répartis le long de nos côtes et dont la plupart étaient à peine commencés. Les crédits - c'est ce qui explique la misère de notre aéronautique - qui avaient été de 171 millions en 1919, étaient tombés à 30 millions en 1920, 33 millions en 1921 et s'étaient à peine relevés à 37 millions en 1922, alors que ceux de l'aviation de la guerre étaient de 250 millions et sont, cette année, de 300 millions.

Que pouvions-nous faire avec des crédits aussi réduits ? En voici l'emploi : pendant les années 1920, 1921 et 1922, on s'est contenté d'entretenir misérablement le stock qui nous avait été légué par la guerre. Presque tous les crédits allaient en réparations : on refaisait du neuf avec du vieux. En 1920, nous avons ainsi dépensé 16 millions, en 1921, 12 millions et en 1922, 22 millions.

Avec ces crédits modiques, nous avons pu acquérir : en 1921, 28 avions ou hydravions, en 1922, 47 avions ou hydravions devant servir comme appareils d'école, c'est-à-dire servant simplement à l'entraînement du personnel et n'ayant aucune valeur militaire.

Comme appareils nouveaux, nous avons acquis 8 hydravions de haute mer pour le prix de 4 millions et 30 avions

d'escadre. En 1921, nous avons acquis 43 avions d'escadre, mais 33 de ces avions provenaient de la liquidation des stocks où nous les avions eus à bas prix et n'avaient aucune valeur militaire. La dépense était minime : 365.000 fr. En 1922, nous avons acquis 15 avions d'escadre pour 355.000 fr.

Comme appareils de reconnaissance et de bombardement nous avons acquis : en 1920, 18 avions de bombardement pour une somme de 1.800.000 fr. ; en 1922, l'effort a été plus considérable, puisqu'il a porté sur 53 avions de bombardement pour une somme de 5.120.000 fr.

La moitié du crédit a passé en matières consommables : essence, huile, hydrogène : 3 millions en 1920, 3 millions en 1921 et 8 millions en 1922.

Enfin, le reste du crédit, soit 10 millions environ a servi à acheter des terrains et à liquider les travaux immobiliers en train depuis 1919 et continués en 1921 et 1922.

Voilà quel a été l'emploi de cette modique somme de 30 millions qui fut notre dotation de misère pour l'aéronautique depuis l'armistice. Tout est donc à faire en matière d'aviation ; celle-ci est cependant devenue le complément indispensable et même le facteur essentiel de la défense des côtes. Par conséquent, si nous ne faisons pas l'effort nécessaire pour avoir une aviation, autant dire que nous renonçons à avoir une marine moderne.

La situation, à l'heure actuelle, est la suivante : nous avons, comme appareils ayant une valeur militaire : 18 appareils de chasse, dont 12 du type Hanriot 130 HP et 6 du type Nieuport 180 HP, 15 appareils d'observation du type Bréguet 300 HP Renault et 10 hydravions de haute mer, dont 6 trimoteurs Sunbeam 320 HP et 4 quadrimoteurs Salmson 360 HP.

A ces appareils, il faut ajouter les commandes faites en 1922, qui seront livrées en 1923, de 8 avions de bombardement Lioré-Olivier bimoteurs 300 HP Hispano et 8 avions de bombardement : 4 Blanchard et 4 Blanchet, bimoteurs 275 HP Hispano.

L'aviation d'escadre comprend une escadrille d'avions monoplaces de chasse Hanriot et une escadrille d'avions d'avions d'observation Bréguet. L'escadrille Hanriot sera remplacée en 1923 par des appareils munis de moteurs Hispano et les appareils Bréguet seront remplacés par des appareils d'observation munis d'un système de flottabilité.

Voilà dans quelle situation je me trouvais. J'ai considéré qu'il fallait rompre résolument avec les erreurs que l'on avait suivi jusqu'à présent.

Dans les propositions primitives du budget de 1923 que j'avais faites, alors que le programme d'aviation n'avait pas encore été établi, je n'avais pu prévoir que des crédits d'entretien. Cependant, j'avais porté à 60 millions

les crédits qui avaient été prévus pour l'aviation dans le budget de 1922 et qui se montaient à 30 millions, c'est-à-dire que je les avais doublés.

Malgré cet effort, il ne pouvait encore s'agir que des appareils de remplacement et, dans les propositions primitives, j'avais demandé 37 millions pour 100 appareils militaires, 70 appareils-école et 55 moteurs de remplacement des appareils-école. Mais lorsque je me trouvai en présence des disponibilités nouvelles qui m'étaient créées par des ajournements de dépenses me permettant d'introduire des dépenses nouvelles, lorsque, surtout, je me trouvai en présence d'un programme nouveau établi par le Conseil supérieur de la guerre, je considérai qu'il fallait rompre avec la méthode suivie jusqu'à présent, que j'appellerai la méthode de remplacement, parce qu'elle ne pouvait nous conduire à rien.

A l'armistice, la marine avait 1.464 appareils ; en 1923, ils étaient devenus 300. Sur ces 300, j'en remplaçais 100. D'autre part, il résulte des chiffres que je vous ai indiqués, qu'il restait, au début de 1923, 70 appareils ayant une valeur militaire. Les 130 autres devaient donc disparaître. Par conséquent, si j'avais dû m'en tenir à la méthode de remplacement, ce n'est pas sur 100 appareils qu'aurait dû porter cette opération, mais sur 230.

Et puis, il ne suffit pas de remplacer ce qui disparaît, il faut reconstituer, créer. Je considérai donc, du

moment où je me trouvais en présence d'un programme, qu'il était temps de commencer l'exécution de ce programme, en introduisant dans le projet de budget les demandes de crédits sur lesquelles j'avais pu obtenir l'accord de M. le ministre des finances.

Pour quelle somme avais-je pu obtenir cet accord ? J'avais demandé au ministre des finances de m'accorder 50 millions de crédits nouveaux pour l'aviation qui, ajoutés aux 60 millions de mes propositions primitives auraient porté, en 1923, les crédits de l'aviation maritime au chiffre de 110 millions. Certes, ce ne sont pas encore les crédits magnifiques dont dispose l'aviation de la guerre. L'année dernière, en face des 250 ou 300 millions de l'aviation militaire, la marine ne pouvait aligner que ses misérables 30 millions ; cette année, avec 110 millions, il nous était plus facile de supporter la comparaison.

Messieurs, si, après la Chambre vous m'accordez ces 50 millions, nous pourrons, dès cette année, réaliser un effort qui ne sera pas négligeable. En effet, voici comment se décompose cette somme de 50 millions. J'ai demandé 19 millions pour l'achat de 54 appareils, de leurs moteurs et de leurs rechanges. Comme les propositions primitives prévoyaient, ainsi que je vous l'ai dit, l'achat de 100 appareils nous pourrions, si le Sénat nous accorde les crédits votés par la Chambre, commander cette année 154 appareils.

D'autre part, nous avons déjà 70 appareils ayant une valeur militaire ; en en déduisant ceux qui disparaîtront d'ici à la fin de l'année il resterait qu'au 1<sup>er</sup> janvier 1924, au lieu des 50 appareils que nous avons aujourd'hui, nous en aurions 300. Ce serait encore loin d'être suffisant, mais cela nous permettrait de dire que nous avons réalisé la première étape du programme que nous devons envisager.

Bien que je n'aie pas le droit de vous apporter le programme, puisque je n'y suis pas encore autorisé par le gouvernement, je peux bien vous dire, cependant, que l'ordre de grandeur que nous envisageons pour les forces aériennes dont la marine française a besoin est d'un millier d'appareils qui constituerait la couverture aérienne du pays. Celle-ci serait doublée, en cas de guerre, par l'effort de la mobilisation industrielle.

M. LE HARS.- C'est un millier d'appareils pour la marine seulement ?

M. LE MINISTRE.- Oui.

Par conséquent, si, dès la première année, nous réalisons 200 appareils et si nous faisons le même effort pendant les années qui suivront, nous pourrons dire que, dans 4 ou 5 ans nous aurons réalisé la couverture aérienne du pays.

Mais il ne suffira pas de constituer cette force

aérienne en appareils, il faudra encore prévoir la fabrication d'un certain nombre de moteurs d'avance. En effet, si la construction d'une cellule demande de 6 à 8 mois, celle d'un moteur demande plus d'un an. Et pour que les moteurs ne soient pas en retard sur les cellules, nous devrons en constituer un approvisionnement d'avance. Par conséquent, en même temps que nous voterons les crédits pour l'achat d'appareils, il nous faudra en voter pour la construction de moteurs devant approvisionner, en quelque sorte, les débuts de la mobilisation industrielle.

Bases. - Vous vous rappelez, messieurs, que je vous avais dit que la constitution de l'aviation maritime n'exigeait pas seulement l'achat d'appareils spécialisés et nombreux, mais surtout et avant tout la constitution des bases qui doivent être à nos flottes aériennes ce que nos ports de guerre sont à nos flottes navales.

A la vérité, qu'avons-nous comme bases ? Nous n'avons que le résidu des 58 bases qui avaient été créées pendant la guerre, dont la plupart étaient à peine commencées et sont restées inachevées.

Le programme qui a été élaboré par le Conseil supérieur de la Marine prévoit une organisation de bases qui a été conçue très rationnellement. En voici les principes: nous avons créé 4 frontières maritimes - et je reviendrai tout à l'heure sur ce point pour répondre à une question que M. le

président de la commission a l'intention de me poser, ainsi qu'il ~~xx~~ a bien voulu m'en prévenir - ; ~~xx~~ une frontière de la Manche, une frontière de l'Océan, une frontière de la Méditerranée et une frontière de l'Afrique du Nord. Sur chacune de ces frontières il nous faut une base pour avions et hydravions, une base pour dirigeables souples et une base pour ballons captifs. Ces bases, pour chacune des catégories d'appareils, constitueront les centres actifs de la défense aérienne de la frontière maritime. Suivant les circonstances et la disposition des lieux, elles pourront être séparées ou juxtaposées.

Derrière ces bases, le Conseil supérieur de la Marine a prévu l'installation d'une base régionale destinée à stocker le matériel d'approvisionnement du centre actif. Elle devra être à l'intérieur des terres pour échapper aux coups de l'ennemi, et dans une position centrale par rapport au littoral de toute la frontière maritime.

Enfin, derrière ces bases régionales et au centre du pays, le Conseil supérieur a encore prévu un entrepôt ou réserve générale commune à toutes les frontières, qui sera le centre destiné à stocker les moteurs, les instruments de bord et les appareils sortant pendant les premiers mois de la mobilisation industrielle, et qui devra recevoir et répartir le matériel fabriqué entre les frontières maritime

J'ai estimé que, puisque nous voulions faire un effor

et un effort qui ne fût pas négligeable dès l'année 1923, je devais demander des crédits pour commencer l'organisation de ces bases. C'est dans ces conditions que j'ai inscrit au budget une somme de 19.500.000 fr., 20 millions en chiffres ronds.

Voici quel serait l'emploi de ces crédits : qu'existe-t-il sur la frontière de la Manche ? Il y a un centre d'hydravions à Chantraine, un centre de ballons captifs à Cherbourg, un centre de dirigeables à ~~Cherbourg~~ et pas de centre d'avions. Il serait donc indispensable de créer, dans la région de Cherbourg, un centre d'avions. La dépense totale prévue est de 7 millions, sur laquelle je demande un premier crédit d'amorce de 1.600.000 fr. pour 1923.

Sur la frontière de l'Atlantique, il existe actuellement un centre de dirigeables à Dipavas et un centre de ballons captifs à Brest. Il y aurait lieu/un centre d'avion et ~~un~~ ~~autre~~ d'hydravions dans la région de Brest; La dépense totale serait de 11 millions, sur lesquels j'ai demandé, au budget de 1923, une dépense d'amorce de un million.

Sur la frontière sud, nous avons un centre de dirigeables souples à Aubagne, un centre de croiseurs rigides à Cuers et un centre de ballons captifs à Toulon. Il y aurait à créer un centre d'avions et d'hydravions, et cela, en toute première urgence. Le centre d'avions et d'hydravions de Brest dont je viens de parler peut passer en second de

urgence, mais celui de la frontière sud ne peut pas attendre. L'amiral Salaün, que je viens de voir, me disait encore que nous ne pouvions pas avoir, non seulement une aviation de défense des côtes, mais aussi une aviation d'escadre si nous n'avons pas d'aérodrome pour cette aviation d'escadre. Or, qu'avons-nous en ce moment comme base d'aviation d'escadre de la Méditerranée ? Simplement le centre de St-Raphaël créé pendant la guerre pour servir de centre d'études et non installé pour servir de base à une aviation d'escadre. J'ajoute que ce centre est exposé aux coups de l'ennemi et, en cas de guerre, il risquerait d'être atteint dès les premiers moments.

Il est donc de toute nécessité d'établir, à proximité de Toulon, une base qui serve de centre d'avions et d'hydravions. De nombreuses études ont été poursuivies depuis 4 ou 5 mois à ce sujet et elles concordent toutes pour le choix d'un endroit voisin de Toulon qui est Le Palivestre. La dépense sera assez considérable : elle est estimée à 24 millions. Comme cette dépense est la plus importante et la plus urgente, j'ai demandé, dès cette année, un crédit de 4.200.000 fr. pour commencer la construction de l'aérodrome du Palivestre, dont la superficie sera de 1.300 m<sup>2</sup>.

J'ai demandé ensuite des crédits pour les réserves régionales. Les centres actifs des frontières maritimes ne peuvent, en effet, fonctionner sans une réserve régionale

destinée à les ravitailler, à les approvisionner, mais j'ai estimé que la réserve régionale d'une frontière comme celle de la Manche pouvait se confondre avec l'entrepôt central qui serait établi dans la région parisienne, au centre même de l'industrie aéronautique. J'ai pensé aussi que la réserve régionale de l'Atlantique pouvait n'être prévue qu'en seconde urgence. Au contraire, la réserve régionale de la frontière sud, qui serait établie dans la région de Cours, doit être prévue en première urgence, et j'ai demandé pour elle un<sup>e</sup> crédit de 3 millions. La commission des finances a réservé son acceptation, déclarant que,

d'une entente entre les ministères de la guerre et de la marine pourrait peut-être sortir une combinaison qui rendrait la dépense inutile. Je me suis incliné et ai entamé avec le ministre de la guerre et le sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique les négociations nécessaires. Jusqu'à présent, elles n'ont pas abouti, la guerre m'ayant répondu qu'elle avait tout juste les terrains et les hangars ~~qui~~ dont elle avait besoin pour abriter son aviation. Il y a donc là une demande à propos de laquelle je serai certainement obligé de revenir devant les commissions parlementaires.

Quant à la réserve centrale qui doit être établie au centre même du pays, à proximité de l'industrie aéronautique, et qui sera le grand moteur de tout ce système, la commission des finances de la Chambre a également ajourné

la demande de crédit de 3 millions que j'avais formée. Cependant, ces trois millions nous sont absolument nécessaires, puisque nous n'avons pu obtenir ni du sous-sécrétariat d'Etat de l'aéronautique, ni du ministère de la guerre les terrains et les locaux nécessaires pour la constitution de cette réserve centrale de l'aviation maritime. Ils nous sont d'autant plus nécessaires que cette réserve devra répondre à des conditions particulières, par exemple, ne pas être seulement auprès d'une ligne de chemin de fer, mais aussi près d'une rivière ou d'un plan d'eau permettant aux hydravions de s'envoler. C'est donc un crédit qu'au moment opportun je représenterai, sous une forme ou sous une autre à la commission des finances de la Chambre et que, dès à présent, je recommande à votre bienveillante attention.

Quoi que le crédit ne soit pas en instance devant le Sénat puisqu'il a été refusé par la commission des finances de la Chambre, j'avais fait également une autre demande à propos de laquelle je crois nécessaire de vous dire un mot. Je veux parler de crédits pour des bases de dirigeables rigides.

Au cours des quelques observations que je viens d'avoir l'honneur de vous fournir, je vous ai parlé des bases pour avions, hydravions et dirigeables souples ; il fallait également prévoir des bases pour dirigeables rigides lesquels sont apparus comme devant servir à l'exploration.

Nous avons deux dirigeables rigides qui sont des trophées de guerre : le "Méditerranée" et le "Dixmude". Le "Méditerranée" à 33.800 mc. et une vitesse de 130 km. à l'heure ; on fait en ce moment le gonflement des ballonnets qui ont coûté 800.000 fr. Ce dirigeable a fait une série de performances du plus haut intérêt, notamment 15 sorties en 100 heures de vol ; il a fait le voyage St-Cyr, Rochefort, Cuers, puis Cuers à [coupure] et retour ; il a survolé la Corse et fait des manœuvres combinées avec l'escadre au cours desquelles l'amiral commandant la frontière du sud a pris passage à son bord.

Le "Dixmude" va recevoir ses ballonnets pour lesquels on a dépensé 1.372.000 fr. Il jauge 70.800 mc. et sa vitesse est de 125 km. à l'heure. Des que les ballonnets seront gonflés, c'est-à-dire, il faut l'espérer, d'ici le mois de mars, le Dixmude entrera en action. On pourra voir ainsi si les performances de ces dirigeables permettent d'envisager un grand avenir des croiseurs aériens dans notre marine. Mais dès à présent, il y a un fait qu'il faut retenir : c'est que toutes les grandes marines ont des dirigeables. L'Amirauté anglaise vient d'accorder une subvention de 16 millions à une compagnie de dirigeables qui doit organiser un voyage entre Londres et l'Australie. Les Etats-Unis ont deux rigides de 70.000 mc. pour leur marine et les Allemands construisent en Espagne deux rigides de 130.000 mc.

qui doivent traverser l'Atlantique et assurer un service  
Séville - Buenos-Ayres.

Nous ne pouvons pas rester en retard. J'avais demandé  
à la commission des finances de la Chambre de m'accorder  
3 millions à valoir sur un crédit de 12 millions pour la  
construction d'un très grand dirigeable qui aurait été un  
croiseur aérien et qui aurait joué, dans notre marine le  
même rôle que les rigides analogues jouent dans les autres  
marines. Le crédit m'a été refusé parce qu'on a considéré  
que la question n'était pas encore mûre. J'en ai donc  
ajourné la solution jusqu'au jour où la situation se sera  
précisée.

M. LE PRESIDENT.- Je dois dire que pendant 5 ans, alors que j'étais rapporteur du budget de la marine à la Chambre des députés, la commission du budget a voté des crédits pour la construction de rigides. Cinq années durant, le ministère de la marine a laissé tomber ces crédits en annulation. Enfin, un rigide a été mis en construction...

M. LE MINISTRE.- Et on a résilié les contrats !

M. LE PRESIDENT.- Non seulement on a résilié, mais on a démolí ce qui commençait à être construit.

M. LE MINISTRE.- Il est certain, monsieur le président, que vous étiez très utile à la Chambre, et j'ai

regretté que vous ne vous y soyez plus trouvé au moment de cette discussion à propos des crédits pour les dirigeables, alors que je n'étais pas en force pour les défendre contre l'unanimité de la commission des finances. J'ai donc dû ajourner la réalisation de mes espoirs et la demande de crédits jusqu'à ce que nous connaissions les résultats obtenus avec le Méditerranée et le Dixmude.

En attendant, j'avais demandé qu'en prévision de la constitution d'une flotte de rigide, on me donnât au moins les bases. Une de ces bases existe, constituée par les hangars de Cuers qui ont été construits, depuis l'armistice, près de Toulon. Ce sont deux hangars de 240 m. de long, 40 m. de large et 40 m. de hauteur ; ils ont coûté 35 millions. Une autre base est absolument nécessaire de l'autre côté de la Méditerranée, sur les côtes d'Afrique. Nous avons le hangar, un hangar ex-allemand, d'une valeur de 15 millions, que l'on peut regarder comme un de nos plus beaux trophées de guerre. Pour le transporter sur la côte africaine et le tenir en bon état de conservation, nous avons dû dépenser 1.800.000 fr. Il reste à dépenser 4 ou 5 millions pour son édification. Alors, ce que j'ai appelé le pont aérien entre la côte de Provence et la côte de l'Afrique du Nord aura ses deux pylônes : les hangars de Cuers, près de Toulon et le hangar de la Maison-Blanche, près d'Alger. J'ai eu le crève-coeur de me voir refuser ce

crédit de 5 millions pour la Maison-Blanche. On a lié la question de ce hangar à celle des dirigeables, et la construction de ces derniers étant ajournée, la commission des finances a également ajourné la construction du hangar de Maison-Blanche.

Si la commission de la marine du Sénat appellait l'attention de la commission des finances de la Haute assemblée sur cette question, peut-être pourrais-je la reprendre utilement devant la Chambre au moment du retour du budget à la Chambre, par exemple par une réduction de crédit qui me permettrait de réintroduire la question. Au moment de la discussion du budget, la question a été en effet soulevée et l'assemblée s'est montrée assez émue, mais je me trouvais lié par le contrat que j'avais passé avec la commission des finances et il m'était impossible de redemander devant la Chambre ce que je n'avais pu obtenir de la commission des finances. J'ai considéré qu'il y avait là une question de discipline parlementaire qui était au-dessus, même du vote des crédits. Cependant, la partie n'est pas perdue si je peux avoir le concours de la commission de la marine du Sénat.

Voilà, messieurs, très brièvement exposées, les directives qui ont justifié la demande du crédit de 64 millions qui m'a été accordé par la Chambre des députés. Si la commission de la marine du Sénat veut bien m'appuyer auprès de la

commission des finances du Sénat, je ne doute pas que celle-ci ne les accorde et que la Haute assemblée ne ratifie le vote de la Chambre. Ce ne sera pas tout ce que nous devons et tout ce que nous pouvons faire, mais ce sera déjà un commencement appréciable.

Je résume la question d'un mot : à l'heure actuelle, la défense des côtes, c'est néant, l'aviation maritime, c'est néant. Si vous votez les crédits que je vous demande, ce sera le commencement de la résurrection. Voilà pourquoi je les recommande à votre bienveillance.

M. l'amiral Langéade me fait observer que, parmi les crédits que j'avais demandés à la commission des finances de la Chambre, il y en a un qui a été réservé comme plusieurs dont je viens de vous parler et qui, cependant, a une importance toute spéciale. C'était un crédit de 8.800.000 fr. que j'avais demandé pour 130 moteurs. L'intérêt de ce crédit, je vous l'ai signalé d'un mot tout à l'heure en vous parlant de la mobilisation industrielle. Comme il faut le double de temps pour construire un moteur qu'une cellule, il est nécessaire d'avoir des moteurs d'avance. J'avais donc demandé un crédit de 8 millions avec lesquels nous aurions acheté 130 moteurs qui nous auraient permis de commencer notre stock de moteurs en vue de la mobilisation industrielle.

M. d'ESTOURNELLES DE CONSTANT.- Monsieur le ministre, l'exposé très intéressant que vous avez bien voulu nous faire est si vaste dans son objet que je limiterai les très sommaires observations que je voudrais soumettre à la commission à la seule question de l'aéronautique.

Vous nous avez dit qu'au point de vue de la défense des côtes, l'aéronautique maritime française pouvait aujourd'hui se résumer, malheureusement, d'un mot : le néant. Vous ajoutez, monsieur le ministre, que vous ne trouviez pas, à la Chambre des députés les encouragements et les appuis qui vous permettraient de modifier cet état de choses.

A mon tour, j'ajouterais un mot à ce que disait tout à l'heure notre honorable président, M. de Kerguézec, à propos de l'action de la Chambre des députés avant la guerre.

J'étais vice-président de la commission de la marine, dont le président était obligé, par la maladie, de s'absenter fréquemment, en sorte que j'ai suivi cela de très près. Voilà pourquoi je me permets de dire que nous ne devons pas méconnaître ce qui a été fait, au point de vue maritime, pour la défense des côtes pendant la guerre.

Quand vous nous dites, monsieur le ministre, qu'aujourd'hui c'est le néant, cela implique - et je crains, malheureusement, que ce ne soit tout à fait exact - que l'on n'a tiré aucun espèce de profit de l'expérience qui s'est pendant la guerre, poursuivie/dans des conditions si difficiles, si ingrates,

mais aussi si méritoires, presque héroïques et dont il faut louer le ministère de la marine, expérience qui s'est traduite, non par le néant, mais par une organisation de la défense des côtes dont l'efficacité a été telle que la régularité de nos transports ou celle des transports entre les alliés et la France a été assurée dans de bonnes conditions.

Le Sénat ne pourrait donc accepter que l'on dise que c'est une situation de néant qui dure depuis un certain temps. Ce serait donc un néant de date assez récente. Mais alors, nous aurions le droit de nous étonner que les résultats de la paix aient été de compromettre ainsi les efforts du temps de guerre. Nous sommes donc obligés, mon cher ministre, de chercher avec vous les raisons de cette situation si fâcheuse.

Vous nous disiez, en particulier à propos des bases - et je m'en tiendrai là dans cette question si vaste qu'il est impossible de traiter ici en entier -, qu'à la Chambre on élevait toutes sortes d'objections d'ordre financier et même technique aux XXXXXXXX à un certain nombre de demandes de crédits que vous formuliez. Je n'en suis pas très surpris. A la Chambre comme au Sénat, on est tout acquis à l'aéronautique, qu'il s'agisse des avions ou des dirigeables, en un mot à la navigation aérienne dans son ensemble, seulement, nous voudrions savoir quel est le programme du gouvernement ou, pour employer un mot commun mais qui correspond bien à

ma pensée, quelle est l'idée du gouvernement. Je ne voudrais rien dire qui fût désagréable, mais enfin, individuellement, nous avons l'impression que le gouvernement ne se fait pas une idée des devoirs et des nécessités que comporte une innovation aussi importante que la création de tous les organes de la navigation aérienne. Et cette critique - je me hâte de l'ajouter, mon cher ministre, pour dégager pour une part votre responsabilité - ne ~~vise~~ pas seulement la marine, mais aussi la guerre, l'aviation civile et l'aviation coloniale. Ce qui nous paraît inadmissible - je le dis sans aucune arrière-pensée de partialité - c'est que, quoi que puissent penser le ministre de la marine, le ministre de la guerre, le sous-secrétaire d'Etat de l'Aéronautique, dont nous connaissons le dévouement et le ministre des colonies, il n'y ait pas, au-dessus de chacun d'eux, un gouvernement comme il y a une atmosphère. Vous n'avez pas la prétention d'élever, dans le ciel, des séparations comme celles qui existent entre vos divers ministères.

Je ne voudrais, je le répète, rien dire qui puisse paraître désagréable, mais il y a là quelque chose qui choque le plus élémentaire bon sens. Nous comprenons très bien qu'il vous faille une aviation maritime ; nous savons quelle différence il y a, au point de vue de l'utilisation, entre un hydravion et un avion, mais il n'en est pas moins vrai que tout cela est une même science, un même progrès

et qu'il devrait y avoir, je ne dis pas seulement un même cerveau, mais un même patriotisme, une même sollicitude pour le développement de ce progrès en général, quitte, ensuite, à l'orienter dans des applications spéciales à la marine, à la guerre, aux colonies, aux postes, au commerce, etc...

Monsieur le ministre, vous nous parliez tout à l'heure des bases. Comment voulez-vous que le public admette cette idée qu'alors que la France est traversée aujourd'hui en une journée du nord au sud ou de l'est à l'ouest par des avions puissants et rapides, il n'y ait aucun espace de rapport entre les bases de la marine et celles de l'armée ?

M. LE MINISTRE.- Parce que les théâtres d'opérations sont différents.

M. d'ESTOURNELLES DE CONSTANT.- Je le sais, mais voulez-vous alors, me permettre de parler comme un profane.

Vous nous avez dit tout à l'heure qu'il importait de mettre les bases à l'abri des bombardements des navires ou des avions ennemis. Il ne faut donc pas les mettre au bord de la mer. Il y a là tout un ensemble de préoccupations que l'on ne voit jamais apparaître dans les recherches, soit du ministère de la marine, soit du ministère de la guerre.

Quand vous avez demandé au ministère de la guerre de

vous céder quelques espaces et quelques hangars, il vous a répondu, paraît-il, qu'il n'en avait pas assez pour lui et qu'il lui fallait des terrains de plus en plus grands à raison de l'accroissement de vitesse des appareils.

Raison de plus pour vous mettre d'accord et pour qu'à défaut d'un ministère de l'air - peu m'importe le nom de l'organisme -, on sente qu'il y a une organisation générale.

Ce qui m'effraye, ce qui peut expliquer les difficultés en présence desquelles vous vous êtes trouvé à la Chambre des députés et en présence desquelles vous vous trouverez peut-être au Sénat, c'est que les hommes admirables que vous êtes vous travaillez avec le plus grand dévouement j'en suis convaincu, mais chacun dans votre direction, sans vous préoccuper assez de celle des autres départements.

Dans ces conditions, il vous est impossible d'arriver à un résultat d'ensemble.

Je me résume. Il serait très regrettable que l'on oublât, particulièrement à la marine, les résultats admirables, magnifiques, presque inespérés de l'effort de coordination qui s'est produit, tout d'abord entre les différentes marines : marine militaire, marine de commerce, jusqu'à la marine de pêche, ensuite entre la marine en général et la défense des côtes qui, auparavant, appartenait à l'armée. Sous la contrainte de la nécessité, et parce que les marins ne sont pas seulement de braves gens, mais qu'ils

savent s'adapter aux circonstances avec une extrême rapidité, tous ces organes indépendants les uns des autres, souvent indifférents, quelquefois même hostiles, se sont ralliés, et en moins de deux ans, la défense des côtes a été improvisée.

Aujourd'hui, voilà qu'un ministre relativement jeune vient nous dire que tout cela, c'est le néant ! Non, monsieur le ministre ! C'est peut-être le néant en comparaison de ce que nous voudrions avoir, mais ce n'est pas le néant par rapport à ce qui existait. Nous sommes en parfait accord avec la guerre, les colonies et l'aviation civile pour faire quelque chose de grand, et vous venez nous parler de la marine comme si rien des autres n'existaient. Vous paraissiez, les uns et les autres, étrangers aux nécessités comme aussi aux périls communs.

M. LE MINISTRE.- Les paroles de M. d'Estournelles de Constant sont tellement graves et tellement directes que je vous demande la permission d'y répondre immédiatement d'un mot.

Mon cher collègue, vous avez bien mal interprété ma pensée si vous avez pu croire un instant que je méconnais-sais le magnifique effort du pays, effort qui m'apparaît de plus en plus grand à mesure que nous nous éloignons des heures angoissantes que nous avons vécues en commun pour assurer la sécurité et la victoire de la France. Cet effort

a été admirable mais aussi, comme vous le disiez tout à l'heure, improvisé, et il a usé les moyens dont il s'est servi.

Quand j'ai dit le néant, de quoi ai-je voulu parler ? J'ai voulu parler des moyens matériels dont je dispose.

Cette défense des côtes, par exemple, qui a amené la coordination de toutes les volontés, a nécessité la construction de sous-marins hâtivement conçus pendant la guerre.

Avant que vous ne soyez arrivé, j'ai donné le détail, chiffre par chiffre, de nos sous-marins et M. le président a même hoché la tête quand j'ai dit que, sur les 47 sous-marins que nous avons, 33 seulement ont une valeur militaire. J'ai ajouté que, d'ici 1926, 31 disparaîtront parce qu'ils seront arrivés au terme de leur durée normale qui ne dépasse pas 12 ans. Il faut bien que nous les remplaçons au fur et à mesure de leur disparition. Quant aux sous-marins allemands qui nous ont été cédés en vertu du traité de paix, ils ont été construits pendant la guerre pour faire la guerre aux bâtiments de commerce, avec des moyens appropriés et ils sont à peu près sans valeur contre des bâtiments d'escadre. Voilà des faits que je suis bien obligé de constater.

Je vais plus loin. J'ai dit tout à l'heure que nous avions 147 pièces de canon le long de nos côtes ; leur portée est de 12 km. Or, pendant la guerre et depuis on a

fait des progrès considérables au point de vue de la conduite du tir et de la portée des pièces et, à l'heure actuelle les canons de bord portent à 25 km. Comment voulez-vous que nous contrebattons des canons qui portent à 25 km. avec des canons qui portent à 13 km. ?

Les Etats-Unis ne construisent pas de bâtiments nouveaux, mais ils vont dépenser des sommes considérables pour moderniser les anciens. Il faut que nous suivions le progrès. Et quelque soit l'effort fait pendant la guerre, il est aujourd'hui dépassé. Vous avez le droit de connaître la situation telle qu'elle est réellement ; j'ai le devoir de vous le dire et de pousser un cri d'alarme. Ce faisant, je répète ce que disaient un jour le maréchal Pétain et l'amiral Lacaze qui travaillaient en commun pour la coordination des efforts de la guerre et de la marine et qui sont arrivés à ce résultat dont je vous dirai un mot tout à l'heure : la défense des côtes assurée par l'unité de commandement et la coordination de tous les efforts.

Il s'agit de mettre au service de cette organisation de la défense des côtes les moyens matériels qu'elle ne possède pas ; c'est pour cela que j'ai commencé à vous demander des crédits cette année.

Alors, vous faisiez ce bon reproche : "Le gouvernement ne sait pas ce qu'il veut, il n'a pas de programme! Mon cher vice-président, lorsque j'ai commencé mes explications

vous n'étiez pas encore arrivé. J'ai dit qu'à la suite de l'audition qu'avait bien voulu m'accorder la commission de la marine du Sénat au mois de mars dernier, j'avais mis immédiatement à l'étude les trois questions suivantes : programme naval, programme de la défense des côtes et programme de l'aéronautique. Ces trois programmes sont prêts, ils ont été approuvés par le Conseil supérieur de la Marine; ils sont ma directive, ils sont la lumière qui m'éclaire, et c'est en m'inspirant des principes qu'ils ont posés que je suis venu aujourd'hui devant vous justifier les demandes que je vous apporte.

Mais j'ai ajouté aussi que le ministre des finances, dont je suis solidaire, ne m'a pas encore donné son accord. Et comme le dépôt d'un programme naval n'est pas l'acte d'un ministre isolé mais, pour répondre à votre préoccupation, est l'acte du gouvernement tout entier, je n'ai pas encore pu faire ce dépôt. Cependant, devant l'urgence de certaines dépenses, j'ai obtenu du ministre des finances son accord sur un certain nombre de crédits que j'ai détachés de l'ensemble. Ce sont ces crédits, dont je vous ai donné le détail que je vous supplie de m'accorder après que j'aurai démontré d'un mot, comme je l'ai fait au cours de ces observations, la relation qui existe entre ces demandes de crédits et le programme d'ensemble.

M. d'ESTOURNELLES DE CONSTANT.- Quand je disais que vous paraissiez faire peu de cas, tout au moins de ce qui restait de l'organisation de la défense des côtes et des bases en particulier...

M. LE MINISTRE.- Savez-vous ce qu'étaient ces bases ? C'étaient des hangars en bois recouverts de toile, qui ont été emportés par le vent.

M. d'ESTOURNELLES DE CONSTANT.- Ce n'est pas tout à fait exact : il nous est resté des bases et des hangars de la guerre. Certes, nous avons connu le temps des hangars de Marquise où l'on peut dire que le fait d'entre et de sortir était le principal danger pour un dirigeable, mais tout le monde a compris que cela ne pouvait pas durer et on a fait des constructions plus sérieuses. Les hangars de Dipavas existent bien toujours. On a fait quelque chose dans cette voie, il faut continuer.

M. LE MINISTRE.- J'ai donné n'énumération de toutes les bases que l'on avait conservées et j'ai dit qu'à côté de ces bases il y en avait qui étaient à créer entièrement. J'ai même indiqué, pour chaque frontière, ~~à~~ ~~à~~ quels étaient les centres existants et ceux à créer. Par conséquent, j'ai rendu justice à l'effort accompli pendant la guerre, et mon observation sur les hangars en bois et toile.

sur les Bessonneau, ne concernait que les endroits où étaient ces hangars.

M. d'ESTOURNELLES DE CONSTANT.- Quand la Guerre vous dit qu'elle a besoin de tout l'espace pour elle, il me semble que vous devez avoir toute l'autorité nécessaire pour lui répondre : "Prenez ce qu'il vous faut, mais il faut aussi qu'il reste pour la marine, pour les colonies, pour les transports aériens en général les grands espaces que l'on doit prévoir dans une organisation aérienne vraiment nationale".

M. DUROUX.- Je m'excuse d'être arrivé en retard et je voudrais avoir des apaisements sur le point suivant à propos duquel M. le ministre de la marine a peut-être déjà fourni des explications : les 9 sous-marins dont on projette la mise en chantier seront-ils du même type, autrement dit, seront-ils construits en série ?

M. LE MINISTRE.- Il y a 3 sous-marins de 1.100 tonnes ou de première classe qui seront construits par les arsenaux ayant déjà en construction 6 sous-marins du même tonnage, puis 6 sous-marins de 600 tonnes réservés aux industriels qui construisent ces sortes de sous-marins. Ce sera donc du travail en série et j'espère qu'ainsi l'opération sera bonne au point de vue financier.

M. LE PRÉSIDENT.- Il est certain que depuis assez

M. DUROUX.- En pareille matière, il vaut mieux voir plus grand, mais faire le travail en série.

M. ROULAND.- M. le ministre a dit qu'il serait souhaitable que les sous-marins aient une vitesse supérieure à leur vitesse actuelle de 12 noeuds, de façon à pouvoir suivre les escadres et s'associer aux opérations. Il a parlé, pour cela, d'une augmentation de la puissance des moteurs et il a demandé un crédit spécial pour pouvoir commander ces moteurs. Etant donné l'incertitude où l'on semble être quant à la réalisation de semblables moteurs, M. le ministre peut-il nous dire si, dans les marines étrangères il existe des sous-marins pourvus de moteurs d'une puissance supérieure à ceux dont nous disposons dans la marine française ?

M. LE MINISTRE.- Les marines étrangères, obéissant à la même préoccupation que nous, font des recherches de leur côté, mais je crois pas qu'aucune d'elle ait réussi à équiper un sous-marin avec un moteur du genre de ceux dont nous parlons.

M. ROULAND.- Il me semblait que les Allemands avaient construit, pendant la guerre, des moteurs donnant à leurs sous-marins une vitesse supérieure à 12 noeuds.

M. LE PRESIDENT.- Il est certain que depuis assez

longtemps l'Angleterre, l'Amérique et le Japon semblent diriger leurs efforts du côté de l'augmentation de la vitesse en plongée et qu'elles ont déjà obtenu des résultats très supérieurs. En tout cas, le problème de la vitesse est lié à celui du tonnage et ne peut être résolu sans lui.

M. ROULAND.- Reprenant une idée émise, mais non développée par M. d'Estournelles de Constant, et sans vouloir en aucune façon envisager, pour le moment, la question de la création d'un ministère de l'aéronautique, je demande à M. le ministre ~~que~~ il ne pense pas qu'il serait possible de réaliser une entente entre les services de la marine et ceux de l'armée.

Vous parliez tout à l'heure, monsieur le ministre de crédits fort importants qui seraient nécessaires, non seulement pour créer des bases au bord de la mer, mais aussi pour installer des sortes d'arsenaux/dans l'intérieur ou, tout au moins, dans des régions assez éloignées de la mer. Peut-être obtiendriez-vous plus facilement de la commission des finances de la Chambre les crédits qui vous sont nécessaires si, après vous être concerté avec le ministre de la guerre, vous pouviez faire des arsenaux qui seraient communs à la marine et à la guerre. Peut-être, ainsi, auriez-vous besoin de crédits moins importants, ou bien encore, les mêmes crédits seraient profitables aux deux administrations

M. LE MINISTRE.- Nous cherchons, en cela, à réaliser l'entente la plus étroite possible. A la suite de l'audition que m'a accordée la commission des finances de la Chambre, où la question a été soulevée, j'ai écrit au ministre de la guerre dans ce sens et j'attends sa réponse. Mais il résulte des renseignements que j'ai obtenus que la Guerre, qui a 3.000 appareils à loger, dispose tout juste des certains qui lui sont nécessaires. La preuve que cette entente existe, c'est que la base du Palivestre va être établie sur des terrains appartenant à l'aviation civile et que nous sommes également en négociation avec celle-ci pour établir une base à Marignane (?), c'est-à-dire sur un terrain lui appartenant.

J'ai demandé également au ministère de la guerre s'il n'aurait pas des moteurs à nous céder, la commission des finances de la Chambre m'ayant refusé, comme je vous l'ai dit, un crédit que je lui demandais pour l'achat de moteurs en prétextant que nous pouvions en obtenir de la Guerre. Il est résulté de l'échange d'observations qui a eu lieu entre la Guerre et la Marine que les moteurs qu'aurait pu nous céder la Guerre n'étaient pas assez puissants pour nos hydravions. Vous voyez que la coordination est établie dans toute la mesure du possible. Mais il ne faut pas oublier que chacune des deux aviations : militaire et maritime est spécialisée parce qu'elle répond à des

théâtres d'opérations différents et à des buts différents.

M. d'ESTOURNELLES DE CONSTANT.- M. le ministre nous a parlé du prix des hydravions ; il m'a paru considérable, comparé à celui des autres appareils.

M. L'AMIRAL LANGSADE.- Cela dépend beaucoup du type. Nous en avons à partir de 130.000 fr., mais les hydravions de haute mer arrivent à coûter près de un million avec leurs recharges. Nous avons des avions ou des hydravions du même ordre de grandeur, au point de vue du prix, que ceux de la Guerre : ce sont les appareils de chasse et d'observation du tir. Mais pour porter les torpilles, il nous faut des hydravions comparables aux avions de bombardement gros porteurs de la guerre. Un grand hydravion de haute mer, avec son seul jeu de 2, 3 ou 4 moteurs coûte de 500 à 600.000 fr. Mais avec le double jeu de moteurs qu'il faut avoir et l'armement, on arrive à près de un million.

M. d'ESTOURNELLES DE CONSTANT.- Voilà des choses qu'il faut que l'on sache. Pourtant, vous venez de parler d'appareils de chasse semblables à ceux de la Guerre.

M. l'AMIRAL LANGSADE.- Certes, à défaut d'avions répondant à nos besoins, nous pourrions en emprunter à la Guerre, par exemple pour protéger les bases comme celle de Cuers. Mais quand nous envoyons nos pilotes opérer en mer, nous avons le devoir de ne pas les laisser se noyer s'ils

tombent à l'eau. Nous sommes alors obligés de faire des fuselages et des ailes étanches de façon que l'avion puisse flotter jusqu'à ce que le personnel soit sauvé. Quant à l'hydravion, il a cette supériorité sur l'avion qu'il peut repartir.

M. d'ESTOURNELLES DE CONSTANT.- N'oubliez pas la question des flotteurs ; c'est peu de chose, mais cela peut sauver la vie à des pilotes.

M. L'AMIRAL LANGSADE.- En ce qui concerne la liaison avec les autres départements ministériels, nous la poursuivons autant que nous le pouvons. C'est ainsi que nos pilotes, pour la partie terrestre de leur instruction, sont formés à Istres, à l'école d'aviation de la Guerre.

Pour les terrains, comme le disait M. le ministre, nous avons cherché à utiliser ceux qui appartiennent soit à l'aviation civile, soit à l'aviation militaire. Seulement celle-ci est tournée vers l'est, alors que nous nous tournons vers le sud et l'ouest, c'est-à-dire que nous ne trouvons pas les mêmes terrains. Dans le programme dont M. le ministre a parlé et dont, par conséquent, je puis dire quelques mots, il est prévu qu'en dehors de la base unique par frontière maritime qui sera notre base de formation et de concentration dès le temps de paix pour nos exercices, et où nous ne pourrions pas être avec une autre unité parce

que nous la générions dans son propre fonctionnement, nous prévoyons toute une série d'aérodromes de la Guerre et du sous-secrétariat d'Etat de l'Aéronautique sur lesquels nous irions nous installer le jour de la déclaration de guerre et où nous transporterions des hangars mobiles si ceux ~~de~~ qui s'y trouvent n'étaient pas suffisants. Toutes ces questions sont prévues. De même, tout ce qui appartient à l'aviation civile nous reviendrait en temps de guerre : nous partagerions les terrains avec la Guerre et nous irions peut-être même tous les deux sur ces terrains.

Vous voyez que nous cherchons la coordination que vous nous demandez et M. Laurent Eynac nous y aide de toutes ses forces. Il nous rend des services et, de notre côté, il nous arrive de loger ses appareils. C'est ainsi que St-Raphaël est une base d'expérience aussi bien pour l'aviation civile que pour l'aviation maritime ; les hydravions commerciaux y viennent faire leurs essais.

Il n'y a que pour l'utilisation militaire des appareils que chaque département a conservé son autonomie parce qu'ils considèrent que l'avion est une arme qui s'ajoute aux autres.

M. d'ESTOURNELLES DE CONSTANT.- Quel est votre organe de coordination ?

M. l'AMIRAL LANGSADE.- Quand nous avons besoin d'un

appareil, nous en établissons le programme, c'est-à-dire que nous indiquons à quoi il est destiné et quelles conditions il doit remplir comme puissance, armement, etc... Nous envoyons ces caractéristiques à M. Laurent Eynac qui le transmet à son service technique en lui demandant d'établir un programme pour cet appareil, programme qui est envoyé aux constructeurs. Voici, par exemple, un de ces programmes sous la forme d'un opuscule concernant un appareil porteur destiné à la marine.

M. de LAVRIGNAIS.- Par qui est fait le programme ?

M. L'AMIRAL LANGSADE.- C'est le service technique du S/Secrétariat de l'Aéronautique qui établit les caractéristiques de l'appareil devant répondre aux conditions indiquées. Le S/Secrétariat fait alors construire trois prototypes, et si les essais en sont satisfaisants, nous commandons les appareils en série. Mais c'est M. Laurent Eynac qui répartit les commandes entre les divers fournisseurs. En un mot, en ce qui concerne les plans des appareils et leur construction, tout est fait par le S/Secrétariat de l'aéronautique sur nos indications. Ce n'est que pour l'utilisation des bases qui nous sont spéciales que nous agissons seuls.

M. LE PRESIDENT.- Par qui est établie la destination au point de vue militaire, des appareils dont vous avez besoin ?

M. L'AMIRAL LANGSADE.- En ce moment, nous faisons justement ce travail pour 1933. Voici comment nous procérons : je demande à l'E.M. Général quels sont mes besoins. Il me répond : "Je voudrais des appareils pouvant faire telle et telle opération". Les officiers spécialistes de l'aviation que j'ai dans mon service établissent les caractéristiques des appareils pouvant remplir les conditions demandées. Un avant-projet est soumis au Conseil supérieur qui l'examine et l'approuve, par exemple. Nous envoyons alors cet avant-projet au S/Secrétariat de l'aéronautique où les choses se passent comme je vous l'ai indiqué il y a un instant.

M. d'ESTOURNELLES DE CONSTANT.- Je reviens encore sur la question des bases, et je vous prie de croire que je ne cherche pas la petite bête, comme on dit. Le gros point aujourd'hui, qui sera encore le gros point de demain, ce sont les terrains d'atterrissement. Plus nous irons et plus il en faudra. En cette matière, on ne peut pas improviser. Or, il y a des maires de communes qui s'arrangent de manière à les occuper, de façon à vendre leurs droits plus tard. C'est dire que vous ne vous y prendrez jamais assez tôt et en accord assez complet avec les autres départements intéressés pour vous procurer ces terrains. Il faut absolument que vous trouviez le moyen d'avoir les espaces libres qui seront la condition vitale du développement de la navigation aérienne.

M. LE MINISTRE.- C'est pour cela que nous avons demandé 30 millions comme crédit de première urgence pour commencer l'installation des bases.

M. d'ESTOURNELLES DE CONSTANT.- Vous ne rencontrerez pas de difficultés au Sénat où, au contraire, on vous demande de voir grand, d'accord avec les autres ministères afin que notre aviation se développe dans toute son ampleur.

M. BABIN-CHEVAYE.- Je croyais, monsieur le ministre, que vous deviez nous donner quelques indications sur les vitesses obtenues par les sous-marins anglais.

M. L'AMIRAL BRISSON.- Les sous-marins anglais, type I les plus rapides construits jusqu'à présent ont atteint la vitesse de 24 noeuds en surface et 22 noeuds 5 en plongée.

M. LE HARS.- Et les nôtres ne font que 12 noeuds ?

M. L'AMIRAL BRISSON.- Nous avons des sous-marins qui font 18 noeuds en surface et 12 en plongée.

M. LE HARS.- M. le ministre a dit tout à l'heure qu'en accouplant deux moteurs de 6.000 chevaux on pouvait espérer arriver à obtenir 22 noeuds, alors que nos sous-marins de 1.450 chevaux ont, d'après M. l'amiral Brisson, une vitesse de 18 noeuds. Ainsi, le passage de 1.450 HP à 12.000 HP ne ferait gagner que 4 noeuds !

M. JAMES HENNESSY.- Vous pouvez partir de ce principe qu'on décuple la consommation en surface quand on veut doubler la vitesse. Quand vous brûlez 10 tonnes pour aller à 10 noeuds, vous devrez en brûler 90 pour aller à 31 noeuds.

M. LE HARS.- Je voulais savoir si la vitesse de 33 noeuds obtenue avec 33.000 HP était la vitesse en surface ?

M. LE MINISTRE.- Oui. Si j'ai parlé de 12 noeuds, c'est un lapsus. J'ai voulu dire que l'on espérait passer de 16 noeuds à 24 ou 25 noeuds.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le ministre, nous allons examiner vos demandes avec le désir de vous donner satisfaction.

Je constate cependant que les sous-marins dont vous proposez la mise en chantier ne seront que des bâtiments de remplacement. Tant que nous nous tiendrons à cet effort, nous n'aurons rien fait, entendez que nous n'aurons pas redonné à la France la flotte dont elle a besoin. Certes vous faites un effort considérable, puisqu'avant vous rien n'a été fait dans ce sens et nous vous savons le plus grand gré d'avoir eu le courage de demander les crédits pour ces sous-marins de remplacement et de les avoir défendus. Il faudra tout de même que le Parlement comprenne la vérité.

qui va éclater prochainement aux yeux de tous, c'est que si la France ne se décide pas à avoir la marine qu'elle doit avoir, dans un temps indéterminé : 2, 4, 6, 8, 12 ans, elle perdra toutes ses colonies. C'est une chose qu'il faut dire et, pour mon compte, je croirais trahir mon pays si je ne le disais pas à la tribune au moment de la discussion du budget.

M. LE HARS.- En même temps, nous perdrons 60 millions d'hommes.

M. LE PRESIDENT.- Il faudra bien que la France comprenne que si elle persiste dans cette voie, elle verra ses ennemis ou même ses alliés lui prendre ses colonies. Ce jour-là, elle sera réduite au rôle de l'Espagne. Comme on vient de le dire, ce sera aussi la perte, pour nous, assurer de toutes les troupes qui viennent à la défense du Rhin, c'est-à-dire la fin de la France. Si le pays ne le comprend pas, tant pis pour lui ! En tout cas, ce qu'un ministre ne peut pas dire, un homme peut le dire sous sa propre responsabilité.

M. LE MINISTRE.- Je l'ai déclaré à la Chambre dans la mesure où je pouvais le faire moi-même.

M. LE PRESIDENT.- Il faut que nous refassions notre marine.

Nous vous sommes reconnaissants, Monsieur le ministre de nous apporter des programmes de remplacement, mais cela ne nous suffit pas. Nous voulons aussi, et le plus prochainement possible, coopérer avec vous à l'élaboration d'un programme de constitution d'une flotte française qui soit digne de ce nom.

M. HAMES HENNESSY.- Nous comprenons que c'est un programme de remplacement au point de vue numérique, mais que les unités neuves seront supérieures à celles qu'elles auront remplacé. Ce sera tout de même une augmentation de force.

M. LE PRESIDENT.- De ce côté, monsieur le ministre, vous trouverez donc tous les concours que vous désirez.

En ce qui concerne la défense des côtes, je me permets de rappeler que je l'ai demandée pour la première fois en 1915, dans mon rapport. L'amiral Lacaze, avec un scrupule auquel j'ai rendu hommage, ne put vaincre les hésitations de sa conscience éclairée de marin de valeur et ce fut M. ~~XXXXXX~~ Chaumet qui soutint que le passage à la marin de la défense des côtes était une nécessité.

A ce moment, j'avais surtout confiance dans le canon. Depuis, j'ai évolué et j'ai compris que la défense des côtes n'était pas seulement le fait de l'artillerie, mais aussi de ce qui se trouve en avant : les mines, les sous-marins

et l'aviation. Vous vous êtes dirigé dans cette voie, monsieur le ministre, la commission vous suivra. Elle examinera chacune de vos demandes avec la plus grande attention et vous pouvez être certain que nous serons avec vous pour tâcher d'améliorer la situation qui vous a été faite par la Chambre.

En ce qui concerne l'aviation, M. d'Estournelles de Constant a fait tout à l'heure une observation qui ne manquait pas de justesse. Le Parlement a voté 1.300 millions pendant la guerre pour son aviation. Sur cette somme, 750 ou 800 millions ont été affectés à la marine qui a dû laisser tomber en annulation de crédits, 400 millions. Sur l'argent dépensé, des sommes considérables ont été employées pour les bases et, malheureusement, mal employées. En particulier, quand on nous demanda les premiers crédits à cet effet, nous avons dit qu'il fallait prévoir des bases pour les rigides. Il n'en fut rien et c'est ainsi que, pendant la guerre, les mêmes centres furent recommencés jusqu'à deux et trois fois. Des sommes considérables ont été gaspillées inutilement de cette façon.

Il y a des enseignements à tirer de cela, car il ne faudrait pas retomber dans les mêmes erreurs. Pour ne parler que de Cherbourg, M. l'amiral Langsade, qui connaît admirablement son service ne me contredira certainement pas quand je dirai qu'il y a de graves dangers à laisser

l'organisation de Cherbourg telle qu'elle existe actuellement, avec les hangars de Montebourg tout à côté. Nous sommes ici en commission secrète et nous pouvons bien dire que les amitiés anglaises ne devant pas toujours durer, Cherbourg est trop près de l'Angleterre et trop vulnérable. Je ne m'étendrais pas sur la question de la construction des sous-marins à Cherbourg, je crois que c'est une profonde erreur. Il faut faire de ce port un nid de sous-marins et une réserve d'aviation dans des conditions voulues de casematage. Cherbourg n'est qu'à une heure et demie ou deux heures de vol de l'Angleterre. Dans ces conditions, en cas de conflit quelle serait la situation de vos installations d'aéronautique de Montebourg qui sont en vue de tout le monde ? Elles seraient rapidement détruites. Si vous voulez faire quelque chose dans cette région, monsieur le ministre, il faudra chercher beaucoup plus en arrière.

On a dépensé pour l'aviation de Cherbourg un nombre considérable de millions ; les travaux, qui ont duré toute la guerre, ont été recommencés deux ou trois fois.

M. LE HARS.- On a parlé de 1.700.000 fr.

M. LE PRESIDENT.- Je suis persuadé qu'on a dépensé 10, 15 et 20 millions pour l'aviation à Cherbourg, ce qui n'empêche que tout est à refaire.

M. L'AMIRAL LANGSADE.- Les hangars ont été construits

avec de mauvais matériaux et tous les logements sont à remplacer.

M. LE PRESIDENT.- Je connais l'histoire de toute cette affaire, c'est lamentable ! En tout cas, monsieur le ministre, si vous voulez défendre Cherbourg, comme c'est votre devoir, il faudra installer votre aviation ailleurs qu'à Montebourg, très en arrière dans la région.

M. L'AMIRAL LANGSADE.- En ce qui concerne l'aérostation, les hangars sont à Montebourg, il faudra bien que nous nous en servions. De plus, nous ne savons pas quelle guerre nous aurons. Mais il est bien évident qu'en cas de guerre avec l'Angleterre nous n'aurons pas de hangars à Montebourg. Tout cela est prévu dans le programme qui vous sera communiqué.

M. LE PRESIDENT.- Nous sommes, je crois, tous d'accord sur ces points.

Monsieur le ministre, vous avez demandé un crédit de 8 millions pour préparer votre réserve de moteurs. Là encore, la commission examinera votre demande avec intérêt parce qu'elle se rend compte que le moteur, qui est plus long à construire que la cellule est le point capital dans l'aviation.

M. LE MINISTRE.- Je vous remercie, messieurs, de vos excellentes dispositions à l'égard de mes demandes de crédi

Vous me permettrez de vous saisir du détail et de notes qui complèteront les explications un peu breves que j'ai dû me contenter de vous fournir aujourd'hui.

M. LE PRESIDENT.- Vous savez aussi que la commission de la marine, désormais, a le désir et même la volonté de trancher elle-même les questions qui intéressent la marine. Si c'est nécessaire, elle livrera une bataille à ce sujet. C'est elle qui est la commission technique et il lui appartient de se prononcer sur les crédits demandés. Je m'en suis expliqué avec M. le rapporteur général et je crois qu'il en sera ainsi maintenant.

#### Accords de Washington.-

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le ministre, la commission avait désiré avoir votre sentiment sur les accords de Washington qui vont venir très prochainement en discussion.

M. LE MINISTRE.- La Chambre est saisie de ces accords et la commission des affaires extérieures doit déposer très prochainement son rapport. Le gouvernement demandera la ratification de ces accords ; ce serait, du reste, une grande faute de ne pas le faire, toutes les autres puissances signataires, l'Italie la dernière, s'étant prononcées pour la ratification. Lorsque j'aurai l'occasion de m'en expliquer, je vous montrerai que, s'il y a eu quelques petites blessures d'amour-propre qui nous ont été extrêmement

sensibles, comme le traité de Washington limite uniquement le tonnage en capital-ships que nous n'avons pas, pour le moment, l'intention de construire, il ne nous cause pas de préjudice, d'autant plus que sa durée est restreinte. Je vous demanderai donc, messieurs, de réservier ces explications pour un jour très prochain. Je crois que c'est M. le président du Conseil lui-même qui viendra alors devant vous ; moi, je m'expliquerai sur la partie technique.

M. LE PRESIDENT.- M. Lémery, qui est rapporteur de ces accords au Sénat, doit donner son préavis la semaine prochaine. Voilà pourquoi nous désirons vous entendre le plus tôt possible.

Quel est l'avis du gouvernement sur la motion Root ?

M. LE MINISTRE.- M. le président du Conseil a demandé à la commission des affaires extérieures d'ajourner momentanément son rapport sur la motion Root. Vous savez, en effet, que se tient actuellement à La Haye une conférence qui avait été prévue au moment des accords de Washington et qui traitent des modifications que les méthodes de la guerre sous-marine apportent aux règles du droit des gens. Nous avons préparé cette conférence avec beaucoup de soin et l'E.M. a procédé à une étude extrêmement sérieuse. J'ai demandé à M. le président du Conseil de m'autoriser à faire représenter la marine par un jurisconsulte de premier

ordre, M. de Lapradelle, un grand spécialiste de toutes ces questions. M. de Lapradelle est allé à la conférence de La Haye avec un autre jurisconsulte du ministère des affaires étrangères et trois représentants de l'E.M. de la direction de l'Aéronautique désignés comme experts navals.

A La Haye, les Américains ont demandé que le programme de la conférence reste limité à l'aéronautique, mais le champ de la conférence n'en reste pas moins très large parce que toutes les règles faisant l'objet des résolutions Root s'appliquent à la guerre aérienne. Par conséquent, des décisions qui seront prises au sujet de la guerre aérienne résulteront des interprétations du plus haut intérêt au point de vue de la motion Root. Voilà pourquoi nous avons estimé qu'il était très intéressant d'attendre les résultats de cette conférence avant de nous prononcer sur cette motion.

D'après les dernières nouvelles que j'ai reçues, la ~~4ème~~ conférence va se clore dans le courant de février, peut-être la semaine prochaine. A ce moment, nous pourrons faire connaître notre sentiment, mais dès à présent je crois pouvoir dire que nous apporterons une réserve à la 4ème résolution Root.

M. LE PRESIDENT.- Je suis certain d'être l'interprète de mes collègues en appelant votre attention toute

particulière sur un des articles qui nous ont extrêmement émus : l'article 1<sup>er</sup> dans lequel il est dit :

" ...  
" Un navire de commerce ne peut être détruit que lorsque l'équipage et les passagers ont été préalablement mis en sûreté.

" 2) Les sous-marins belligérants ne sont, en aucune circonstance, dispensés des règles universelles ci-dessus rappelées ; au cas où un sous-marin ne serait pas en mesure de capturer un navire de commerce en respectant lesdites règles, il doit, d'après le droit des gens reconnu, renoncer à l'attaque ainsi qu'à la saisie et laisser le navire de commerce continuer sa route sans être molesté".

Puis, nous arrivons à l'article 3 ainsi conçu :

" Les Puissances signataires, désireuses d'assurer l'exécution des lois d'humanité déjà reconnues et confirmées par elles relativement à l'attaque, à la saisie et à la destruction des navires de commerce, déclarent en outre que tout individu au service de quelque puissance que ce soit, agissant ou non sur l'ordre d'un supérieur hiérarchique, qui violera l'une ou l'autre desdites règles, sera réputé avoir violé les lois de la guerre et sera susceptible d'être jugé et puni comme s'il avait commis un acte de piraterie. Il pourra être mis en jugement devant les autorités civiles et militaires de toute Puissance dans le ressort de l'autorité de laquelle il sera trouvé".

Cela revient à dire qu'en temps de guerre, un officier français commandant un sous-marin et qui aurait été pris dans une affaire quelconque pourrait, sur un rapport faux et ou même mensonger, être traduit devant le conseil de guerre d'une puissance quelconque et traité comme pirate. Notre devoir de commission sénatoriale de la marine est de dire que nous n'accepterons jamais une chose pareille. Il n'est pas admissible qu'un officier français puisse être

ainsi jugé sans avoir la faculté de se défendre.

Quant à l'article 4, il arrive à dire qu'il n'y a plus de sous-marins.

M. LE MINISTRE.- Il est en contradiction avec l'article 1er.

M. HENNESSY.- Pensez-vous que les signataires de la motion Root hésiteront, dans la prochaine guerre, à couler un navire de commerce s'ils savent qu'il est destiné à approvisionner un ennemi ?

M. LE PRESIDENT.- Je crois qu'il faut prendre dès maintenant position sur ces articles.

#### Embarquement insuffisant des officiers.

M. LE PRESIDENT.- Nos collègues ont été assez émus de constater qu'un grand nombre de jeunes officiers dans les ports n'embarquaient pas. Beaucoup d'entre eux, sortis du Borda depuis assez longtemps attendent encore d'être embarqués. Quelles mesures pensez-vous devoir prendre, monsieur le ministre, pour remédier à cette situation ?

M. LE MINISTRE.- Nous pensons, au ministère de la marine, que l'impression qu'ont eue les auteurs de la question provient surtout de ce qu'un grand nombre de jeunes officiers ont été envoyés à l'école de perfectionnement des enseignes de vaisseau, ce qui a augmenté d'une façon tout

à fait anormale le nombre des officiers à terre. Cette école a donné d'excellents résultats. Elle a été fermée le 30 septembre dernier et il ne reste plus, en ce moment, que 10 ou 13 jeunes gens sur les listes d'embarquement réparties entre les cinq cours. Il semble même, à l'heure actuelle, qu'il manque des officiers pour remplir les listes d'embarquement.

J'ai fait dresser une statistique des officiers à terre dans la marine française et dans la marine anglaise.

En France, nous avons à la mer ou aux colonies, 1.064 officiers, soit 50 % de l'effectif ; dans l'aéronautique, 116 officiers, soit 5 %. A terre, il y a 50 officiers dans les écoles et 433 officiers dans des postes divers, soit 34 % en tout. En congé pour infirmités ou à l'hôpital, il y a 241 officiers, soit 11 %. Par conséquent, le nombre des officiers à terre qui ne font pas partie de l'aéronautique, mais qui sont dans les écoles, à la défense des côtes ou dans des postes divers, est de 34 % de l'effectif.

Dans la marine anglaise, d'après un rapport du colonel Eymery, membre des Communes, la proportion des officiers à terre est de 53 %, c'est-à-dire bien supérieure à la nôtre.

Je m'efforce, d'ailleurs, par tous les moyens, de faire naviguer ces jeunes gens. M. le président m'a donné, à ce sujet, une idée que je retiens en me demandant de profiter du dépôt de la loi sur l'hydrographie que je vais

faire ces jours-ci pour envoyer ces jeunes gens dans cette saine école qu'est la mer.

M. LE PRESIDENT.- Quelle limite avez-vous pour l'embarquement des officiers ?

M. L'AMIRAL BRISSON.- Les besoins du service à terre.

M. LE PRESIDENT.- Il n'y a qu'à se promener pour s'apercevoir qu'il y a pléthore d'officiers à terre. Je connais des enseignes de vaisseau qui n'ont jamais mis le pied sur un bateau et qui s'en vantent. Ils disent que c'est très agréable d'être marin dans ces conditions.

Vous pouvez parfaitement, sur chacun de vos bateaux, embarquer un plus grand nombre d'officiers. Vous me direz qu'il y a la question du logement. Vous les logerez plus mal ! C'était le cas autrefois. Quand on est jeune on supporte cela facilement. Doublez le nombre des officiers sur les bateaux et faites-les passer dans tous les services, ce sera le meilleur des entraînements.

Monsieur le ministre, nous avons voulu vous signaler ce fait très amicalement afin que vous puissiez prendre des mesures qui calmeront l'opinion publique où l'on se demande pourquoi tous ces jeunes officiers ne naviguent pas.

M. LE MINISTRE.- Il y en a beaucoup, et des plus

M. LE MINISTRE.- Réponse non

jeunes dans l'aéronautique. Ce sont ceux-là, précisément, qui ont le plus d'allant et qui peuvent faire croire qu'une quantité d'officiers ne naviguent pas.

En tout cas, je vous remercie, monsieur le président, de votre suggestion et je vais voir dans quelle mesure je puis vous donner satisfaction.

M. LE HARS.- Monsieur le ministre, je voudrais vous poser une question qui est en dehors du programme.

Le journal "L'Aéro-Sport" nous a adressé un article intitulé : "La Politique de l'heure. Notre programme" et nous demande si nous sommes partisans de la création d'un ministère de l'Air. Si vous répondiez affirmativement, monsieur le ministre, ce serait la guillotine par persuasion. Ce ministère comprendrait : une direction civile (transformation et développement), une direction militaire (transformation et développement), une direction maritime et une direction coloniale.

M. LE MINISTRE.- Ce serait la fin de l'aviation maritime.

M. LE PRESIDENT.- Les Anglais ont un ministère de l'air et ils s'en plaignent

M. LE HARS.- A cette campagne, d'où qu'elle émane, il faudrait savoir quoi répondre.

M. LE MINISTRE.- Répondez non.

Organisation de la défense des côtes.-

M. LE MINISTRE.- Quoiqu'ayant déjà parlé de la défense des côtes au cours de mon exposé, je voudrais m'expliquer sur le décret que vous connaissez, qui est l'œuvre de mon prédécesseur et qui a été pris à la suite de longues préparations et surtout après les enseignements de la guerre. Deux grandes leçons sont sorties de la guerre: tout d'abord la nécessité de l'unité de commandement, ensuite la nécessité de séparer les services de l'avant des services de l'arrière.

Le décret s'est d'abord proposé de réaliser l'unité de commandement à tous les degrés.

Les forces navales se composent, en premier lieu, de navires de haute mer : ce sont les escadres. Nous avons, dans la Méditerranée, l'escadre de la Méditerranée et, dans le Nord, la division de la Manche et de l'Atlantique.

Vient ensuite la défense des côtes. Jusqu'aux travaux dont parlait tout à l'heure M. Le président, travaux auxquels il a pris une si grande part, dans lesquels on signalait la nécessité de donner la défense des côtes à la marine, on vivait avec cette idée que les côtes se défendent au large. La guerre a montré que c'était là une erreur. A nos yeux, les flottes de haute mer ont une mission définie : c'est d'assurer la sûreté des communications du pays dont les côtes se défendent par leurs propres moyens.

C'est ce qu'ont fait les Allemands pendant la guerre quand ils ont assuré la défense des côtes belges contre un ennemi laître de la mer.

Par conséquent, nous avons deux forces : la flotte de haute mer qui doit être entre les mains du chef d'escadre et la défense des côtes qui comprend les avions, les filets de mine, les sous-marins et de l'artillerie. Ces éléments doivent être également entre les mains d'un même chef si l'on veut réaliser l'unité de commandement, d'où la nécessité d'avoir un commandement des frontières maritimes.

Nous avons donc déjà deux chefs : le commandant de l'escadre et le commandant des frontières maritimes. Il y en a un troisième : le chef des services de l'arrière étant donné, comme je l'ai dit tout à l'heure, que la guerre a montré la nécessité de séparer les services de l'avant et de l'arrière.

Comment créer la coordination entre ces trois chefs ? En mettant un chef au-dessus d'eux. Ce sera le commandant en chef du théâtre d'opérations.

On a réparti les frontières de la France en deux théâtres d'opérations : celui du midi et celui de l'Atlantique et du nord. C'était déjà les théâtres d'opérations du temps de Richelieu, quand on disait : la marine du Ponant et la marine du Levant.

Il faut encore faire l'unité d'action entre ces deux chefs des théâtres d'opérations. Elle sera réalisée, en

temps de paix par le chef d'Etat-Major de la Marine qui devient, en temps de guerre, le commandant en chef des forces navales de la France;

On s'est demandé si l'on ne devrait pas donner le commandement en chef des frontières maritimes aux préfets maritimes. Une longue discussion s'est engagée à ce sujet au Conseil supérieur de la marine et, en fin de compte, il a été reconnu que c'était impossible pour deux raisons : tout d'abord parce que le préfet maritime est déjà le chef des services de l'arrière et que, dans ce cas, il ne pourrait pas diriger des opérations. En second lieu, parce que le préfet maritime commande une place forte, ce qui l'empêche de sortir et de rayonner, comme peut le faire le commandant en chef, sur toute l'étendue du territoire. On a donc séparé les deux fonctions.

En résumé, la défense des côtes est assurée par le commandant d'escadre, le commandant de la frontière maritime, le commandant de l'arrière, le commandant en chef du théâtre d'opérations, au-dessus, le commandant en chef des forces navales de la France, et, au-dessus encore, le gouvernement.

On a exprimé la crainte que cette organisation n'aboutisse à créer des postes inutiles et à augmenter les dépenses de la marine. Nous avons vu le danger et, en même temps que cette organisation voyait le jour, nous compri-mions

des postes en ne mettant plus que des contre-amiraux là où il y avait des vice-amiraux, de sorte qu'en fin de compte l'opération s'est traduite, non par une augmentation, mais par une diminution de dépenses. En effet, nous avons donné à la marine, en plus des services qu'elle assurait avant la guerre, la charge de l'aéronautique et de la défense des côtes, tout en réalisant, dans les postes à terre, l'économie d'un contre-amiral, de 4 capitaines de vaisseau et de 7 capitaines de frégate.

L'organisation dont je viens de vous développer les grandes lignes constitue donc un grand progrès ; elle instaure dans la marine ce qui n'existaient pas encore : l'unité de commandement qui avait été réalisée par la Guerre au cours des hostilités. Et la preuve que cette organisation ne mérite pas les critiques qu'on lui a adressées, c'est que l'Italie vient de la copier à la dernière heure ; elle a créé également 4 frontières maritimes sur le type des 4 frontières maritimes françaises.

M. LE PRESIDENT.- Il a paru quelque peu surprenant à la commission de la marine que le décret ait paru le 15 juillet, c'est-à-dire au lendemain de la séparation des Chambres, et on s'est montré ému qu'une affaire aussi importante, puisque c'était toute une nouvelle organisation de la marine, soit mise en mouvement pendant les vacances, alors que personne n'en avait été prévenu. Cela semblait

un acte fait, délibérément, en dehors du Parlement.

De plus, vous l'avez dit vous-même, monsieur le ministre, des critiques nombreuses ont été élevées contre cette organisation. Vous nous avez déclaré que des compressions avaient été opérées. Beaucoup d'entre nous, cependant, sommes persuadés que cette organisation comporte un personnel trop nombreux et que l'on aurait très bien pu la créer sans avoir des états-majors aussi formidables avec des médecins, des ingénieurs, etc... Nous croyons, monsieur le ministre, que, même dans la marine à venir, il y aura autre chose à faire que ce qui a été fait et j'ai le regret de vous dire qu'en ce qui concerne l'organisation dont vous nous avez parlé, vous n'avez pas l'assentiment unanime.

Vous nous avez parlé aussi des préfets maritimes et nous disant pour quelles raisons vous estimiez que l'on ne pouvait pas leur donner le commandement des frontières maritimes. Nous ne sommes pas absolument de votre avis. En ce qui me concerne, je ne vois pas pourquoi un commandant des frontières maritimes ne pourrait pas être préfet maritime, pourquoi on ne donnerait pas au même chef le commandement de l'action et l'administration de l'arrière. Ce n'est pas une affaire aussi si complexe et difficile que celle de la défense des côtes ; il y a eu des précédents sous Louis XIV.

Nous sommes persuadés, je le répète, qu'il y a, de

ce côté, des compressions importantes à faire dans ces Etats-Majors où il y a trop d'officiers qui n'y ont rien à faire en temps de paix. Il vous suffirait de garder les cadres pour le temps de guerre. Vous échapperiez peut-être ainsi à cette critique que l'on a voulu, dans certains cas, trouver des places pour caser des officiers. J'en connais, de ces officiers, qui m'ont dit : "Il y a 4, 5, 6 mois que l'on est là sans avoir reçu aucune instruction et sans rien faire". Vous me direz, monsieur le ministre, qu'il n'y a pas de crédits spéciaux pour ces Etats-Majors ; c'est possible, mais ces officiers émargent tout de même au budget de la marine.

M. JAMES HENNESSY.- L'organisation des bases a été modifiée, pendant la guerre parce qu'on s'est aperçu qu'elles n'avaient pas la même importance qu'autrefois. Alors, si vous mettez le préfet maritime commandant d'une base...

M. LE PRESIDENT.- Dans ce cas, il n'y a qu'à les supprimer purement et simplement.

M. L'AMIRAL BRISSON.- Il y a une commission, présidée par le général de Boissoudy, qui s'occupe de la refonte du service des bases et à laquelle la marine sera appelée à participer, de sorte qu'elle pourra faire connaître utilement son point de vue.

M. LE MINISTRE.- Je suis très sensible au reproche que vient de m'adresser M. le président.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas un reproche.

M. LE MINISTRE.- Si je ne suis pas venu devant la commission de la marine, c'est que le décret, qui est signé de M. Guist'hau, et qui est du 6 décembre 1921, avait paru avant mon arrivée au ministère. Aussi, je n'ai pas cru devoir venir m'expliquer sur un texte de mon prédécesseur. Le document du mois de juillet, auquel vous faisiez allusion, est tout simplement une instruction interministérielle chargée d'appliquer le décret. Cette instruction ne règle qu'un régime provisoire qui peut être amélioré tous les jours, notamment par des compressions. Je vous ai dit que j'étais entré dans cette voie et je ne demande pas mieux que de voir s'il est possible d'en faire de nouvelles puisque mon rôle est, d'une part, de créer, de l'autre, de comprimer pour me procurer les crédits qui doivent me permettre de faire des réalisations utiles.

Quant à l'impression qu'ont un certain nombre des officiers constituant les Etats-Majors, de n'avoir rien à faire, elle vient probablement de ce fait que l'organisation des frontières maritimes n'est pas encore sortie de sa phase purement organique parce que je n'ai pas encore les crédits. Je commence à vous les demander ; si vous me les accordez,

ils me permettront de commencer à réaliser. C'est ainsi qu'un commandant de préfecture maritime est venu se plaindre à moi de n'avoir pas les moyens d'employer son activité. C'est pour cela que j'employais ce mot que M. d'Estournelles de Constant jugeait tout à l'heure sévere : la défense des côtes, c'est "néant". Nous avons bien créé, organisé, mais nous n'avons pas les crédits pour entrer en action.

En ce qui concerne les préfets maritimes, j'ai eu, lorsque j'ai dû à appliquer le décret de mon prédécesseur, la même impression que vous. Je me suis dit : "Pourquoi ne pas donner au commandant en chef de la frontière l'appellation de préfet maritime, ou nommer celui-ci commandant en chef ?" J'en ai reconnu l'impossibilité en me reportant à une discussion extrêmement intéressante du Conseil supérieur de la marine qui a eu lieu sous la présidence de M. Landry au lendemain de la guerre. L'amiral Schweerer, qui fut, pendant la guerre, un commandant remarquable des patrouilles de Bretagne, y fit une déposition du plus haut intérêt et déclara que l'expérience était faite que les préfets maritimes ne pouvaient pas avoir la charge de la défense des côtes. C'est ainsi que, pendant les hostilités, le préfet maritime de Brest se trouvant écrasé de besogne, il fallut créer des commandants de front de mer et des commandants des frontières qui, à ce moment, étaient sans lien au-dessus d'eux pour les relier et les coordonner.

La preuve était donc faite qu'il était nécessaire

d'avoir un commandant des frontières maritimes distinct du préfet maritime.

Reste à savoir si cette appellation de "préfet maritime", qui ne correspond plus aux fonctions d'un simple gouverneur de place, n'aurait pas pu être transportée au commandant en chef des frontières maritimes. Ici, je me suis trouvé en présence d'un obstacle législatif. C'est une loi très ancienne qui a fixé les fonctions en même temps que l'appellation de préfet maritime. Il faudra donc, à ce sujet, l'intervention du Parlement. Il est très possible que, d'accord avec la commission de la marine, je cherche à mettre en mouvement l'action législative pour transporter au commandant en chef des frontières maritimes l'appellation de préfet maritime, en laissant simplement au gouverneur de la Place et à son Etat-Major Général les fonctions administratives et le commandement des services de l'arrière qui, eux, ne peuvent pas être confiés au commandant en chef des frontières maritimes, puisque, comme je l'ai dit, l'avant doit être distinct de l'arrière.

Je vous ai dit que j'avais placé un contre-amiral partout où il y avait un vice-amiral, sauf à Brest et Toulon en raison de l'importance de l'arsenal.

M. LE PRESIDENT.- Retenez aussi, monsieur le ministre ce que nous vous avons dit au sujet des cadres qui sont trop nombreux pour le temps de paix.

M. LE MINISTRE.- Nous ferons, de ce côté, un nouvel effort.

M. LE PRESIDENT.- Que vous ayez les cadres afin que chacun, en cas de guerre, prenne rapidement ses fonctions, c'est très bien, mais à l'heure actuelle, je vous répète qu'il y a des officiers qui se demandent pourquoi ils sont là.

M. JAMES HENNESSY.- D'autant plus que c'est dans ces Etats-Majors que les officiers de réserve peuvent venir faire leurs périodes. Au moment de la mobilisation, ces organismes seraient prêts à fonctionner.

M. LE MINISTRE.- L'essentiel était de démarrer. Et précisément, si vous m'aidez à obtenir les crédits, nous démarrons. Alors, après la politique de piétinement, nous pourrons faire de la politique de développement.

#### Liquidation des prises maritimes .-

M. LE PRESIDENT .- Cette question des prises nous tient à cœur. Autrefois, sous l'ancien régime, les prises de guerre étaient partagées entre les équipages des bateaux capteurs. Au début de la guerre, à la suite d'un accord entre les Alliés, cette disposition a été changée et l'Amiral Bienvaillé a fait voter par la Chambre une loi en vertu de laquelle les prises de mer devaient être vendues, le produit en étant partagé entre les veuves,

les orphelins et les descendants des officiers, sous-officiers et marins blessés, puis, par extension, aux marins blessés de guerre et réformés. Plus tard, la loi a été complétée et étendue aux malades de la guerre, qui auraient subi un grave préjudice, ou à leurs ayants-droit.

Cette loi est restée lettre-morte pendant quelques années. Le Ministère de la Marine ne s'en était plus préoccupé et avait passé cette question à un de ses services qui n'avait trouvé rien de mieux que de l'enterrer soigneusement. Je me souviens toujours d'une conversation que j'eus avec le Directeur de ce Service. Je lui demandai : "Quand donc commencerez-vous à distribuer des secours aux veuves et aux orphelins qui y ont droit ?" - Il me répondit : "Nous ne donnerons pas un sou avant que toutes les prises aient été complètement liquidées".

Cela se passait en 1919, c'est-à-dire cinq ans après le début des hostilités. Je dois ajouter que ceux qui tenaient ce langage ne s'oublaient pas, car ils se faisaient attribuer sur le service des prises des prébendes assez grasses et se faisaient payer largement, et cela contre tout droit.

A la suite d'une intervention que je fis comme rapporteur du Budget de la marine, on décida de procéder à la liquidation et on commença à faire une ou deux premières distributions.

D'après les derniers renseignements que j'ai eus, le

Service des prises a reçu jusqu'à présent 17.000 demandes et en a retenu 16.000 . Huit millions ont été payés et on estime à 10.000 le nombre des demandes qui arriveront encore Si l'on se réfère aux chiffres du Ministère des Pensions, comme base de calcul, le montant des pensions payées par la Marine est d'à peu près 30 millions et on estime à 20 millions la somme pouvant être produite par la liquidation des prises .

Un certain nombre de bateaux capturés ont été donnés soit à des particuliers, soit à des Sociétés ; d'autres ont été utilisés par la marine militaire qui n'en a pas payé la location ; d'autres encore ont été coulés . Il s'agit de déterminer les droits de la Caisse des prises, soit au point de vue de la location de ces bâtiments, de leur vente ou des assurances payées en cas de naufrage ou de torpillage , l'apurement de ces comptes représentant une vingtaine de millions qui seraient à verser aux ayants-droit

Je voudrais savoir, monsieur le Ministre, où en est actuellement cette affaire qui a, pour les gens que nous représentons, une très grosse importance .

M. LE MINISTRE .- Je n'avais pas compris votre question telle que vous venez de l'exposer ; j'avais cru simplement qu'il s'agissait des ~~officiers~~ sommes perçues indûment par certains officiers .

M. LE PRESIDENT .- Non, c'est la question beaucoup plus large que j'envisage . Vous êtes le défenseur naturel des marins, officiers et sous-officiers morts pour la France

à votre service et de leurs veuves et orphelins . Ces gens ont droit encore à une vingtaine de millions au moins . Ces millions sont à nous; je voudrais savoir pourquoi on ne veut pas nous les donner .

M. LE MINISTRE .- Comme je ne peux pas m'engager avant de connaître au fond cette question, qui ne me regarde pas seulement mais regarde aussi M. le Ministre des finances, vous me permettrez de vous demander un très court délai pour pouvoir l'étudier et vous donner une réponse.

Je sais que c'est à vous que l'on doit le vote d'une loi de juin 1922 qui a modifié et complété, sur certains points, la loi de 1916.

M. LE PRESIDENT .- Au point de vue des malades .

M. LE MINISTRE .- A l'heure actuelle, on a déjà encaissé 30 millions, sur lesquels 8 ont été distribués. On suppose que le fonds spécial se montera à une quarantaine de millions.

M. LE PRESIDENT .- Je sais que certaines personnes de votre ministère, qui s'occupent de ces questions de prises, cherchent toujours à arranger les choses si elles doivent ennuyer quelqu'un. On fait des politesses au Service de l'Intendance et au Ministère des finances. Cela ne me suffit pas. Il y a là une question à laquelle je me suis

attaché; j'ai de l'amitié pour mon ami, M. de Lasteyrie, mais il faudra qu'il nous rende notre argent . Monsieur le Ministre, vous êtes le tuteur des marins et vous devez nous aider .

M. LE MINISTRE .- Je suis solidaire du Ministre des finances qui, lui, est le tuteur des finances de la nation, et je suis bien obligé de prendre son avis .

M. LE PRESIDENT .- C'est une erreur . Vous , vous représentez la marine. On a voté cette loi, il faut l'appliquer. Si l'on ne veut pas rendre l'argent, qu'on le dise à la tribune du parlement .

M. LE MINISTRE .- Voulez-vous me donner un délai de quinze jours pour étudier cette question ?

M. LE PRESIDENT .- Parfaitement, mais je vous demanderai, monsieur le Ministre, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, de faire parvenir à la commission de la marine un état exact de toutes les sommes qui restent dues, tant ou coulés comme bateaux loués/qui n'ont pas été payés que comme assurances touchées par l'Etat et ~~que~~ ~~aux~~ bateaux remis à des compagnies et non payés par celles-ci .

M. de LAVRIGNAIS .-Permettez-moi de résumer un voeu, qui m'est cher comme à beaucoup de mes collègues, par ces mots : monsieur le Ministre, ne faites pas trop de compressions dans votre ministère ; ayez plutôt l'air de demander

des crédits importants . Il y a d'autres départements ministériels auxquels on accorde les millions, pour ne pas dire davantage . À la marine , on vous rogne tant que l'on peut . Au nom de l'ancienne marine et au nom même de l'avenir de notre pays , comme l'a dit notre Président, je vous prie , monsieur le Ministre , de vous montrer exigeant et de continuer dans la voie où vous vous êtes courageusement engagé . Soyez certain que nous vous soutiendrons .

M. LE MINISTRE .- Je ne demande qu'à persévéérer avec votre appui .

Je vous suis extrêmement reconnaissant , messieurs , d'avoir bien voulu m'entendre et j'espère que vous m'appuierez auprès de la Commission des finances .

M. LE PRESIDENT .- Personne ne demande plus la parole

La séance est levée .

(La séance est levée à 17 heures 30 minutes) .

-:-:-:-:-

COMMISSION DE LA MARINE

questions intérieures et la défense nationale, je suis venu  
à cette séance du Vendredi 30 novembre 1923, et même présente

les motions qui doivent être faites pour l'actualité.

AUDITION DE M. LE MINISTRE DE LA MARINE

PRESIDENCE DE M. de KERGUEZEC  
estimée et toute pacotille: vous avez alors appris  
vous êtes moins à la mise en œuvre de la révolution,  
je rappelle aujourd'hui ces souvenirs, c'est pour que  
nous soyons bien certains, l'un et l'autre, de l'état

A 15 heures, M. le MINISTRE de la MARINE et M. l'amiral GRASSET, Chef d'Etat major général, sont introduits dans la salle des délibérations de la commission.

M. LE PRESIDENT. - Monsieur, le ministre, la commission de la marine vous remercie infiniment d'avoir bien voulu vous rendre devant elle aujourd'hui, répondant ainsi avec empressement à l'appel qu'elle vous a adressé. Nous serons heureux d'entendre de votre bouche les explications qui nous permettront de nous concerter sur un programme qui nous apparaît aujourd'hui comme vraiment insuffisant. Nous connaissons tous l'état de pénurie dans lequel se trouve notre marine actuellement, et les évènements internationaux récents ne sont pas faits pour calmer nos appréhensions.

Voulez-vous me permettre de vous rappeler, Monsieur le Ministre, que j'ai eu le très grand honneur de siéger à côté de vous à la commission du budget de la chambre; je sais que vous avez été rapporteur vigilant du ministère de la guerre pendant les hostilités et je n'ignore pas avec quel soin vous avez suivi

questions intéressant la défense nationale, je sais aussi avec quelle vigilance vous avez suivi, et même précédé les actions qui pouvaient être faites pour intensifier notre armement; je vous ai vu ensuite comme président de la commission des finances et j'ai pu constater votre activité et votre patriotisme: vous avez alors apporté tous vos soins à la mise en œuvre de la victoire, et si je rappelle aujourd'hui ces souvenirs, c'est pour que nous soyions bien certains, l'un et l'autre, de l'esprit dans lequel travaille la commission de la marine du sénat. Nous avons de notre mission une conception; elle n'est pas celle de ces hommes qui répètent: "je veux dégager ma responsabilité"; nous pensons, au contraire, que ces paroles sont indignes de patriotes qui veulent le salut de leur pays. Ce n'est pas "dégager sa responsabilité" qu'il faut faire, mais c'est au contraire "prendre sa responsabilité, et en tant que représentants de ce pays et membres de la commission de la marine, nous avons des responsabilités que nous entendons prendre avec le Gouvernement, d'accord avec lui.

Les derniers événements ont <sup>/semblé /</sup> ~~démontrer~~ que nous n'étions plus seulement menacés par des éventualités d'Atlantique, mais encore par des éventualités méditerranéennes extrêmement graves. Il apparaît que des accords navals ont dû être passés entre l'Italie et l'Espagne; j'entends bien que l'appoint que peut à l'heure actuelle apporter l'Espagne à la politique navale italien-

n'est pas très sérieux; il peut constituer cependant un apport intéressant. Vous allez certainement parler tout à l'heure de la situation italienne avec une compétence qu'aucun de nous ne saurait atteindre, mais par avance je pense que nous serons d'accord pour dire que cette situation de l'Italie est au moins égale à la nôtre; si l'on y ajoute l'appoint de la situation espagnole, le problème devient assez angoissant.

Et puis, l'on dit dans la presse et l'on répète à la tribune que la France possède une armée considérable, mais l'on fait entrer dans cette armée le formidable appoint de notre empire colonial, ces 250.000 hommes provenant de l'Algérie, de la Tunisie, du Maroc et de nos autres possessions. En cas de guerre, le rôle de la marine sera donc d'apporter sur notre frontière de l'Est cet appoint de notre empire africain. Si l'on jette les yeux sur cette <sup>carte</sup> carte que j'ai prise dans les archives de la commission de la marine, l'on aperçoit combien la situation est angoissante : en effet, les lignes de communication entre l'Algérie et la France se trouvent menacées par deux points extrêmement précis: à droite la~~s~~ point de San Pietro, en Sardaigne, que les Italiens organisent de telle sorte qu'à ma connaissance aucun officier n'a été autorisé à s'y rendre et qu'il est tout à fait impossible de savoir ce qui s'y passe. Evidemment, l'Italie prépare à San Pietro une base d'attaque qui peut devenir extrêmement dangereuse pour nos communications. La ligne de communications, du côté de l'Est, évidemment

c'est Bizerte - Ajaccio - les côtes de France.

Sur Bizerte, l'on a discuté ici à plusieurs reprises et je crois que le sentiment unanime de la commission est que ce point doit être très bien défendu: l'on peut encore admettre que certains ports de France ne reçoivent pas une défense très considérable, car des ports tels que Brest, Toulon, seront défendus par les troupes de la métropole, mais étant donné que l'effort militaire consistera à porter la totalité des troupes sur la frontière du Rhin, un port tel que Bizerte doit être formidablement défendu pour empêcher en ce point une descente possible de l'Italie.

Il y a évidemment une solution de continuité dans notre ligne Bizerte-la Corse-les côtes de France, constituée par la pointe de San Pietro que les Italiens ont mise en état de défense.

A l'ouest, du côté de l'Espagne, nous trouvons la base de Port-Mahon et il nous paraît bien qu'entre cette base et la base de San Pietro, nos communications entre l'Algérie et la France sont singulièrement étranglées. Le problème doit consister à empêcher que nos possessions d'Afrique soient coupées de la métropole et c'est là un point <sup>sûr</sup> lequel la commission sénatoriale de la marine aurait le plus grand désir de vous entendre; nous voudrions avoir l'assurance que les programmes navals actuellement en exécution ou en préparation sont suffisants, nous voulons être assurés qu'en 1930, nos troupes seront ravitaillées comme elles doivent l'être.

le jour où nous aurions un conflit sur le Rhin.

COUNCIL M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Monsieur le Président, je vous remercie de l'accueil que vous avez bien voulu me faire aujourd'hui à la commission de la marine, accueil d'ailleurs, auquel vous m'aviez déjà habitué. Vous avez bien voulu rappeler le rôle très modeste que j'ai joué pendant la guerre comme rapporteur d'une partie des crédits de la défense nationale. Je vous remercie d'avoir évoqué ces souvenirs, car ils me permettent de dire devant la commission de la marine combien j'ai pu apprécier, à son œuvre, l'efficacité du contrôle parlementaire. Aussi, non seulement je sollicite, mais je recherche son appui constant, et pour employer un mot qui répond vraiment à ma pensée, je dirai que je tiens à me mettre sous sa sauvegarde. Ceci suffit à vous indiquer dans quel esprit je viens devant vous.

Toutefois, M. le Président m'a posé un certain nombre de questions qui sortent à la fois et de mes attributions et de ma compétence, car elles relèvent du gouvernement tout entier, et surtout de la présidence du conseil. M. le Président du conseil a été entendu, dernièrement, par la commission des affaires étrangères du sénat, et je crois que des explications ont donné à la commission tout apaisement sur les points au sujet desquels il était interrogé. Je pense que pour calmer certaines appréhensions dont vous vous êtes fait l'interprète, Monsieur le Président, le mieux serait peut-être que vous alliez vous-même avec quelques délégués de

la commission de la marine, trouver M. le Président du Conseil et conferer avec lui sur ces points spéciaux. Pour moi, je ne puis vous dire qu'une chose, c'est que certaines appréhensions qui se sont manifestées dans la presse me paraissent tout au moins exagérées. La politique navale d'un pays dépend de sa politique générale: or, notre politique générale repose sur un système d'amitiés et d'alliances qui, jusqu'ici, n'a pas été dénoncé. Sans doute, les systèmes politiques, lorsqu'ils s'étendent à plusieurs peuples, sont sujets à variations à mesure que les années s'écoulent, mais jusqu'à présent rien ne permet de dire que le système d'alliance et d'amitiés sur lequel repose notre politique générale ne continue pas à subsister. Sans doute, dans la pratique journalière de ces amitiés et des ces alliances des difficultés surgissent, mais à chaque jour suffit sa peine et c'est le rôle de la diplomatie d'aplanir ces difficultés. D'ailleurs, au cours de la guerre, les mêmes difficultés se sont produites et toujours il nous a fallu les vaincre jusqu'au jour où nous avons pu enfin réaliser l'unité de commandement.

En ce qui concerne la possibilité d'un accord naval entre l'Italie et l'Espagne, rien, jusqu'à présent, ne nous permet de croire qu'il ait été passé. Sans doute nous avons assisté, de loin, à des manifestations - celle de Rome, - auxquelles la presse a donné une grande importance, mais il ne semble pas qu'elles aient été au-delà de l'expression de la cordialité latine la plus chaleureuse.

La correspondance de notre ambassadeur, dont vous connaissez le mérite et la vigilance, M. Barrère, ne laisse pas supposer que jusqu'ici un accord de la nature de celui auquel vous faites allusion soit à redouter. Mais, je le répète, sur ce point, je ne puis m'expliquer ~~en aucun cas~~ avec réserve et si vous désirez des explications complémentaires, c'est au président du conseil qu'il faut vous adresser.

M. LE PRÉSIDENT. - Permettez-moi, Monsieur le ministre, de vous répondre tout de suite. Il s'agit de programme naval et de politique générale. J'ai bonne mémoire et très amicalement je vous dirai que j'ai conservé le souvenir d'une séance à laquelle M. le Président du conseil, en réponse à une question que je lui posais me répondit : "je n'accepte pas que vous me posez une question sur la politique navale, c'est à M. le Ministre de la marine qui me représente et qui la connaît mieux qu'il faut la poser".

M. LE MINISTRE. - Vous avez, en effet, une excellente mémoire, Monsieur le Président.

M. LE PRÉSIDENT. - Je suis tout de même obligé de vous poser la question, et cela, sur l'invitation même de M. le Président du conseil.

M. LE MINISTRE. - Vous avez, je le répète, une excellente mémoire, et aussi, j'arrive tout de suite à la seconde partie de vos observations auxquelles je suis tout disposé à répondre: j'entends celles qui concernent

la politique navale et les programmes navals du gouvernement. Cela rentre comme vous le disiez et comme le disait M. le Président du conseil, /et du r<sup>e</sup> ste, vous avez avec une grande courtoisie, ~~presque~~ facilité ma tâche en m'envoyant un questionnaire portant sur 10 questions, que je vais suivre pas à pas, car c'est la meilleure méthode pour répondre en toute clarté et en toute sincérité aux préoccupations de la commission.

Vous me permettrez, Monsieur le Président, de faire appel, moi aussi à un souvenir: celui de ma première rencontre avec la commission de la marine; je vous ai dit alors quel était l'état de la marine. M. le Président l'a caractérisé tout à l'heure d'un mot très heureux, car il a évité ainsi une expression trop humiliante : il a parlé de l'état de pénurie de notre marine. Cette pénurie lamentable que j'ai fait moi-même passer sous vos yeux tient à ce fait que, pendant huit ans nous avons cessé de construire, et il nous faut maintenant poursuivre un effort raisonné, persévérant et continu. Depuis ce premier jour nous avons travaillé ensemble et à diverses reprises vous m'avez soutenu auprès de la commission des finances pour obtenir les crédits dont j'<sup>signalee</sup> avais besoin. Pour vous rappeler l'effort accompli, je me permettrai de vous rappeler que les budgets de 1920 et 1921 ne renfermaient, comme crédits de constructions neuves, que 25 millions, - et encore étaient-ils destinés à liquider des marchés passés pendant la guerre et à achever quelques petites unités: avisos et canonniers

dont la construction avait été commencée pendant la guerre.

En 1922, les crédits votés se sont élevés à 60 millions et en 1923 ils passaient à 260 millions, auxquels il fallait ajouter 132 millions de reports de l'année précédente/ qui n'avaient pas été dépensés, par suite de la date tardive à laquelle avait été voté le programme naval

Pour l'aviation, les crédits de 1920, 1921 et 1922 étaient de 30 millions; en 1923 j'ai pu faire inscrire 105 millions, et comme je sais que l'aviation maritime vous préoccupe à juste titre, voici la comparaison des commandes passées :

En 1920, 40 appareils ont été achetés dont 16 à la liquidation des stocks étaient des laissés pour compte de l'aviation anglaise;

En 1921, 40 appareils achetés dont 20 à la liquidation des stocks, et 64 appareils d'école dont 26 également sont achetés à la liquidation des stocks.

En 1922 la situation change : nous achetons à l'industrie cette fois, 56 appareils neufs et 50 appareils d'école, soit au total 106 appareils neufs. #

En 1923, enfin, nous achetons 147 appareils de combat 84 appareils d'école, soit 231 nouveaux appareils. Vous voyez l'effort accompli depuis deux ans: il suffit de continuer pour que, dans quelques années la marine française occupe de nouveau le rang qu'elle doit avoir.

M. LE PRESIDENT. - Sur cette question de budget il convient de remarquer qu'en 1914, la marine comprenait à peu près 15 1/2 % du budget français; en 1923, ce chiffre est tombé à 7 %, si l'on établit la comparaison par rapport aux autres départements; tandis que le budget total, service de la dette comprise, s'est accru de 214 %, celui de la marine a augmenté de 42 % environ.

M. LE MINISTRE. - Il faut tenir compte en ce moment de l'augmentation formidable de la Dette, et cela explique ces variations. D'autre part, - et j'ai peut-être eu quelque mérite à cela, - je me suis appliqué à comprimer ce que j'appellerai la partie morte de la marine pour développer la partie vivante: j'ai ainsi exercé une compression efficace sur les crédits d'entretien et j'ai fait profiter de cette compression les constructions neuves, que j'ai pu augmenter sensiblement, comme je l'indiquais tout à l'heure pour l'aviation navale.

M. BRARD. - Je désirerais, Monsieur le Ministre, vous poser une question. Je pense que vous n'avez pas l'intention de faire chevaucher les questions...

M. LE MINISTRE. - Je vous demande la permission de poursuivre mon exposé; si je dois répondre à des questions sur chaque point du questionnaire, je ne pourrai vous donner, comme je le désire, une vue d'ensemble et conduire la commission à la conclusion à laquelle je désire

veux aboutir. Soyez certains que je serai ensuite tout disposé à répondre aux questions que vous voudrez bien m'adresser.

Depuis notre première réunion, un fait très important s'est produit: nous avons fait voter la première tranche du programme naval, sanctionnée par la loi du 18 avril 1922. Ce programme naval, dans sa pauvreté avait suscité de la part de M. le Président de la commission de la marine des réserves que je lui suis tout à fait reconnaissant de ne pas avoir portées à la tribune du sénat, de façon à permettre le vote de cette première tranche, si réduite soit-elle. Cette première tranche votée en avril n'a pu commencer à entrer en exécution qu'au mois de juillet 1922; mais à l'heure/ actuelle, l'état d'avancement des travaux me permet de dire que quelles que soient les difficultés rencontrées, les livraisons seront faites en temps utile et les prévisions parlementaires dépassées. Cependant une difficulté particulière m'a arrêté: les prévisions de prix avaient été calculées sur les prix de 1920, c'est-à-dire à un moment où l'on escomptait la baisse; j'ai eu, lorsqu'il s'est agi de passer les marchés, des discussions très vives avec les fournisseurs et j'ai fait réduire leurs propositions d'une vingtaine de millions environ; mais même avec ce décalage les contrats soumis à ma signature dépassent sensiblement les prévisions budgétaires. J'ai immédiatement fait connaître aux commissions parlementaires des finances que sis je m'en tenais aux prévisions budgétaires j'étais

dans l'impossibilité de signer les contrats et que je devais renoncer à l'exécution de la première tranche. C'était une responsabilité que je ne pouvais prendre. Les commissions parlementaires des finances m'ont répondu que la loi sur le contrôle des dépenses engagées me donnaient un moyen de résoudre la difficulté: elle prévoit, en effet, qu'un ministre peut être autorisé à dépasser les crédits qui sont mis à sa disposition, sauf à faire ratisfier ce dépassement par un projet de loi. C'est la procédure que j'ai suivie. J'ai donc, avec l'autorisation du conseil des ministres, engagé les dépenses qui résultent des contrats signés: elles sont de 145 millions supérieures aux prévisions budgétaires, de sorte que le programme naval de la première tranche de dépenses, qui avait été évalué à 755 millions, coûtera en réalité 900 millions. Bien entendu, j'apporterai devant les commissions financières un projet rectificatif pour le vote duquel je demanderai l'appui de la commission de la marine en tant que commission technique.

Voilà pour le passé; j'arrive au présent et je réponds alors à la première question du questionnaire de M. le Président : Situation de la flotte française au 1er janvier 1924.

Je vais vous donner aussi brièvement que possible l'état de notre flotte, en tenant compte des limites d'âge inscrites au traité de Washington:

9 cuirassés dont 6 dreadnoughts âgés de 10 ans et 3 pré-dreadnoughts âgés de 13 ans

6 croiseurs cuirassés âgés de 15 ans

3<sup>e</sup> - 1998 au 1<sup>er</sup> mai 2001. Membres 13 ans

**3 croiseurs légers âgés de 15 ans**

et l'âgé de 10 ans de la Flotte française.

1 contre-torpilleur "agé de 7 ans

et 41 contre-torpilleurs d'escadre, soit xx :

étrangère 13 du type "Casque"

#### 4 du type "Intrépide"

## 12 du type Jean-Bart

3 âgés de 9 ans;

enfin : 47 sous-marins dont 17 de première classe et

30 de 2<sup>e</sup> classe. Ceux de la première classe sont âgés: **aux**

8 de 8 ans,

2015 RELEASE UNDER E.O. 14176

6 de 5 ans

**L de 6 ans.**

2 dont les travaux ont été retardés par la  
guerre.

Sur les 30 sous-marins de 2e classe:

6 sont âgés de 12 ans sur Israëlles nous avons

Les deux ans présentent qui, je le crains, feront

— *see* *book ends.*

truits pendant la guerre pour lutter contre les sous-ma-

Je dépose en vos mains, Monsieur le Président, une note relative à cette première question qui donne la situation des bâtiments de la flotte française.

Je passe maintenant à la deuxième question :

Situation comparée des flottes française et étrangères.

M. LE PRESIDENT. - Ne vous semblerait-il pas intéressant que nous discutions d'abord sur la question de la flotte française au 1er janvier 1924 ?

M. LE MINISTRE. - La question est si grave et si complexe que je voudrais vous présenter mon exposé dans tous ses développements; si nous nous arrêtons sur une question avant d'avoir vu l'ensemble, l'idée générale n'apparaîtra pas clairement.

M. LE PRESIDENT. - C'est que, précisément, nous avons une première question : état de la flotte française au premier janvier 1924 sur laquelle<sup>y</sup> nous avons des observations à présenter qui, je le crains, feront ressortir que peut-être nous ne sommes pas d'accord sur tous les points; je suis à votre entière disposition, mais il me semble qu'en sériant les questions on pourrait déblayer le terrain.

M. LE MINISTRE. - Je serais désireux, je le répète, Monsieur le Président, puisque vous m'interrogez

sur le programme naval que vous voyiez tout d'abord l'ensemble ; je reprendrai ensuite les questions séries par séries.

Par conséquent, si vous n'y voyez pas d'inconvénient je continue par la deuxième question, au sujet de laquelle je remets également entre vos mains une note détaillée donnant l'état comparé de la flotte française et des flottes étrangères. Je résume brièvement cette note.

CUIRASSES : Amérique 18  
Angleterre 22  
Japon, 10  
Italie, 7  
Espagne, 3  
France, 9.

FORTE-AERONEFS.- Amérique 1  
Angleterre, 5  
Japon - Néant  
Italie, Néant  
Espagne, néant  
France, néant.

CROISEURS-CUIRASSES: Amérique, )  
Angleterre, ) néant  
Japon )  
(ces puissances ont abandonné ces unités)  
Italie: 3  
Espagne, néant  
France, 6

CROISEURS LEGERS: Amérique, 13  
Angleterre, 58  
Japon, 19  
Italie : 10  
Espagne, 4  
France, 5

J'appelle votre attention sur ce point : l'infériorité de la France, à l'heure actuelle, en croiseurs légers par rapport à l'Italie : 10 à l'Italie contre 5 à la France.

Pas bien évident pour les navires de la deuxième tranche  
CONTRE TORPILLEURS : Amérique, Néant  
mis en chantier en 1930  
Angleterre, 18  
Japon, néant  
milieu de 1932, et donc n  
Italie, 7  
Espagne, néant  
France, 1

Ici encore, infériorité de la France par rapport à l'Italie.

TORPILLEURS : Amérique, 285  
Angleterre: 87  
Japon, 88  
Italie, 48  
Espagne, 3  
France: 41

Par conséquent, il résulte de cette comparaison qu'en point de vue des bâtiments légers de surface, nous sommes actuellement inférieurs à l'Italie.

SOUS MARINS : Amérique 118  
Angleterre, 76  
Japon: 36  
Italie, 43  
Espagne, 8  
France, 47

Ici, nous sommes légèrement supérieurs à l'Italie.

M. FARJON. - Les croiseurs de bataille sont naturellement compris dans les cuirassés.

M. LE MINISTRE. - J'arrive à la 3<sup>e</sup> question:  
Situation de la flotte française au premier janvier 1933  
en supposant votée la deuxième tranche du programme naval

Vous m'avez demandé, Monsieur le Président, la situation de la France au 1er janvier 1932, mais je demande la permission de présenter une observation sur la position de la question: la date de 1932 ne me paraît

pas bien choisie, car les navires de la deuxième tranche mis en chantier en 1930 n'entrant en service que vers le milieu de 1933, si donc nous voulions nous rendre compte de la situation à fin d'exécution de la 2e tranche, c'est l'année 1934 qu'il faut prendre comme point de comparaison. Nous avons, de plus, au point de vue de la sincérité de cet exposé, un très grand intérêt à choisir cette date, car en 1932 nous aurons encore un grand nombre de bâtiments de la flotte actuelle arrivant à la limite d'âge et qui disparaîtront en 1934: ce sont :

3 cuirassés type "Courbet", "Jean-Bart" et "Pâle"  
2 croiseurs légers ex-ennemis  
et 24 torpilleurs.

Par conséquent, pour que la comparaison soit pertinente, c'est l'année 1934 qu'il faut prendre, et alors, voici la situation en supposant votée la 2e tranche tout à l'heure. On peut dire, à l'heure actuelle :

3 cuirassés type "Bretagne" qui seront près d'atteindre la limite d'âge de 20 ans,  
16.000 tonnes dont un très vieux, "l'Espana" est sans  
doute à la rentrée dans les plus grandes vites-  
sures  
9 croiseurs légers  
22 contre-torpilleurs  
36 torpilleurs  
55 sous-marins .

Il y aura, de plus, les sous-marins côtiers mis en chantier de 1925 à 1930, dont le nombre, en 1934 atteindra une vingtaine, si le Parlement conserve le rythme que je lui ai demandé de prendre; ainsi notre flotte sous-marine comprendra 75 unités complètement neuves, d'un type tout à fait moderne.

Par conséquent, je crois que nous serons assez bien placés au point de vue des forces sous-marines si nous restons légèrement inférieurs en navires de surface.

Je vous remets encore, Monsieur le Président, une note au sujet de cette 3<sup>e</sup> question, mais je la ferai rectifier pour qu'elle s'applique à 1934. J'ajoute que si j'ai serré d'un peu plus près la comparaison avec les flottes étrangères, il est inutile d'établir une comparaison avec la flotte anglaise, la disproportion étant vraiment trop considérable.

M. LE PRESIDENT. - Nous sommes d'accord!

M. LE MINISTRE. - Je voudrais donc dire un mot tout au moins de la flotte espagnole dont vous parlez tout à l'heure. On peut dire, à l'heure actuelle, qu'elle n'existe pas. En effet, elle comprend 3 cuirassés de 15.000 tonnes dont un très vieux, "l'Espana" est échoué sur les côtes du Maroc et l'on a les plus grandes difficultés à le renflouer, - il est vraisemblable qu'on n'y parviendra pas, - 4 croiseurs dont 2 très anciens, 3 torpilleurs de 400 tonnes et enfin 8 sous-marins de 450 tonnes. C'est donc dire que la flotte espagnole, pour ne pas employer de termes désobligeants est tout au moins peu importante.

En ce qui concerne l'Italie, au contraire, si nous faisons la comparaison, nous avons le droit d'être préoccupés, parce que, comme je le disais tout à l'heure,

nous sommes inférieurs en forces légères de surface.  
Nous possédons, en effet :

5 croiseurs légers contre 10 italiens  
contre-  
~~10~~ torpilleurs contre 8

41 torpilleurs contre 48

De plus, la qualité moyenne de nos 41 torpilleurs est inférieure à celle des 48 torpilleurs italiens qui sont en général du type le plus moderne. Il convient d'ajouter que lorsque la deuxième tranche sera exécutée la situation sera modifiée.

Pour faire une comparaison tout à fait exacte nous sommes obligés de faire une hypothèse : il faut admettre que l'Amirauté italienne, qui n'a fait un projet que jusqu'en 1928, continuera, à partir de cette date ses constructions sur le même rythme que celui prévu par le récent programme adopté par le cabinet de M. Mussolini et qui va de 1924 à 1928. Or, si nous faisons cette hypothèse rationnelle, voici la comparaison pour 1934 :

CUIRASSES : Italie : 2, très près de leur limite d'âge, France, 3

CROISEURS-LEGERS : - Italie : 8 de 10.000 tonnes, France, 9 dont 3 de 8.000 tonnes et 6 de 10.000 tonnes.

CROISEURS

CONTRE-TORPILLEURS : Italie, 5, - France, 21

TORPILLEURS. - Italie, de 36 à 40 - France, 36

Vous voyez que l'équilibre se rétablit.

SOUS-MARINS : Italie, 35 à 40, - France, 55

Si l'en bloque contre-torpilleurs et torpilleurs, la

France aura 57 unités contre 45 à l'Italie et 55 sous-ma-

rins contre 40 à l'Italie, au maximum.

Ainsi, le programme actuellement réalisé, s'est réalisé en 6 ans, nous donnera une légère supériorité par rapport à l'Italie en 1934. Cependant, pour les croiseurs, nous aurons encore une légère infériorité, car nos croiseurs de 8000 tonnes seront inférieurs à ceux de 10.000 tonnes de l'Italie.

M. LE PRESIDENT. - Ils ne peuvent pas figurer, car ils ont 8 pièces de 15 alors que les croiseurs italiens ont des pièces de 203.

M. LE MINISTRE. - Vous avez tout à fait raison, mais nos croiseurs de 10.000 tonnes seront excellents, je l'espère, et bien supérieurs à ceux de 8000 tonnes.

M. LE PRESIDENT. - Il y a là, par conséquent, une erreur tout à fait regrettable. A la Chambre on avait voulu, au sein de la commission de la marine, adopter tout d'abord des croiseurs de 6000 tonnes, sous prétexte qu'ils porteraient l'esprit et la grâce française au loin; ce n'était pas sérieux; ce n'est pas avec l'esprit et l'élégance qu'on fait une marine; on est venu ensuite aux croiseurs de 8000 tonnes, mais il nous apparaît bien à tous que ces croiseurs avec leurs pièces de 15 ne peuvent figurer en face de croiseurs armés de pièces de 203.

M. LE MINISTRE. - Il était difficile de renvoyer le projet devant la chambre, et les études étant faites nous avons dû subir le croiseur de 8000 tonnes, mais

nous pouvons observer que les plus récents croiseurs américains, dont 3 sont en construction, n'ont que 7500 tonnes et que les deux récents croiseurs anglais du type "Esmeralda" n'ont que 7850 tonnes.

CHAUMET

M. LE PRESIDENT. - La comparaison n'est pas juste parce que l'Angleterre et les Etats-Unis ont des flottes de bataille alors que nous faisons des croiseurs qui ne sont pas des croiseurs de bataille; dans cet ordre d'idées nous n'avons rien à leur opposer.

M. LE PRESIDENT. - La réponse de M. Chaumet éclaire la question de façon lumineuse.

M. LE MINISTRE. - J'arriverai tout à l'heure aux idées directrices du programme; nous avons voulu surtout assurer la sécurité de nos convois en Méditerranée et l'expérience a montré que les croiseurs, torpilleurs et contre-torpilleurs auront un rôle important à jouer dans cette mission: il aurait mieux valu des croiseurs de 10.000 tonnes, mais le fait est accompli: nous compterons seulement 6 de 10.000 tonnes et 3 de 6000 tonnes.

M. LE PRESIDENT. - Ne les comptez pas!

M. LE MINISTRE. - Si la commission de la marine veut m'aider à renforcer le nombre des croiseurs de 10.000 tonnes je l'en remercie.

M. L'AMIRAL GRASSET, Chef d'Etat-major général. La commission de la marine du Sénat avait appuyé l'état

major général qui demandait des canons de 24; c'est à la chambre que nous avons rencontré de l'opposition, et c'est elle qui a maintenu le croiseur de 8.000 tonnes. Le croiseur de 8000 tonnes a son utilité, puisque nous placons ces croiseurs sur nos lignes de communications de l'Atlantique, or, nous rencontrons, non seulement des croiseurs de 10.000 tonnes étrangers, mais aussi et surtout de la part de l'Allemagne des croiseurs auxiliaires armés de pièces de 14 et de 15 contre lesquels lutteront avec avantage nos croiseurs de 8000 tonnes; nous avons là l'utilisation de nos trois croiseurs pour escorter nos convois.

et un projet :

M. LE PRESIDENT. - Oui, amiral, mais il est entendu que nous ne comptons pas ces 3 croiseurs en Méditerranée.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - Parfaitement! chentier de 17 croiseurs.

M. LE PRESIDENT. - Par conséquent, il ne faut pas les faire entrer en ligne de compte, en face des croiseurs italiens armés de canons de 203, pour assurer nos lignes de communication dans la Méditerranée.

M. CHAUMET. - Vous nous dites que nos croiseurs lutteront, en ce qui concerne l'Allemagne contre des croiseurs auxiliaires, c'est-à-dire contre des navires de commerce armés, mais ils auront aussi à se défendre contre des unités de guerre.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - Il est é-

navires auxiliaires que par des navires de guerre: or, nous sommes dans une situation fâcheuse quant aux navires auxiliaires, car car l'Allemagne aura un nombre supérieur d'éléments récents, armés d'artillerie moyenne.

M. LE MINISTRE. - Je passe à la question n° 4 : Etat des prévisions des constructions neuves dans les marines étrangères.

Il s'agit là d'un document intéressant que j'ai fait rédiger avec soin, et que je remets entre les mains de M. le Président. J'en résume les points essentiels.

Voici les bâtiments actuellement en achèvement et en projet :

ETATS-UNIS : sur cale, 11 sous-marins, 2 porte-aéronefs  
en projet : 8 croiseurs, 6 sous-marins.

ANGLETERRE: - en projet : 4 croiseurs, mais il faut mentionner que M. Baldwin a annoncé la mise en chantier de 17 croiseurs.

M. CHAUMET. - Quelles sont les ~~exax~~ caractéristiques de ces croiseurs ?

M. LE MINISTRE. - Je les ai données dans la ~~mme~~ note.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - On ne connaît le projet que parce qu'en a dit M. Baldwin.

M. LE PRESIDENT. - Il y a bien la limitation apportée par les accords de Washington; mais l'on arrive, par des subtilités, à dépasser cette limitation

Le projet sera réalisé de 1925 à 1929.

et à faire au lieu de croiseurs de 10.000 tonnes,  
des croiseurs de 10.800 à 11.000 tonnes, armés de pièces  
de 203.

Par ailleurs M. LE MINISTRE. - ITALIE : sur cale, 2 contre-torpilleurs  
4 torpilleurs.

en projet (c'est celui dont je parlais tout à l'heure du cabinet Mussolini, qui n'a pas encore été soumis aux commissions parlementaires, mais qui, étant donné que le cabinet a pleins pouvoirs, peut être mis à exécution) :

5 croiseurs,  
16 torpilleurs  
20 sous-marins.

JAPON: - Sur cale : 6 torpilleurs  
ferolement limitées dans notre  
que nous devions entretenir une force  
sur le continent, en projet : 17 torpilleurs

défense de nos côtes pour donner 12 sous-marins

ESPAGNE: sur cale : 3 torpilleurs  
en projet: 3 torpilleurs  
6 sous-marins.

FRANCE: Sur cale : 3 croiseurs,  
6 contre-torpilleurs  
seulement, assurer nos communications  
encore il ne faut pas oublier en projet: 6 croiseurs  
la sécurité de nos îles en projet : 15 contre-torpilleurs

Ce projet devra être réalisé de 1925 à 1929.

J'arrive maintenant à la question qui est le noeud même du sujet traité et qui est ainsi formulée :

Moyens que le département de la marine juge nécessaires pour assurer la liberté des communications entre la France et l'Afrique du Nord.

Par conséquent, je n'ai pas esquivé la question .

M. LE PRESIDENT. - Je n'ai eu jamais la pensée de prétendre pareille chose; je connais trop votre loyauté; c'estait une question de méthode!

M. LE MINISTRE. - Il convient de résumer les travaux qui ont occupé depuis deux ans l'état major général de la marine actuel et qui faisaient suite aux travaux antérieurs. Le principe dont se sont inspirés l'Etat-major général et le conseil supérieur a été que nous étions forcément limités dans notre effort naval par le fait que nous devions entretenir une plus forte armée de terre sur le continent, il convenait d'assurer fortement la défense de nos côtes pour donner à nos forces navales toute liberté d'action nécessaire en vue d'assurer nos communications. Nous pourrons donc, selon les éventualités, les concentrer dans la Méditerranée ou dans l'Atlantique, pour protéger les lignes de communication soit entre la France et l'Afrique du Nord, soit entre les Etats-Unis et le continent. Nous devons, en effet, non seulement, assurer nos communications en Méditerranée, mais encore il ne faut pas oublier que, pendant la guerre, ~~sans~~ nous n'aurions le concours de nos importations d'Amérique

pas pu soutenir la lutte, et c'est pourquoi nous devons nous préoccuper d'assurer nos communications dans l'Atlantique, voie par laquelle viendront les importations nécessaires pour faire vivre le pays et alimenter la guerre. Ce point de vue posé, le Conseil supérieur de la marine et l'Etat-major général ont été amenés à dresser 3 programmes :

1 programme naval

1 programme de défense des côtes

1 programme d'aéronautique.

Ces 3 programmes font un tout et posent deux ordres de questions : une question organique, une question budgétaire.

Les principes organiques ont fait l'objet de 3 projets de loi qui constituent le statut naval de la marine française et qui sont actuellement déposés devant la chambre : ce sont :

le projet sur la constitution de la flotte de haute mer;

le projet sur la défense des côtes;

le projet sur l'aéronautique.

Quant aux crédits, ils font, pour le programme naval, l'objet de programmes partiels, dont le premier est celui d'avril 1922, que vous avez voté et qui est en cours d'exécution, le second étant soumis actuellement à l'examen de la Chambre. Pour la défense des côtes et l'aéronautique les crédits seront demandés annuellement.

Cette différence de procédure se justifie ainsi

Pour l'aéronautique, par l'extrême rapidité d'évolution du matériel: un avion est ~~déclassé~~ au bout de 2 ans, alors qu'un contre-torpilleur ne l'est qu'au bout de 17 ans et un cuirassé au bout de 20 ans. Devant cette rapidité d'évolution de l'avion il est donc impossible d'établir un programme à longue échéance du matériel aéronautique. Une seconde raison, c'est que dans cette période où le monde entier songe à la limitation des armements (mouvements divers) nous sommes peut-être un peu gênés pour faire apparaître en les totalisant des crédits excessifs. Si nous sommes obligés de le faire pour notre flotte de haute mer, de façon à garantir l'avenir il n'en est pas de même pour la défense des côtes et l'aéronautique. Je suis donc arrêté à la méthode des crédits annuels.

Je dois dire un mot maintenant de ce programme de la défense des côtes qui est intimement lié à l'ensemble de la défense navale de la France. Il comporte surtout 25.000 tonnes de sous-marins côtiers, des escadrilles de navires rapides pour la défense contre les sous-marins, 11.000 mines, 74 milles marins de filets demi-en, enfin un programme d'artillerie pour défendre l'entrée de nos ports et de nos bases navales, militaires et commerciales. Ce programme d'artillerie ne coûtera pas cher parce qu'il sera composé surtout de pièces existantes provenant et le perfectionnement de nos "Normandie"

Toutefois, pour les grands ports de guerre, comme Brest, Toulon, Bizerte, nous posséderons des batteries

de grand calibre, modernes, et j'ai fait voter, à titre d'expérience, une batterie spéciale pour Toulon. Nous comptons, si les expériences réussissent, en demander également pour Bizerte. Le programme total de la défense des côtes coûtera 1670 millions et nous comptons le réaliser en 18 annuités variant de 80 à 100 millions.

Le programme d'aéronautique comporte 50 escadrilles comprenant 600 appareils de combat et 400 appareils de remplacement; c'est là le programme dit du temps de paix, les appareils de remplacement permettant le doublement des formations jusqu'à la mise en train des fabrications de guerre.

Les bases indispensables à l'action militaire de ces forces aériennes comprennent :

une réserve générale,  
une réserve régionale par frontière maritime,  
dans chaque frontière un centre d'hydratations  
et un nombre variable d'aérodromes terrestres et de centres  
d'aérostation.

L'exécution de ce programme coûtera 700 millions et sera échelonnée sur 7 ans.

L'annuité à prévoir pour la période d'exécution comprendra :

1° une annuité d'entretien qui ira en croissant, comportant le remplacement des appareils déclassés au bout de deux ans;

2° une annuité de constructions neuves qui ira en décroissant et qui est estimée en moyenne à 200 millions.

Par conséquent, les deux programmes pour la défense des côtes et l'aéronautique nous conduisent à deux annuités de 80 et 200 millions. ~~soit qu'il importe que~~ -  
programme J'arrive, maintenant, au programme naval proprement dit. Le conseil supérieur et l'état major général de la marine, après de longues études, en partant du point de vue que j'indiquais tout à l'heure et de l'idée directrice générale que j'ai exposée: à savoir qu'il fallait assurer aussi fortement que possible la défense de nos côtes pour assurer la liberté d'action de nos forces navales, ont établi un programme général qui fait l'objet du projet de loi déposé à la Chambre et qui prévoit : réalisés par 360.000 tonnes de croiseurs et torpilleurs, soit en avr 65.000 tonnes de sous-marins ~~deuxième trim~~ actuellement 178.000 tonnes de cuirassés, grands bâtiments de combat, qui ne sont inscrits que pour mémoire.

En fait, le traité de Washington interdit de mettre en chantier ~~des~~ cuirassés avant 1927 et un second avant 1929, mais nous n'avons pas envisagé le problème des bâtiments de ligne avant 1931, parce que ce n'est qu'aux environs de 1933 que nos bâtiments de ligne actuellement en service seront déclassés. ~~plus puissants dont~~

Une seconde observation vise le tonnage des sous-marins : nous n'avons inscrit que 65.000 tonnes parce que j'ai pensé qu'il était inutile de faire figurer dans un programme un chiffre trop élevé de sous-marins et qu'il valait mieux réservé notre complète liberté pour inscrire annuellement autant de sous-marins que nous pourrions le faire au titre des sous-marins côtiers. C'est

ainsi que dès cette année, avec votre concours étant donné que vous m'avez appuyé auprès de la commission des finances, j'ai pu obtenir du Sénat qu'il inscrive hors programme 9 sous-marins. Si nous continuons ainsi, à côté des 65.000 tonnes de sous-marins que nous construirons en vertu du programme général, nous pourrons annuellement mettre en chantier un certain nombre de sous-marins côtiers et augmenter autant que nous le voudrons, sans que personne ait rien à dire, le tonnage total, en même temps que nous perfectionnerons nos navires.

Tel est le programme établi par le conseil supérieur dont j'ai saisi le parlement. Ce programme sera réalisé par des programmes partiels dont le premier a été voté en avril 1922; le second, c'est la deuxième tranche actuellement devant la chambre et sur laquelle porte aujourd'hui la discussion, mais nous sommes libres de réaliser ce programme aussi rapidement que nous le voulons et que nous le pourrons. Toutefois, pour cela, nous sommes obligés de tenir compte de deux limitations: la première, c'est la capacité de production du pays, parce qu'au delà d'un certain tonnage l'industrie n'est pas capable de fournir les appareils moteurs puissants dont nous pourrions avoir besoin. Pour la première tranche l'état d'avancement est satisfaisant, mais nous sommes retardés pour la livraison des appareils moteurs, appareils très puissants, compliqués et qui rencontrent des difficultés d'exécution, et aussi du fait de circonstances tout à fait temporaires : difficulté de nous approvisionner en matières premières et en produits finis par suite de l'arrêt

des cokeries coïncidant avec l'occupation de la Ruhr.

Toutefois, la première de ces limitations peut être surmontée par un effort de l'industrie nationale. La seconde limitation est plus difficile à surmonter: elle provient de la limitation même de nos ressources financières; il convient d'en dire un mot. Il ne faut pas oublier que nous avons un budget que j'appellerai le budget français, budget général de 23 milliards et un budget spécial ou budget des dépenses recouvrables, budget de l'Allemagne, de 11 milliards, auxquels il faut ajouter les emprunts du Crédit National et les obligations de la Défense nationale pour les pays sinistrés. Nous ne pouvons pas oublier que nous empruntons, à l'heure actuelle, pour les régions libérées, de 18 à 20 milliards annuellement et que ces emprunts augmentent automatiquement notre dette publique de 1 milliard annuellement, augmentation annuelle qui continuera à peser sur notre trésorerie tant que la question des Réparations ne sera pas définitivement réglée. Par conséquent, nous sommes tenus à beaucoup de réserve et de prudence: aussi, quand il s'est agi de déterminer la rapidité avec ~~laquelle~~ serait exécuté ce programme naval dont je vous ai fait connaître les grandes lignes tout à l'heure nous nous sommes dit qu'il serait prudent de ne pas dépasser une annuité de 300 millions, quitte à ajouter aux 200 millions de l'aéronautique et aux 80 millions de la défense des côtes l'annuité de constructions neuves de 580 millions.

C'est pourquoi nous avons réduit notre deu-

tranche à construire 6 croiseurs de 10.000 tonnes, 15 contre-torpilleurs, 24 contre-torpilleurs annulé à 4 croiseurs-sous-marins 30 sous-marins de 1ère classe, 2 mouilleurs de mines 4 pétroliers rapides.

La dépense totale de cette deuxième tranche serait de 2356 millions, l'exécution étant assurée en 6 ans. Mais on peut aller plus ou moins vite, et pour répondre à vos préoccupations, j'ai fait arrêter un tableau correspondant à certaines hypothèses. La première, celle que je viens d'envisager comporte une exécution en 6 ans et une annuité maxima de 420 millions en 1925, l'annuité moyenne étant de 320 millions.

En prenant l'hypothèse d'une exécution plus rapide, par exemple, en 5 ans, de manière à compenser l'inégalité entre les flettes de surface légères française et italienne on arrive à une annuité maxima de 475 millions en 1925 et une annuité moyenne de 390 millions. Enfin, avec une exécution réalisée en 4 ans, l'annuité maxima est de 510 millions et l'annuité moyenne de 450 millions. Toutefois, nous ne devons pas oublier que nous avons, d'autre part, une annuité de 200 millions à envisager pour l'aérostation et de 80 millions pour la défense des côtes, ce qui porterait l'annuité totale pour les constructions neuves en 4 ans à 790 millions.

Les forces contributives du pays permettent-elles

un pareil effort? J'ajoute que nous avons, en matge, à construire des sous-marins côtiers et que nous avons inscrit de ce chef 30 millions cette année, annuité qui sera portée à 40 millions en 1924. Si l'en ajoute cette annuité à l'annuité globale nous aboutissons, dans la première hypothèse, - exécution en 6 ans, - à une annuité de 456 millions; dans la seconde hypothèse, - exécution en 5 ans, - à une annuité de 505 millions, et dans la dernière hypothèse, - exécution en 4 ans, à une annuité maxima de 546 millions.

Nous avons donc le choix, mais le programme n'est plus un problème purement ~~financier~~ naval, il se complique d'un problème financier dépendant des forces contributives du pays. Dans ces conditions, je n'ai pas autorité pour répondre seul, je dois prendre l'avis du ministre des finances, et comme je le disais à M. le Président, dans l'entretien que j'avais avec lui, la question me dépasse: elle doit être portée devant le gouvernement tout entier. Je ne demande pas mieux que de me faire ~~ve~~ et ~~tre interprète~~ lorsque vous aurez délibéré sur les grandes lignes/que je vous apporte je prierai M. le Président de se faire, lui, l'interprète de votre opinion au près de M. le Président du conseil pour qu'il voie avec le ministre des finances ce qu'il est possible de faire et comment on peut pousser l'affaire. Voilà le problème. J'ai fait dresser 3 états qui donnent l'importance des annuités correspondant à ces 3 hypothèses; je crois que la question mérite réflexion, et c'est pourquoi je vous demandais tout à l'heure de suspendre vos observations.

jusqu'à ce que j'aie pu vous exposer moi-même l'ensemble du problème.

Nous entrons maintenant dans une seconde série de questions qui me préoccupent beaucoup et sur lesquelles j'appelle toute votre attention, sachant combien votre contrôle est vigilant : je veux parler de la consommation des combustibles liquides. Il faut, en effet, permettre à la marine de se mouvoir, et nous avions prévu, pour 1923, 120.000 tonnes de mazout, consommation du temps de paix, qui devait être portée à 240.000 tonnes pour le temps de guerre.

Pour 1926, nous avons prévu une consommation de 315.000 tonnes (temps de paix) portée à 1.080.000 tonnes (temps de guerre) - et pour 19<sup>33</sup>, 525.000 tonnes (temps de paix) portées à 1.650.000 tonnes (temps de guerre).

Quels moyens avons-nous de loger ces tonnes de combustible ? Actuellement, notre capacité est réduite : nous n'avons en existants, que 75.000 tonnes de réservoirs, mais 12.000 tonnes sont en construction à Bizerte, 21.000 tonnes sont en construction à Toulon, 2000 à Dakar, 1000 à Casablanca.

Les 12.000 tonnes de Bizerte seront terminées le 31 décembre 1923 et les 21.000 tonnes de Toulon en février 1924. Dans ces conditions, le total des existants en 1924 sera de 111.000 tonnes, mais j'ai déposé sur le bureau de la Chambre un projet de loi m'autorisant à construire des réservoirs pour une capacité de 340.000

tonnes, constructions qui seront échelonnées de 1924 à 1929, soit :

50.000 tonnes à Cherbourg,

100.000 à Brest et Toulon

50.000 à Bizerte

50.000 dans les points d'appui coloniaux

L'annuité, de 50 millions, s'ajoute aux annuités que j'énumérais tout à l'heure.

En 1929 nous disposerons donc de 111.000 tonnes, plus 340.000 tonnes prévues, soit 450.000 tonnes.

Or, le projet de loi que j'ai déposé à la Chambre sur le statut naval prévoit la construction de réservoirs pour stocks de guerre et, en 1933, comme je le disais tout à l'heure, il faudra prévoir une consommation de 1650.000 tonnes, c'est-à-dire d'une capacité de réservoirs daxx correspondante. Or, en 1929, nous n'aurons qu'une capacité de 450.000 tonnes. C'est donc un déficit de 1.200.000 tonnes; mais comme nous pourrons continuer à construire de 1929 à 1933 environ 500.000 tonnes, c'est en définitive un déficit de 700.000 tonnes que nous aurons à cette date. Ce déficit, nous comptons le combler par l'initiative privée et nous chercherons à passer des accords avec les sociétés envisageant la location des réservoirs qu'elles feront construire. En outre, la marine pour favoriser l'armement français, envisage de lui réserver l'importation de la totalité de ses stocks de guerre et de la moitié au moins de sa consommation courante; le surplus serait réservé aux sociétés pétrolières

étrangères pratiquant l'importation, avec conditions de construire sur la côte un tonnage de réservoirs égal au ~~la~~ tonnage de leur importation annuelle. Ainsi, nous espérons arriver à réaliser cette capacité de réservoirs qui nous permettra de loger les quantités de combustible dont nous aurons besoin.

M. LE PRESIDENT. - Vous êtes en retard pour vos constructions, monsieur le Ministre.

M. LE MINISTRE. - Nous avons subi un léger retard à Toulon et à Bizerte, mais comme je viens de l'indiquer, les travaux seront finis cette année à Bizerte et en février 1924 à Toulon.

M. LE PRESIDENT. - D'où provient ce retard assez considérable?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - Nous avons construit seulement ce qui était nécessaire à la consommation courante, le reste devant être amené par des pipe-lines dont l'installation, qu'il a fallu étudier minutieusement, a fait perdre beaucoup de temps. C'est même cette question des pipe-lines qui nous a retardés de quelques mois.

M. LE PRESIDENT. - C'est un retard tout à fait regrettable: pour certaines personnes qui ont voulu certainement faire prévaloir leurs vues le pays a subi un préjudice et supporté les conséquences de leurs rivalités.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - Tout le système est basé sur les commissions, et celles-ci font perdre beaucoup de temps, mais nous y sommes obligés.

M. BRARD. - Comme M. le Président le disait tout à l'heure, c'est une façon de dissimuler ses responsabilités.

M. LE MINISTRE. - Le retard va être rattrapé puisque les travaux de Bizerte seront terminés à la fin du mois de décembre et ceux de Toulon en février.

M. LE PRESIDENT. - Permettez-moi de vous poser une autre question : la capacité de vos réservoirs peut-elle répondre à la deuxième tranche du programme naval? C'est une question nette et précise.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - Oui, avec le concours de l'industrie.

M. LE PRESIDENT. - Votre deuxième tranche, qui est actuellement soumise au parlement, peut-elle être garantie d'avoir l'essence nécessaire pour ses navires pendant une année de guerre?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - Pas pour le moment, mais nous sommes en pourparlers pour que les compagnies pétrolières stockent les quantités de pétrole nécessaires et nous espérons arriver à un arrangement d'ici un an.

M. LE MINISTRE. - On y travaille, et c'est précisément

tout cet ensemble d'accords que nous avons envisagés avec l'intendance qui va nous permettre de combler le déficit existant entre la capacité des réservoirs construits par l'Etat et les besoins nécessaires par les locations que les sociétés consentiront à l'Etat.

J'arrive à une autre question, non moins importante : il faut remplir les réservoirs, et pour cela nous avons besoin de moyens de ravitaillement. Le ravitaillement en combustible liquide soulève deux questions : l'une relative à l'importation, l'autre relative à la distribution. Comme moyen d'importation notre flotte militaire ne dispose en 1923 que d'un tonnage de 21.000 tonnes. J'ai déposé un projet de loi, actuellement rapporté, mais non encore discuté à la Chambre, en vue de l'acquisition de deux pétroliers ce qui permettrait de disposer de 14.000 tonnes supplémentaires, soit, au total 35.000 tonnes pour la marine militaire. Pour la marine de commerce, les existants en 1923 se montent à 141.000 tonnes, plus 25.000 tonnes en construction, soit au total 166.000 tonnes. Par conséquent, notre flotte pétrolière militaire et marchande nous assure un tonnage total de 200.000 tonnes, ce qui à raison de 4 voyages par an nous permettrait d'importer annuellement 800.000 tonnes. Mais les besoins de ~~l'Etat~~ la marine militaire seront, en 1926 de 1.080.000 tonnes, ceux de l'armée de terre et de la population civile de 1.200.000 tonnes, soit au total 2.280.000 tonnes, en 1926, les besoins de la marine militaire, de la guerre et de la population civile seront de 2.630.000 tonnes ; dans ce cas-là, le

déficit d'importation sera en 1926 de 1480.000 tonnes et en 1933 de 2.050.000 tonnes. A raison de 4 voyages d'importation par an pour un seul navire ce déficit à l'importation correspond à un déficit dans le tonnage pétrolier pour 1926 de 350.000 tonnes, et pour 1933 de 500.000 tonnes. La marine, pour encourager l'armement français a prévu de lui confier l'importation de la totalité de ses stocks de guerre, la moitié au moins de ses approvisionnements de services courants, sous réserve que les <sup>frets</sup> frais consentis ne soient pas supérieurs à 10 % du fret international. Dans le cas où la flotte commerciale ne serait pas à même de construire le tonnage nécessaire pour combler ce déficit, la marine militaire se réserve de construire elle-même les transports immédiatement indispensables pour compenser le déficit de la flotte commerciale. Si elle y était contrainte elle mettrait ses navires de transport en gérance, c'est-à-dire qu'elle les confierait à des sociétés françaises pour les exploiter commercialement.

Voilà pour l'importation.

Il y a un second problème: c'est, je l'ai dit tout à l'heure, celui de la distribution, et delui-là il n'est plus commercial, il est purement militaire. Nous sommes obligés d'avoir des navires militaires pour transporter le mazout du <sup>dépot</sup> départ du combustible aux soutes des bâtiments de combat. Ce transport ne peut se faire que par des navires militaires ayant une vitesse suffisante pour éviter les périls de torpillage, la vi-

constituant pour ces navires une véritable protection. Par conséquent, ces navires devront avoir au moins une vitesse de 13 noeuds, - dès lors ils ne sont pas susceptibles d'une exploitation commerciale, - et de plus un cloisonnement assez perfectionné. Ce sont des navires qui pourront entrer dans le train d'escadre et nous sommes obligés d'en prévoir la construction; c'est pourquoi dans la seconde tranche du programme naval nous avons maintenant donné la construction de 4 pétroliers, - et j'insiste sur ce point parce que je suis en conflit avec la marine marchande qui voudrait que nous assurions cette opération de distribution avec des navires marchands. J'ai répondu à la marine marchande que, quel que soit notre désir de favoriser l'armement commercial nous ne pouvions pas lui demander d'exploiter des navires qui ne sont pas susceptibles d'exploitation commerciale, qui doivent être incorporés dans la flotte de guerre, et je compte sur votre appui pour faire prévaloir ce point de vue auprès de la commission des finances.

J'ai terminé sur ce point. Il me reste à dire un mot de l'approvisionnement en munitions, et j'aurai ainsi répondu à la 10e question. Vous voyez que je me suis attaché à vous donner sur chaque point de brèves explications pour ne pas abuser de votre attention. Pour l'approvisionnement en munitions je remets également à M. le Président un état détaillé qui permettra à M. le rapporteur de la commission de se rendre compte exactement de la situation.

La flotte de combat proprement dite doit pos-

séder, d'après la loi, un approvisionnement égal à 2 fois 1/2 celui du bord. Il existe au complet. Pour la flotte auxiliaire, - la flotte commerciale, - les munitions en magasin dépassent les allocations réglementaires. Par contre, il n'y a pas le nombre de canons nécessaires pour le ~~équipement de cette arme~~. Or, M. le Chef d'Etat major général a appelé votre attention sur le développement de la marine marchande allemande. Il est certain que l'Allemagne pourrait trouver dans cette marine marchande un appoint très dangereux en croiseurs auxiliaires, et c'est pourquoi il nous est indispensable d'avoir le nombre de canons nécessaires pour armer notre flotte commerciale.

Le parti de la flotte pour l'équipement de cette arme pour les 2 M. LE PRESIDENT. - Où sont les munitions ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - Elles sont réparties dans les ports.

M. LE PRESIDENT. - Je pose la question parce que, lorsque la guerre a éclaté, le stock réglementaire - 2 fois 1/2 celui du bord - se trouvait réparti, par exemple à Lorient, Brest, Cherbourg, - dans tous les ports <sup>de l'Océan</sup> en un mot, alors que les accords navals avec l'Angleterre prévoient que la flotte française devait être concentrée en Méditerranée. L'on avait bien transporté la flotte en Méditerranée, mais les munitions étaient restées là où elles étaient avant la conclusion des accords navals. C'est ainsi que j'ai moi-même trouvé des obus à Cherbourg, Brest ou Lorient, alors que la mobili-

sation de nos escadres s'opérait en Méditerranée, de sorte que la flotte, rentrant victorieuse d'un combat se trouvait immobilisée à Toulon, parce qu'elle n'avait pas de munitions pour se réapprovisionner. Je signale ce fait dont j'ai été le témoin stupéfié.

~~lution que~~ M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - Le fait est exact. Et aujourd'hui encore nous nous trouvons en face d'un problème difficile : où doivent se trouver nos munitions ? A Toulon ou à Cherbourg et Brest ? Si nous avions la guerre avec l'Italie, évidemment, elles devraient être à Toulon, mais contre l'Allemagne, elles doivent se trouver dans le Nord. Aussi avons-nous pris le parti de les répartir pour 1/3 dans le Nord et pour les 2 autres tiers en Méditerranée, car nous ne savons pas de quel côté viendra le danger.

~~bilisation~~ M. LE PRESIDENT. - Dans le fait que je viens de citer, je dois rappeler que les accords navals étaient de 1913/1914. LE déplacement des munitions n'avait pas suivi la signature des accords.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - C'est juste pour cette époque, mais aujourd'hui, sur quels accords pouvons-nous nous baser? C'est pourquoi nous avons 1/3 de nos munitions dans le Nord et 2/3 dans le Midi; mais il y a une autre difficulté: celle de la garde des munitions. Nous manquons de personnel et en certains endroits les munitions sont enfermées à clef, mais il n'y a pas de factionnaire pour les garder.

M. RIOTTAU. - C'est dangereux!

M. LE CHEF D ETAT MAJOR GENERAL. - Il faut ou  
*avoir*  
détruire nos munitions ou augmenter la garnison des ports  
pour trouver des factionnaires. Actuellement, dans les  
ports, il n'y a que des effectifs squelettiques. La so-  
lution que nous avons adoptée: 1/3 des munitions dans le  
Nord, 2/3 dans le Midi est la prudence même.

M. LE MINISTRE. - Monsieur le Président, je  
vais faire étudier la question que vous avez signalée,  
car elle est importante et mérite d'être regardée de  
près.

Un mot, maintenant, de la mobilisation industrielle, qui se rapporte à cette 10e question.

La guerre a totalement organisé l'inspection  
générale des fabrications de guerre pour préparer la mo-  
bilisation industrielle. Cette inspection générale est  
~~trésorier~~  
confiée à un officier/général qui a sous ses ordres la  
direction des forges de la guerre. La mobilisation a été  
étudiée par un bureau d'études où sont représentés tous  
les services et qui fait partie de l'état-major général.  
Ce bureau a beaucoup travaillé; il a centralisé tous  
les besoins des services de mobilisation et préparé les  
commandes nécessaires ; lorsqu'il est entré en rapports  
avec les industriels, ceux-ci ont répondu que leurs car-  
nets de commandes étaient remplis par celles du dépar-  
tement de la guerre. Il semble donc que les deux dépar-  
tements de la guerre et de la marine aient une action in-

Il est nécessaire de coordonner cette double action et j'ai demandé que la question soit portée devant le conseil supérieur de la Défense nationale. Celui-ci a estimé que l'organisation et la centralisation des commandes devaient être réalisées par le ministère de la guerre pour toutes les matières premières, celles-ci constituant une dépense commune, la guerre et la marine devant, pour les autres matières organiser chacune de leur côté leur fabrication spéciale. Devant cette réponse, j'ai décidé de créer dans la marine une inspection générale des fabrications de guerre sur le modèle de celle qui existe au ministère de la guerre, de telle façon que ces deux inspections puissent entrer en relations et se départager l'industrie française en vue de permettre la rédisation des commandes de la guerre et celles de la marine. Par conséquent, cette question, très complexe de la mobilisation industrielle n'est pas encore sortie pour le moment, du stade de l'organisation, mais il est permis d'espérer qu'elle entrera prochainement dans la période de réalisation; mais là encore je demanderai à la commission de la marine, commission technique, son appui au près de la commission d'obtenir les crédits pour des finances, en vue ~~de~~/la création de cette inspection générale des fabrications, absolument nécessaire pour mettre sur pied la mobilisation industrielle.

M. LE CHEF D ETAT MAJOR GENERAL. - Il ne s'agit d'ailleurs, que de quelques milliers de francs.

M. LE MINISTRE. - C'est toujours la question

des officiers en résidence à Paris.

Il ne reste à traiter encore une question : celle de la "défense des bases d'opération et des points d'appui".

C'est la question de l'obstruction du littoral et de l'organisation des batteries de côtes.

Pour ces dernières, nous avons voulu utiliser le matériel existant qui provenait de nos anciens bâtiments déclassés, mais nous nous sommes heurtés à une grosse difficulté: c'est que la portée de ce matériel ~~ancien~~ ancien ne dépassait pas 10.000 mètres, alors que les cuirassés en service dans toutes les marines étrangères peuvent tirer à 20 kilomètres. On a fait un grand effort pour transformer ces matériels et ~~les~~ augmenter leur portée en modifiant ~~aux~~ les affûts. On est parvenu à augmenter cette portée de 40 % puisqu'il est possible maintenant de tirer avec ces pièces à 18 kilomètres.

172 matériels doivent être transformés; sur ce nombre 20 le sont déjà actuellement. On poursuit sur les crédits de 1923-1924, aussi rapidement que possible à cette transformation.

Pour la défense contre avions, il n'y avait rien nous concernant: nous avons emprunté à la guerre des batteries de 75 et Cherbourg, Toulon, Brest et Bizerte, au début de 1925 seront dotés de 3 batteries anti-aériennes soit au total 12 batteries pour 1924 et 1925. Le programme de réfection pour 1924 prévoit la mise en place de 26 batteries d'artillerie constituées avec des pièces provenant des bâtiments déclassés.

D'autre part, j'ai fait reprendre la pratique des tirs d'exercice qui avaient été abandonnés depuis la guerre et l'expérience a donné d'excellents résultats. Les tirs effectués en 1923 sur toutes nos côtes ont montré que le matériel et les munitions étaient en bon état et les approvisionnements en munitions au complet. Par ailleurs, j'ai fait pousser les études pour l'adoption d'un nouveau matériel: des expériences ont été faites avec une batterie de 34 p lancée à Toulon, d'une portée de 35 kilomètres, capable d'envoyer à cette distance un obus du poids de 540 kilogs.

Pour l'obstruction du littoral au moyen de mines, le programme plan d'armement prévoit 10.900 mines. Il y en a actuellement 6400; 304 ont été commandées sur les crédits de 1923. Ces crédits se montent à 7 millions et comme le budget de 1924 est établi sur celui de 1923 nous aurons encore 7 millions l'année suivante. C'est encore insuffisant, et je demanderai que la dotation pour les mines soit portée de 7 à 12 millions, parce que cela me paraît absolument indispensable. Je signale aussi que des études ont été faites en vue de créer des batteries de tubes lance-torpilles dans les passes. Nous avons 68 tubes et 459 torpilles utilisables pour ce but.

Je dois enfin vous parler de Bizerte qui est la clef de la Méditerranée orientale, la tête de ce triangle constitué par Toulon, Oran et Bizerte. C'est comme le disait M. le Président, un point d'une importance capitale. On s'est ému parce que le projet de loi sur les arsenaux, que vous aurez à discuter prochainement entendait

diminuer le chiffre des ouvriers de l'arsenal. Ce faisant, le projet de loi en discussion devant le parlement n'avait qu'une préoccupation : ramener le chiffre des ouvriers, qui s'était augmenté considérablement depuis la guerre à celui de 1914. A cette époque le nombre des ouvriers était de 1000 et il a permis l'effort considérable effectué pendant la guerre; la mesure envisagée permettra de renouveler cet effort en cas de nécessité. D'ailleurs, il convient de faire observer que la réduction à 1000 ouvriers ne se rattache en rien au rôle militaire de Bizerte. Il faut distinguer, en effet, entre l'arsenal ~~xxxxxx~~ qui est une usine et le camp retranché qui est une organisation militaire. Le camp retranché de Bizerte retient toutes nos préoccupations et nous avons prévu, pour Bizerte, dans l'organisation de la défense des côtes, une organisation très puissante pour le front de mer. Nous avons l'intention de demander très prochainement des crédits pour réaliser cette organisation. Nous avons prévu des installations d'appareils de gros et moyen calibre, une augmentation du nombre des mines, des dragages nouveaux en vue de permettre l'accès dans le Goulet aux bâtiments d'un tirant d'eau de 10 mètres. Des crédits seront demandés en 1924 pour l'installation d'une batterie de 75 et de 2 batteries de 16. Dès que j'aurai les crédits suffisants pour la défense des côtes je pourrai en attribuer une partie importante à l'installation du front de terre.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - Du front de mer.

M. CHAUMET. - Du front de terre! vous avez raison. Tout ce que vous ferez sur le front de mer sera insuffisant si vous ne faites pas une organisation du front de terre. Jusqu'à présent la marine a fait des sacrifices pour le front de mer et elle a négligé le front de terre. C'est extrêmement dangereux.

M. LE MINISTRE. - M. le Président m'a témoigné le désir de se rendre à Bizerte pour se rendre compte sur place de la situation. Je serai très heureux que la commission de la marine du sénat étende jusque là son contrôle.

J'ai l'honneur, Monsieur le Président, de vous remettre encore une note sur l'état de la défense des points d'appui.

Messieurs, j'ai terminé. Je vous remercie de l'indulgence avec laquelle vous avez écouté ce trop long exposé, mais j'ai voulu, en donnant une certaine étendue à mes explications, vous montrer une vue d'ensemble et le point de vue auquel je me placais pour dominer cet ensemble. Je voudrais que vous vous placiez au même point de vue pour réaliser ce qui est indispensable, en tenant compte des possibilités financières qui dominent le débat.

M. LE PRESIDENT. - Je vous remercie, Monsieur le Ministre, de la grande amabilité que vous avez eue de faire ce travail et des éclaircissements que vous avez bien voulu apporter à la commission de la marine. Voulez-vous me permettre, très amicalement et très respectueusement, de vous dire que je crains que vous ayez été un peu trop optimiste dans l'exposé que vous nous avez présenté.

En effet, les cuirassés que nous possédons, vous le savez mieux que moi, sont incapables de faire besogne utile, et l'on a eu raison d'augmenter l'amplitude de tir; mais l'on n'a rien pu faire contre les bombes d'avions, - et vous connaissez leurs effets, puisque les expériences que vous avez commandées aux Salins d'Hyères sur le "Prince Eugen" ont montré qu'une bombe d'avion a pu traverser trois ponts cuirassés et s'enfoncer dans la vase. Cette démonstration prouve de façon lumineuse qu'un bateau qui n'est pas défendu dans ses "dessus" est perdu par avance. Or, aucun cuirassé ne possède cette protection et aucun n'est capable d'encaisser la moindre torpille. Je crains donc qu'en cas de conflit ces navires en soient réduits à rester dans les ports, comme il en était au moment de la guerre de 1914.

Vos croiseurs-cuirassés, dont vous avez fait grand état, - les "Jules Ferry", "Hugo", "Michelet" - devraient être rayés de la flotte depuis longtemps. On les conserve parce qu'on n'a rien pour les remplacer; c'est

indiscutable! Vous avez trois croiseurs : "Renan", Edgar Quinet", "Waldeck-Rousseau", qui sont armés de canons de 19, c'est-à-dire dépourvus de toute efficacité et qui seraient inutilisables en cas de conflit, ou tout au moins d'une aide peu efficace. Les croiseurs légers Colmar" "Thionville", "Strasbourg", "Metz" possèdent une artillerie très faible, le seul contre-torpilleur que vous possédiez, "l'Amiral-Sénès" (?) n'est pas d'une bonne tenue à la mer et n'est pas armé; les 13 torpilleurs du type "Bouclier" sont extrêmement fragiles et remontent à 1913; ils sont donc très fatigués du fait de la guerre. Il faut d'ailleurs reconnaître que la guerre a été une démonstration admirable en faveur de la construction française: on avait, en effet, assigné aux torpilleurs une durée de 18 à 20 ans pour une besogne déterminée: or, les torpilleurs français, qu'ils soient sortis de chantiers industriels ou des arsenaux, ont fourni un effort formidable pendant la guerre et ils résistent encore. Ces bateaux, en y joignant ~~les 9 torpilleurs ex ennemis~~ constituent tout ce que vous possédez. Mais il est un point sur lequel nous sommes en querelle depuis longtemps, et cela d'une façon très vive. Vous avez dit que nous possédions 47 sous-marins. Contre ces 47 sous-marins je m'éleve avec véhémence, car si l'on fait le bilan de ce qu'ils valent réellement, on constate que 20 au plus sont en état de naviguer. Permettez moi de vous faire à ce sujet des représentations très vives, car nous ne pouvons admettre que vous comptiez dans votre bilan la totalité de ces 47 sous-marins. Vous êtes ici trop opti-

miste et voulez-vous me permettre alors, m'adressant à M. le Chef d'état major général, de lui poser une question. C'est un homme que j'ai pratiqué toujours avec infiniment de plaisir parce que, je dois lui rendre cette justice, il possède le souci de la vérité et comprend la nécessité d'une collaboration étroite entre le parlement et le ministère de la marine. Je peux 'ailleurs ajouter qu'avec lui la collaboration est extrêmement facile et profitable. Je lui poserai donc la question suivante :

~~QUESTION~~ Cette flotte que vous avez énumérés est-elle tout entière en état de naviguer? Si vous aviez un conflit demain, que pourriez vous en attendre? Combien de bateaux seraient en état de prendre la mer? En avez-vous un très grand nombre en réparations?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - Nous vivons sur le reliquat de la guerre. Par conséquent, c'est dire qu'une flotte sur laquelle 4 années de guerre intensive ont passé est usée. Nous avons, c'est exact, beaucoup de bâtiments immobilisés dans les ports et les réparations ne vont pas aussi vite que je désirerais. J'ai appelé l'attention de M. le ministre sur cette question et il a prévu quelques crédits d'urgence, pour hâter les réparations, car, comme vous le dites très justement, nous avons des bateaux usés et nous attendons avec impatience ceux du programme naval. Je n'ai pas ici la liste des navires immobilisés dans les ports: si je pouvais vous la communiquer vous seriez épouvantés du nom-

de bâtiments en réparations; M. le ministre a donné des instructions pour hâter le plus possible ces réparations, de façon qu'un grand nombre des bâtiments immobilisés soient déjà prêts en avril. On nous a promis qu'il en serait ainsi. Je l'espère.

M. LE MINISTRE. - Après cette explication, je voudrais à mon tour glisser quelques mots de réponse à M. le Président: tout d'abord, en ce qui concerne la querelle que très amicalement vous m'avez cherchée à propos des sous-marins, je me permettrai de faire observer qu'elle est un peu injuste, car j'ai moi-même déclaré à la tribune que sur ces 47 sous-marins, il y en avait seulement 21 qui avaient une valeur militaire et que 21 allaient être rayés. C'est là-dessus que je me suis appuyé pour demander la mise en chantiers de sous-marins supplémentaires, de façon à pouvoir remplacer les 21 navires appelés à disparaître. Par conséquent, je n'ai pas encouru le reproche que vous m'adressez, puisque je suis allé au devant de ce reproche en demandant moi-même au rapporteur général de la marine à la Chambre, M. Denise, les moyens de remplacer les unités à pelées à disparaître.

Pour le second point que vous avez visé dans votre question à M. le Chef d'Etat major général, - à l'éloge duquel je suis heureux de m'associer pleinement, car c'est un homme de réalisation pratique, - je vous répondrai qu'à plusieurs reprises il m'a signalé cette question

angoissante des réparations. Elle dépend en grande partie du projet de loi sur les arsenaux que vous rapportez et dont je vous demanderai de m'aider à obtenir la mise à l'ordre du jour du sénat le plus rapidement possible.

Nous avons essayé de le faire venir en discussion avant le premier janvier; nous nous sommes heurtés à une impossibilité, mais il importe qu'il soit discuté dès le mois de janvier. Ce projet de loi qu'en a appelé d'une façon un peu ambitieuse "projet de réorganisation des arsenaux", a une portée plus modeste, mais il permettra de faire le réajustement nécessaire des effectifs ouvriers

A l'heure actuelle, j'ai plus de 2000 ouvriers inutilisés dans les arsenaux; d'autre part, j'ai un déficit de 2000 ouvriers dans les arsenaux principaux : Brest, Brest, Toulon, Cherbourg, et il en résulte un ralentissement, une immobilisation des réparations, - et par conséquent une impossibilité d'utiliser tous les bâtiments que nous avons encore sur l'état de notre flotte.

Il est donc de toute nécessité que vous me rendiez l'élasticité de mes effectifs pour boucher les trous sans imposer de nouvelles charges au budget. Je suis tellement préoccupé de cette situation que j'en ai avisé le ministre des finances, l'informant que, par suite de l'impossibilité de voter la loi avant le 1er janvier 1924 je serais obligé de lui demander des crédits pour me permettre de marcher provisoirement, en attendant que le vote définitif du projet me permette de faire ce réajustement des effectifs.

M. LE PRESIDENT. - La commission de la marine a fait tous ses efforts pour que le projet puisse venir en discussion, mais elle a rencontré des obstacles d'ordres divers : d'abord l'encombrement des ordres du jour, puis l'approche des élections qui fait que vers le 15 décembre, un grand nombre de sénateurs sont obligés de s'en aller dans leurs circonscriptions. D'autre part, le rapporteur, M. Lemaire, étant obligé de partir, M. Farjon a bien voulu nous rendre le grand service d'accepter les fonctions de rapporteur adjoint, mais il lui faut se mettre au courant de la question; toutefois étant donné sa grande habileté nous sommes certains qu'en tout état de cause, dès la rentrée de janvier nous pourrons commencer cette discussion; je pense qu'elle sera menée très rapidement, et ainsi, dès ~~la fin d'août~~ ~~janvier~~ le mois de février vous aurez satisfaction.

M. LE MINISTRE. - Je vous en serai très reconnaissant, parce que la question des réparations en dépend.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - Au sujet de la protection des lignes de communications en Méditerranée, je crois pouvoir indiquer à la commission l'orientation vers laquelle nous tendons, dans le cas où il y aurait un gros danger à traverser la Méditerranée: sous notre impulsion, on s'oriente de plus en plus, à la guerre, vers un transport par le large : Oran, Gibraltar et les ports du Nord.

M. LE MARSHAL. - A condition que l'Angleterre

laisse faire.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - Si elle empêchait les transports dans l'Océan, elle ne les permettrait pas davantage en Méditerranée.

M. LE PRESIDENT. - C'est là un gros détour qui vous oblige à posséder une flotte d'accompagnement plus nombreuses. Cela se comprend, le trajet étant plus long; d'autre part, vous prêtez le flanc à des attaques allemandes, dont, en termes très éléquents, dans une déposition que j'ai sous les yeux, et que vous avez faite devant la commission le 23 février 1921, vous montriez tous les dangers. Vous mettiez à ce moment la commission en garde, je ne l'ai pas oublié, contre une attaque de flanc des croiseurs allemands. L'allongement du parcours que vous envisagez précise ce danger.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - Nous sommes d'accord, mais en passant par Gibraltar nous mettons hors de cause les sous-marins allemands et italiens et, en grande partie, les contre-torpilleurs. Il ne reste plus que les croiseurs auxiliaires allemands qui, pour le moment, sont moins redoutables que les croiseurs italiens. Toutefois, la nécessité s'impose d'avoir une flotte de croiseurs d'accompagnement plus forte...

M. LE PRESIDENT. - Evidemment !

M. LE CHEF D ETAT MAJOR GENERAL - ... et c'est là où je voulais en venir, pour montrer que dans la Méditerranée le danger est grand, mais moins grand que si

la totalité de nos transports se faisait par la Méditerranée.

M. LE HARS. - A condition d'avoir les Anglais dans une situation à améliorer, nous ne pourrions pas nous faire aider.

M. JAMES HENNESSY. - Si nous devons avoir la guerre avec l'Angleterre, l'Italie, l'Espagne, nous ferions mieux de faire la paix tout de suite !

M. LE HARS. - Vous pourriez avoir la neutralité des Anglais et elle suffirait à nous empêcher de passer.

M. CHAUMET. - Je demande à poser une question à M. le ministre. Vous avez parlé tout à l'heure de 170.000 tonnes de cuir rassés dont vous ne demanderiez la construction qu'en 1931...

M. LE MINISTRE. - Je n'ai pas dit cela!

M. CHAUMET. - Cela figure-t-il dans votre programme?

M. LE MINISTRE. - Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que dans le programme général on avait inscrit 178000 tonnes de bâtiments de ligne - c'est le chiffre de Washington, - mais qu'actuellement ce chiffre n'est inscrit que pour mémoire.

M. CHAUMET. - Alors, est-ce dans un document officiel et public que vous allez inscrire ce chiffre

pour mémoire ? Si vous ne construisez pas, c'est dangereux de le dire.

M. LE MINISTRE. - Ce programme sera réalisé dans une vingtaine d'années; nous ne pouvons pas préjuger de ce qui interviendra en 1931, au moment où se posera la question des "capital-ships".

M. CHAUMET. - Il est inutile de faire étalage de projets grandioses qu'on ne pourrait pas réaliser.

M. LE MINISTRE. - Il y a deux projets: un projet général dans lequel ces 178.000 tonnes sont visées, mais dans l'exposé des motifs on indique que c'est pour mémoire, - et un projet relatif à l'exécution de la deuxième tranche qui doit être exécutée en 6 ans, projet actuellement soumis aux délibérations de la Chambre et où il n'est pas question de ces 178.000 tonnes.

M. CHAUMET. - Vous comprenez mon sentiment. Je suis de votre avis sur le fond; mais je trouve dangereux parce qu'inutile d'inscrire, même pour mémoire, la constitution d'escadres que vous ne réaliserez pas avant

1931. Vous permettrez ainsi à nos rivaux qui mènent ~~actuellement~~ contre ~~la~~ campagne ~~nos~~ nos soi-disant ambitions militaires, un argument qu'ils ne manqueront pas d'exploiter contre nous.

M. LE MINISTRE. - C'est très juste. Le projet est actuellement soumis aux délibérations de la ~~Chambre~~

chambre: je ferai votre observation au rapporteur pour qu'il en tienne compte.

M. CHAUMET. - C'est utile.

M. JAMES HENNESSY. - Il ne faudrait pas mettre de chiffre.

M. CHAUMET. - Nous n'utilisons pas ce à quoi nous donnent droit les accords de Washington.

M. RIOTTEAU. - Vous pouvez être appelés à faire cette utilisation. Il ne faut pas ~~aux~~ paraître en avoir peur.

M. FARJON. - Vous nous avez donné des renseignements sur les flottes étrangères. Avez-vous des indications sur la ~~la~~ flotte allemande et sur la flotte russe, - situation actuelle et projets ?

M. LE MINISTRE. - Je puis vous les donner.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - C'est la situation prévue par le traité : l'Allemagne construira 28 croiseurs de remplacement.

M. LE MINISTRE. - Le traité de paix a limité les forces de l'Allemagne à 6 cuirassés de 10.000 tonnes, 6 croiseurs de 6.000 tonnes et 12 torpilleurs de 800 tonnes. Au lendemain de l'armistice était en chantier un croiseur de 6000 tonnes dont elle semble avoir abandonné la construction, ce bâtiment étant depuis plus de 3 ans sur cale. Il semble que l'Allemagne ait renoncé pour le

moment à reconstituer sa flotte militaire et que les 15.000 marins autorisés par le traité soient destinés à alimenter les formations de terre. Par contre, elle fait un grand effort pour sa flotte commerciale dans laquelle elle pourrait trouver un nombre important de croiseurs auxiliaires.

naval. Elles sont les suivantes :

M. FARJON. - Et pour la flotte russe ?

M. LE MINISTRE. - Je n'ai pas de renseignement précis.

M. RIOTTEAU. - Et la flotte aérienne allemande ?

M. LE MINISTRE. - Depuis 10 mois nous ne savons pas pourquoi il y a des changements dans nos renseignements. Ces annuaires de 100 millions pour 1923 s'

M. BRARD. - Ce que je craignais s'est réalisé : en faisant chevaucher les questions nous nous sommes noyés, et je m'excuse de revenir sur les explications préliminaires de M. Le Ministre. Vous avez dit au début que nous avions inscrit à notre budget en 1921, 25 millions, en 1922 60 millions, et en 1923 260 millions auxquels sont venus s'ajouter 132 millions de reports de l'année précédente. Je n'ai pas compris. Il y a là une question de comptabilité et je me demande comment ayant inscrit seulement 60 millions en 1922 vous avez pu reporter en 1923 132 millions de l'année précédente. Cela m'échappe. Il y a évidemment une explication à cela. Je suis peut-être un coupeur de cheveux en quatre...

M. LE MINISTRE. - Vous avez tout à fait raison de demander des explications. C'est très compliqué et il faut se reporter aux annuités. Je vous ai dit tout à l'heure que la loi du 18 avril 1922 avait prévu par avance - ce qui était peut-être aventuré, - les annuités ~~par~~ année par année à inscrire pour l'exécution du programme naval. Elles sont les suivantes :

1922 : 160 millions,  
1923 : 334 millions  
1924 : 190 millions  
1925 : 71 millions

Ces annuités avaient été prévues, comme je l'ai dit, en tenant compte de chiffres basés sur la baisse des prix, escomptée en 1920 mais qui ne s'est pas produite et c'est pour quoi l'on a été obligé de faire des rectifications. Cette annuité de 160 millions pour 1922 avait été prévue dans l'hypothèse d'un programme naval voté avant le 31 décembre 1921, permettant la mise en train dès le premier janvier. Or, le programme naval n'a été voté que le 18 avril 1922...

M. BRARD. - Alors, en 1922, c'est 160 millions au lieu de 60?...

M. LE MINISTRE. - Il y avait 160 millions, mais on n'a dépensé que 30 millions; la loi a donc reporté 132 millions qui sont venus s'ajouter aux 160 millions. Les nouvelles annuités rectifiées dont je saisirai le Parlement atteignent le chiffre de 900 millions; il y a donc une différence de 145 millions correspondant au dépassement

de crédits, - très modestes, puisqu'ils correspondent à un coefficient de 3, alors que le coefficient ~~maxima~~ actuel par rapport aux chiffres d'avant guerre est de 3.8.

Il y a eu un autre dépassement important: celui relatif au "Béarn". Il avait été trop sous-estimé. M. le Président me disait qu'il regrettait cette décision.

M. LE PRESIDENT. - Je l'ai combattue devant la chambre.

M. LE MINISTRE. - Si la chambre avait adopté cette manière de voir, nous n'aurions pas eu de porte-avions du tout.

M. LE PRESIDENT. - Un porte-avions pour accompagner une escadre qui n'existe pas, c'est une folie ! et M. de Montjou avait raison de s'exclamer à la Commission de la marine : "Mais, monsieur le Président, vous parlez d'un cuirassé porte-avions pour accompagner vos escadres... Quelles escadres ? Elles n'existent pas !" C'est la vérité et ce que j'aurais préféré, ce que j'avais demandé, c'étaient de petits porte-avions, très rapides, de forme spéciale, destinés à accompagner les croiseurs. C'eût été vraiment intéressant, mais ce bateau construit pour être tout d'abord un cuirassé de 24.000 tonnes, avec un armement complet, destiné à naviguer dans des conditions déterminées, auquel on enlève toutes ses surcharges, que va-t-il donner comme vitesse, comme stabilité ? C'est de l'argent perdu !

M. JAMES HENNESSY. - On aurait mieux fait d'en faire un pétrolier réservoir.

M. LE MINISTRE. - La question s'est posée devant moi et elle a été réglée. Je vous enverrai un mémoire extrêmement intéressant où l'on a discuté la question du porte-avions à grand tonnage - du "Béarn", - ou des petits bâtiments de 10.000 tonnes. Nous avons dû reconnaître que, du moment où une décision avait été prise il fallait aller jusqu'au bout et construire. De là, dépassement considérable parce qu'il était ridicule de penser qu'on aurait un porte-avions pour 40 millions alors que l'Angleterre a dépensé pour un porte-avions du même genre 200 millions. C'était vraiment sous-estimer la dépense. Il y a donc une rectification nécessaire, que j'ai prise sous ma responsabilité, et avec l'autorisation du conseil des ministres, je soumettrai très prochainement aux commissions parlementaires un projet rectificatif correspondant aux nouvelles évaluations.

M. BRARD. - J'ai d'autres préoccupations: M. XEL Chaumet m'a devancé tout à l'heure en exprimant le désir de ne pas voir figurer dans un bilan comme celui que vous avez exposé une flotte qui n'existe pas en réalité.

Or, tout à l'heure, vous avez fait remarquer que sur les 47 sous-marins, il y en avait 20 ou 21 inutilisables. Ne croyez vous pas, monsieur le ministre, qu'il y a danger, au point de vue extérieur, à affirmer dans un bilan officiel que nous avons 47 sous-marins capables de s'opposer aux sous-marins ennemis, alors qu'en réalité nous en avons 21 ?

Il y aurait peut-être une méthode de discrimination que le ministre de la marine pourrait adopter afin de ne pas faire croire aux puissances étrangères que nous avons une flotte de sous-marins double de ce qu'elle est en réalité. Il y a de même danger à laisser croire au parlement que nous avons 47 sous-marins quand nous n'en avons que 31.

M. LE MINISTRE. - Je me suis expliqué sur ce point à diverses reprises et j'ai été d'une sincérité absolue, ayant toujours pensé que le mieux était de dire la vérité. Les renseignements que j'ai donnés ne doivent pas sortir de la commission, et par conséquent, votre observation ne peut s'appliquer à eux.

M. JAMES HENNESSY. - On fait, en Angleterre, campagne contre la France en disant qu'elle développe outre mesure ses armements et notamment son aviation, alors qu'au contraire, un grand nombre d'avions n'ont aucune valeur et restent, depuis la fin de la guerre, abandonnés dans des champs où personne ne les regarde.

M. LE MINISTRE. - J'ai vu, en effet, les officiers du centre d'aviation de Cherbourg et ils se plaignent de n'avoir à leur disposition pour voler que des appareils qui sont des laissés pour compte de l'aviation anglaise. Il y a là, disent-ils, une situation humiliante pour eux étant donné que continuellement des officiers anglais viennent à ce centre d'aviation.

M. JAMES HENNESSY. - Quand vous publiez des statistiques indiquant que la France possède 3000 avions, les étrangers ne manquent pas de dire que la France possède une aviation puissante par rapport aux autres nations.

M. LE MINISTRE. - Vous ne pouvez pas me faire le reproche d'avoir dissimulé la vérité, car j'ai toujours dit, parlant de l'aviation, qu'elle n'existe pas.

M. BRARD. - Je désire poser une autre question à M. le / Chef d'Etat-major général : Voilà un programme naval envisagé à l'échéance de 1934. Par conséquent, les navires que vous allez construire en 1924 auront à ce moment 10 ans d'existence et c'est dire que leur valeur en 1934 aura diminué de moitié. Avez-vous un moyen, - je pose peut-être une question naïve, - d'adapter ces bataux aux perfectionnements accomplis dans les flottes nouvelles de l'Italie et de l'Espagne qui semblent s'accorder en vue d'une répartition nouvelle de leurs flottes ? Avez-vous un moyen d'adapter les modèles de 1924, par exemple aux modèles construits en 1930 en Italie ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - Oui, mais à mon sens, c'est déplorable, et les Anglais, quand ils ont lancé un bateau n'y touchent plus, alors qu'en France nous passons notre temps à faire des transformations.

M. JAMES HENNESSY. - Il y a 40 ans que nous faisons cela.

J'estime que nous avons grandement tort, une fois que nous avons adopté un type pour une unité donnée de toujours vouloir tout "chambarder". Il est nécessaire de construire, mais quand on a une unité il faut la garder.

M. LE PRESIDENT. - En 1907, la commission de la chambre a pris la décision suivante que jamais un programme ne pourrait être modifié.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - C'était une mesure très sage.

M. FARJON. - D'après les indications de M. le ministre et celles de M. le Chef d'Etat major général la situation de notre flotte apparaît comme très inquiétante, et il importe - c'est ce qui ressort des indications de M. le Ministre - d'accélérer la construction du programme prévu. Jusqu'ici l'on pouvait envisager cette question avec philosophie parce qu'en pouvait compter, semble-t-il, sur des alliances actives. Or, ces alliances deviennent passives et il va falloir faire nos affaires nous-mêmes. Dans ces conditions, il serait tout à fait utile, comme le demande M. le Ministre que nous venions ~~aujourd'hui~~ appuyer son action au près du conseil des ministres pour accélérer, dans la mesure du possible, la création de la flotte prévue. Il y aurait lieu à cette fin d'utiliser les économies réalisées dans le cours des années précédentes sur la fin de l'exécution du programme naval actuel pour envisager dans le plus bref délai la

constitution d'une véritable force légère de surface et d'une flotte sous-marine qui permettent de parer à toutes les difficultés. Nous serions heureux d'appuyer les efforts de M. le Ministre dans cette voie.

Je voudrais ajouter un mot : reprenant les indications de M. l'amiral Grasset au sujet de la difficulté d'utiliser la voie méditerranéenne et la nécessité de lui substituer dans une très large mesure la voie de l'Atlantique, je me permettrai d'ajouter, prévoyant que cette voie peut être coupée en cas de difficultés avec l'Allemagne, que le complément de notre programme naval, comme je l'ai déjà dit ici, c'est la construction du Transsaharien.

De ce côté, M. le Ministre de la marine a-t-il pris contact avec les ministres compétents des travaux publics et des colonies pour envisager la réalisation rapide de ce projet ?

M. LE MINISTRE. - On s'en préoccupe au ministère des travaux publics. Je n'ai pas de renseignements précis. Si j'avais été avisé de votre question je vous les aurais apportés, mais je puis me les procurer et les faire parvenir à M. le Président.

M. FARJON. - J'ai soulevé la question pour que M. le ministre de la marine veuille bien s'y intéresser.

M. LE HARS. - Vous avez dit tout à l'heure que vous aviez un certain nombre de navires de 3000 tonnes en construction ou déjà lancés...

M. LE MINISTRE. - Trois !

M. LE HARD. - On n'en construit plus?

M. LE MINISTRE. - Non! le nouveau programme ne prévoit que des navires de 10.000 tonnes.

M. LE PRESIDENT. - Monsieur le ministre, si vous voulez bien me le permettre, la question posée par M. Farjon me facilite la tâche pour en poser une nouvelle. Tout à l'heure, M. l'amiral Grasset, en apportant ici un renseignement ~~assez~~ confidentiel et qui ne sortira pas de cette enceinte, car nous avons au sein de la commission le souci de la discrétion, a indiqué qu'en cas de conflit méditerranéen on chercherait les routes du large. Il est clair, aux yeux de tout le monde que la vulnérabilité est plus grande et que d'autre part nous sommes en butte à l'attaque des flottes allemandes. Il faut parler franc jeu. Je ne suis pas le confident du gouvernement, mais je sais, de façon certaine, qu'il y a des possibilités de guerre très prochaine ...

M. LE MINISTRE. - Vous avez des renseignements que je n'ai pas !

M. LE PRESIDENT. - Il n'y a pas de doute, toute l'action se dessine nettement et clairement, il est facile de le voir. Croyez-vous qu'avec les unités que vous avez en ce moment-ci vous puissiez assurer vos convois? Croyez-vous que vous puissiez le faire avec la première tranche du programme? Le croyez-vous également avec la seconde tranche?

Votre premier programme comportait

3 croiseurs légers de 8000 tonnes  
6 contre-torpilleurs  
12 torpilleurs  
21 sous-marins, -

la 2e tranche, actuellement en études, porte sur :

6 croiseurs légers - c'est-à-dire de 10.000 tonnes,  
15 contre-torpilleurs  
24 torpilleurs  
4 croiseurs sous-marins  
30 sous-marins de 1ère classe  
6 bâtiments spéciaux (mouilleurs de mines, pétroliers, etc)

Ce programme doit sortir, il me semble, en 1932. Vous aurez donc, à ce moment, uniquement 6 croiseurs de 10.000 tonnes. Croyez-vous qu'avec ces 6 croiseurs de 10.000 tonnes, vos 15 contre-torpilleurs joints aux 6 contre-torpilleurs de la première tranche et aux 36 torpilleurs dont vous disposerez au total, vous soyiez à même d'assurer vos convois, soit en Méditerranée, soit en Atlantique. Il nous apparaît, et il m'apparaît à moi-même d'une façon évidente que si vous en restez là nous marchons à un désastre possible.

J'ai dit tout à l'heure que nous n'étions pas de ceux qui veulent dégager leur responsabilité. Dégager sa responsabilité c'est une lâcheté qui ne doit plus être de notre temps. Ceux qui ont vécu les événements que nous avons vécus ne doivent pas les oublier. Il m'apparaît à moi, s'il n'apparaît pas aux yeux de la commission de la marine, en tant que sénateur il m'apparît dis-je que nous ne pouvons pas rester dans cette situation. C'est impossible! Et je considère qu'un très grand effort doit être fait pour arriver à doter la France de ce que j'ai appelé en 1919, au milieu des railleries générales la

*générale*  
flotte défensive ~~de~~ de la France. Dans cette idée, Monsieur le ministre, je m'étais permis de préparer un petit contre-projet destiné à être substitué au projet actuel et qui comportait :

13 croiseurs légers

3 porte-avions (que nous ne possédons pas)

24 contre-torpilleurs

48 torpilleurs

4 sous-marins de croisière,

40 sous-marins de 1<sup>re</sup> classe

Voici comment je prévois les franchises de construction :

en 1925 : 2 croiseurs

1 porte-avions

4 contre-torpilleurs

8 torpilleurs

1 sous-marin de croisière

6 sous-marins de 1<sup>er</sup> classe

1 mouilleur de mines (car je ferai remarquer que votre programme ne prévoit aucun mouilleur; vous possédez actuellement des mouilleurs de mines de surface, mais si vous êtes appelé à bloquer soit les ports de l'Allemagne, soit ceux de l'Italie, comment le ferez-vous avec ces mouilleurs de surface?)

1 transport d'hydravions

2 convoyeurs de sous-marins

1 pétrolier.

J'insiste sur les mots "convoyeurs de sous-marins", car si vous obligez les sous-marins à naviguer seuls, sans la faire accompagner de la "mère-gigogne"

que constitue pour eux le convoyeur, vous les immobilisez dans les ports et diminuez ainsi leur action.

Pour 1926, je prévois :

2 croiseurs,  
1 porte-avions  
4 contre-torpilleurs  
8 torpilleurs  
1 sous-marin de croisière  
6 sous-marins de 1ere classe  
1 mouilleur de mines  
1 transport d'hydravions  
2 convoyeurs de sous-marins.

Pour 1927 :

2 croiseurs,  
1 porte-avions  
4 contre-torpilleurs  
8 torpilleurs  
1 sous-marin de croisière  
6 sous-marins de 1ere classe  
1 mouilleur de mines  
1 transport d'hydravions

La différence entre nos programmes est la suivante :

Programme du Gouvernement

Programme Président

Croiseurs légers :

porte-avions

contre-torpilleurs

6

6

18

Pour 1928 :

Torpilleurs :

3 croiseurs,

Sous-marins de croisière

4 contre-torpilleurs

Sous-marins de 1ere classe

8 torpilleurs

Sous-marins de 2e classe (assiette des forces)

1 sous-marin de croisière

6 sous-marins de 1ere classe

1 mouilleur de mines  
1 transport d'hydravions  
2 convoyeurs de sous-marins.

Croiseurs Pour 1929 :

Porte-avions 2 croiseurs

Torpilleurs 4 contre-torpilleurs

Torpilleurs 8 torpilleurs

Sous-marins de croisière 2 sous-marins de 1ere classe

Sous-marins de 1ere classe 1 convoyer

Sous-marins de 2e classe 12

Pour 1930 :

2 croiseurs

4 contre-torpilleurs

8 torpilleurs

3 sous-marins de 1ere classe

La différence entre nos programmes est la suivante :

	<u>Programme du Gouvernement</u>	<u>Programme proposé</u>
Croiseurs légers :	6	13
porte-avions	0	3
contre-torpilleurs	13	24

<u>Programme du gouvernement</u>		<u>programme proposé</u>
Torpilleurs:	24	48
S/marins de croisière	4	4
S/marins de 1ere classe	30	40
S/marins de 2e classe (défense des côtes) :		
<del>4x2x</del>		
	12	44

Voilà, Monsieur le ministre, le programme qui, à mon sens, serait absolument nécessaire pour assurer la protection de nos convois.

En 1933 la différence s'établirait ainsi :

Croiseurs : 16 au lieu de 9

Porte-avions 3 - 0

C/ torpilleurs 30 - 21

Torpilleurs 60 - 36

S/marins de croisière : Egalité

S/marins de 1ere cl. 49 39

S/marins de 2e classe 44 12

J'entends bien! vous dites tout de suite : question de finances, question de gouvernement! Mais M. le Président du conseil l'a indiqué devant la commission à laquelle je faisais allusion tout à l'heure: c'est le ministre de la marine qui doit l'éclairer, c'est lui qui doit prendre la responsabilité de tout ce qui concerne la marine, qui doit dire au chef de gouvernement qui ne peut tout savoir ce qu'il convient de faire. Par conséquent votre rôle me semble évident et très net.

Question de crédits ?...

M. Henry Bérenger devant le Sénat, - je ne m'occupe pas de la Chambre en ce moment-ci, - est un défenseur très vif et très passionné du budget; mais il ne peut oublier, - je ne l'ai pas rappelé tout à l'heure- ce qui s'est passé en 1914: il avait annoncé que la trouée de Stenay existait et que les troupes allemandes passeraient là, dépasseraient et déborderaient nos troupes d'Alsace-Lorraine, et que c'est par là que nous serions envahis. Si, à ce moment, on l'avait écouté peut-être quelques centaines de mille hommes seraient encore vivants ! chacun prend ses responsabilités: M. Henry Bérenger, <sup>qui a vu clair</sup>, qui a vu clair, cette fois-là, a peut-être eu le très vif regret ensuite de n'avoir pas été écouté. Aujourd'hui, son rôle est de veiller sur notre budget: <sup>savoir</sup> il s'agit de ~~savoir~~ ce qui coûtera le plus cher: est-ce de faire ~~tout~~ actuellement un gros sacrifice pour avoir rapidement une flotte défensive qui nous permettra d'assurer nos convois et nos ravitaillements ou, au contraire, en cas de conflit, d'être coupés à la fois de notre ravitaillement et de nos ports et obligés de mettre bas les armes sur le Rhin? Toute la question est là !

C'est ainsi qu'elle se pose devant le sénat et qu'elle se posera devant le pays. J'estime qu'il est impossible que nous restions dans cette situation qui nous laisse dans un état ~~assez~~ d'infériorité absolue.

D'ores et déjà, je crois que nous sommes en état

d'infériorité vis-à-vis de l'Italie. Si à cette marine italienne vient s'ajouter celle de l'Espagne, quelle sera notre situation? Vous avez dit tout à l'heure que la marine espagnole n'était pas à craindre... C'est évident et je ne crois pas que l'Espagne construise des croiseurs de 10.000 tonnes et que vous ayez quoi que ce soit à redouter de ce côté, mais très rapidement elle peut avoir des sous-marins dans ses ports et exercer contre nous une action dangereuse. Si à cela se joint une action de l'Allemagne, je crois que nous aurons encouru vraiment une grave responsabilité si nous n'avons pas dote le pays des instruments nécessaires à sa défense.

D'autre part, il faut se rendre compte qu'il y a, dans notre corps d'officiers une désespérance générale à constater la situation où nous sommes; il faut donc faire un effort considérable et il convient de faire porter cet effort sur la 2e tranche du programme naval, en disant, pour cela, au Parlement toute la vérité. On parle de milliards... Mais combien de millions gaspillons-nous pour des indemnités de toutes sortes, retraites, etc et s'agissant de la sécurité du pays, nous nous demandons si nous allons donner les 2 ou 3 milliards nécessaires à cet effet!

Monsieur le Ministre, je vous en supplie, réfléchissez bien et voyez s'il n'est pas nécessaire de retrancher de la 3e tranche du programme naval une partie essentielle pour l'incorporer dans la 2e tranche. Vous pour-

vez réalisé cette mesure par voie d'amendement déposé à la Chambre si le gouvernement ne veut pas en prendre l'initiative lui-même, pour des raisons diplomatiques. Nous sommes assez vieux parlementaires pour savoir combien il est facile d'obtenir d'un membre de la Chambre qu'il dépose un amendement demandant l'augmentation, dans des proportions assez considérables, <sup>de la Deuxième</sup> du programme naval, amendement que le gouvernement peut paraître accepter constraint et forcé. En tout cas, le Sénat ferait, je crois à cette deuxième tranche ainsi modifiée, un accueil tout à fait favorable.

Voulez-vous me permettre de vous rappeler que lors de la discussion de la première tranche, il y eut ici, au Parlement un discours prononcé par un homme qui, jusqu'alors ignorait tout des questions de la marine: je veux parler de notre collègue M. de Jouvenel qui, en un quart d'heure, improvisa un discours d'airain contre lequel tous les arguments devaient se briser, discours extraordinaire de force, de puissance et de logique. Je me souviens qu'assis à mon banc, je me disais: "tout de même, si j'étais tout seul, je monterais à la tribune" déclarer également qu'il ne faut pas voter la 1ere tranche, parce qu'elle ne nous apporte pas ce que le pays est en droit d'attendre du gouvernement", mais je me suis rendu à cet argument qu'il fallait donner quelquechose immédiatement et alimenter les arsenaux; j'ai donc fait ce jour là ~~maximum~~ un dur sacrifice, mais je vous le dis, monsieur le ministre, ce sacrifice je ne le recommencerais pas, ma conscience s'y oppose!

Il faut que cette deuxième tranche nous apporte une véritable flotte et pour mon compte personnel, je tiens à vous déclarer que j'éprouverai les plus grandes difficultés à vous soutenir si vous n'apportez pas à cette tranche le complément nécessaire, que le pays attend de vous, que la sécurité exige, que toute la marine désire très vivement. Je vous supplie donc de faire cet effort et de vous rallier à ce point de vue. Comment une commission/pourrait vous dire : "Monsieur le Ministre de la marine, donnez-nous davantage! nous sommes prêts à nous battre derrière vous pour cela s'il y a des difficultés avec la commission des finances, nous livrerons combat car nous voulons donner la sécurité au pays, nous supplierons le sénat patriote, national, d'accomplir cette œuvre de salut, et vous hésitez!" Il n'y a pas de centaines de millions qui comptent quand il s'agit de la sécurité de la France. Acceptez donc, Monsieur le ministre la proposition d'augmentation de la 2e tranche que nous voyons avec désolation venir ainsi restreinte devant la chambre. Je le répète, l'opération peut se faire rapidement. Si, au lieu de ce petit semblant de programme on nous apporte dans deux mois un programme sérieux, étoffé, nous le ferons voter rapidement, nous entrerons tous en campagne, et je suis persuadé que tous mes collègues qui sont ici m'appuieraient jusqu'à ce que nous ayons remporté la victoire. Dites donc, Monsieur le Ministre : "oui, je vais faire cet effort, je vais vous apporter ce que vous demandez!" Vous avez dit tout à l'heure

que la question vous dépassait, qu'elle regardait M. le Président du conseil. M. le Président du conseil, je le connais bien, - il y a longtemps! Si je vais le trouver seul, en disant: "voilà ce que nous voudrions!" je puis peut-être emporter la victoire, mais si M. le Ministre de la marine déclare : "Oui ! j'estime que cela est nécessaire", alors la victoire est gagnée par avance. Elle est donc en vos mains, et si vous voulez, vous, grand maître de la marine, ayant la responsabilité des forces navales de ce pays, nous pouvons ensemble, conjointement et unis dans un même but, faire cette belle chose : dans un laps de temps déterminé donner à la France la sécurité qu'elle n'a pas!

M. LE MINISTRE. - Monsieur le Président, vous avez été très éloquent, très émouvant dans l'allocution que vous m'avez adressée et je me souviens que toute la discussion de la première tranche du programme naval a posé pour moi comme pour vous un cas de conscience. Vous avez rappelé tout à l'heure le discours de M. de Jouvenel; il était rempli de talent et de patriotisme; mais M. de Jouvenel a parlé avec sa liberté de membre du parlement. J'avais une autre situation: responsable en tant que membre du gouvernement, j'ai eu à choisir entre tout ou rien. M. de Jouvenel parlait dans l'absolu, je me mouvais dans la réalité, et si à ce moment là nous n'avions pas fait voter le programme naval, nous serions plus en retard encore, parce que la question qui se posait pour nous

je sais, Monsieur le Président, parce que vous m'avez fait la confidence de vos angoisses, que vous avez fait un grand sacrifice dont toute la marine vous est reconnaissant, vous avez rendu un grand service au pays. Je vous demanderai peut-être de vous inspirer aujourd'hui du même esprit de sacrifice; je suis dans une situation très difficile pour discuter cette question devant vous. Vous avez fait appel à ma collaboration, vous l'avez tout entière, je n'ai pas hésité à répondre à votre appel; mais vous êtes trop au courant des règles parlementaires pour ne pas savoir que je n'ai pas le droit de discuter devant vous un projet actuellement en instance devant la chambre, qui a déjà fait l'objet d'un rapport d'une commission de la marine, rapport qu'elle a adopté; mais ce projet, je le sais aussi, viendra devant vous: je me préoccupe qu'il soit voté rapidement, et comme ministre responsable j'ai le devoir de préparer un accord entre les deux commissions: voilà pourquoi je suis venu devant vous, vous apporter les renseignements que vous me demandiez, afin que vous puissiez vous faire une opinion. M. le Président de la Commission de la marine sera près de moi l'interprète de l'opinion de sa commission et je crois alors que la meilleure procédure consistera à réunir les présidents et les rapporteurs des deux commissions, - Chambre et Sénat - pour qu'ils examinent ensemble les conditions dans lesquelles un accord pourrait rapidement intervenir entre les deux assemblées. En

pourra se faire au près de M. le Président du Conseil et du gouvernement tout entier l'interprète des préoccupations de la commission de la marine. Pour moi une seule chose : je suis ministre de la marine et plus vite vous me donnerez de bâtiments, plus vite vous me permettrez de sortir de la situation où je suis, et plus je vous en serai reconnaissant. Toutefois, je ne puis passer sous silence la question financière parce que, comme membres du parlement, vous devez envisager, comme moi, l'ensemble de la question. Vous avez eu la bonté de me faire parvenir les grandes lignes du contre-projet que vous avez l'intention de déposer; mon devoir était de le faire étudier. Il arrive à doubler les croiseurs et navires légers de surface et à tripler les sous-marins de la 2e tranche, mais il correspond à une annuité de 850 millions; or nous avons déjà 200 millions pour l'aéronautique et 80 millions pour la défense des côtes; cela ferait donc une annuité de plus d'un milliard; comme d'autre part, nous ne pouvons pas espérer réduire notre budget d'entretien au-dessous de 800 millions, c'est un crédit de 1900 millions à 2 milliards que vous me demandez d'apporter devant le parlement. Vous comprendrez que la question me dépasse! Il n'y a que le ministre des finances qui puisse dire si la force contributive du pays peut supporter cet effort. D'autre part, notre dette publique augmente automatiquement d'1 milliard d'arrérages provenant des emprunts pour les régions dévastées. Est-ce dans cette situation que nous pouvons faire cet effort? Je me rappelle la pa-

d'un de mes grands prédécesseurs, M. Delcassé, grand ministre de la marine tout autant que ministre des affaires étrangères. Il disait que le meilleur moyen d'avoir la maîtrise des mers, c'était une entente avec l'Angleterre, l'Italie et l'Espagne, et c'est de ce côté qu'il a dirigé toute sa politique. Il a réussi. Il n'est pas dit que le gouvernement d'aujourd'hui ne réussisse pas ce que mon prédécesseur a réussi avant lui. En tout cas, la question me dépasse, et je vous serai très reconnaissant encore, à ce point de vue, d'en entretenir M. le Président du Conseil. Vous avez fait un appel au ministre de la marine qui m'a profondément ému; je ne réponds qu'à une chose, c'est que le ministre de la marine est solidaire de son gouvernement. Or, je n'ai été autorisé, - et après des discussions qui ont duré près de 6 mois et retardé d'autant le dépôt de la 2e tranche, ~~qui~~ à déposer un projet qui pour la 2e tranche prévoit une dépense totale de 2300 millions et une annuité moyenne de 300 millions. Je ne puis pas aujourd'hui dire que je retire mon adhésion à ce programme sans manquer à la solidarité ministérielle; pour le modifier ce programme, il me faut l'adhésion du gouvernement et celle du ministre des finances. Je crois donc être dans la vérité parlementaire. Je me ferai un devoir de rapporter au gouvernement la conversation que nous avons eue et l'émouvante déclaration que vous avez faite, mais quant à prendre une décision, arrêter une solution, il ne m'appartient pas de le faire. C'est le gouvernement seul qui doit décider sur la question.

Voilà pourquoi je crois que la conclusion de  
d'abord cet entretien sera c'est une réunion officieuse des Présidents et rapporteurs des commissions de la marine de la Chambre et du Sénat - et je me mets à votre disposition pour la provoquer - et ensuite, une démarche qui sera faite par M. le Président de la commission de la marine, lorsque vous aurez délibéré sur les renseignements que je vous ai apportés, - au près de M. le Président du conseil pour lui faire connaître votre sentiment.

Président

M. LE MINISTRE. - Oui, monsieur le Ministre, j'entends bien, j'accepte votre procédure; mais la situation se renverse selon que le ministre de la marine déclare qu'il peut tenir le coup et faire face à toutes les éventualités avec les moyens actuels ou qu'il se montre, au contraire, partisan de l'augmentation.

Permettez-moi de vous dire que je regrette un peu que vous vous placiez, vous, au point de vue financier. J'estime que ce n'est pas votre rôle et que le ministre de la marine doit se placer uniquement au point de vue naval. Le ministre de la marine doit dire : voici ce qui est nécessaire pour la défense du pays; si vous me dites : "Non, Kuerguézec! j'estime que vous allez trop loin, je n'ai pas besoin de cela, j'ai suffisamment de bateaux pour faire face à toutes les éventualités, votre programme est beaucoup trop ambitieux", alors vous prenez votre responsabilité comme ministre de la marine; mais vous me dites : "je ne discute pas votre programme, je discute le budget!" Ce n'est pas vous que cela regarde.

Nous ne sommes pas ici une commission des finances, nous sommes une commission de la marine qui est prête à se battre pour donner au pays la sécurité navale, c'est uniquement d'une question navale que vous avez à parler devant nous, et si au point de vue financier des objections doivent être présentées, c'est au ministre des finances qu'il appartient de les faire connaître et des les apporter devant M. le Président du conseil, chef de la politique du gouvernement. Mais quand vous venez me faire, vous, Monsieur le Ministre de la marine des objections d'ordre financier en me disant: "cela coûtera 1 milliard, 2 milliards..." je vous réponds : "pardon! je ne vous demande pas cela, ce n'est pas votre rôle, je vous demande uniquement de me dire : ~~MMR~~" de Kerguezee a tort ou il a raison? la commission de la marine a tort ou elle a raison!" Voilà votre rôle, et si vous dites que nous avons tort, c'est à nous à voir ce que nous devons faire; nous pouvons déclarer: "c'est bon! tout va bien! nous nous sommes trompés", ou bien, au contraire, nous pouvons alors devant le pays pousser les choses plus loin et affirmer : "le ministre a tort, nous allons essayer de le démontrer". Mais cela, c'est autre chose, et je voudrais bien, Monsieur le Ministre, ~~xxx~~ vous faire comprendre toute ma pensée, afin que vous n'y voyez pas autre chose que ~~xxx~~ ce qui s'y trouve. Je voudrais que vous vous placiez uniquement au point de vue naval, que vous examiniez avec votre état major général la question pour savoir si oui ou non nous avons raison, - et je voudrais enfin que dans le rôle que vous aurez à jouer

dans cette affaire vous ne soyiez pas uniquement un arbitre entre la commission de la marine de la Chambre et celle du Sénat ou un interprète au près du ministre des finances et du président du conseil, mais simplement un technicien, l'homme qui dise : "ils ont tort ou ils ont raison! voilà ce dont j'ai besoin!"

Voilà votre rôle, Monsieur le Ministre de la marine. Il ne faut pas voir quoi que ce soit de péjoratif dans mes paroles, mais le grand désir de faire triompher une pensée.

Il faut que votre état major général se prononce par oui ou par non.

M. LE MINISTRE. - Le conseil supérieur de la marine a déjà statué sur la question; le programme naval a été examiné, toutes les éventualités ont été envisagées et c'est pourquoi le programme général a été complété par un programme spécial de la défense des côtes et de l'aviation. Quand il s'est agi de réaliser en plus ou moins de temps ce programme j'ai eu avec le ministre des finances une discussion qui a duré 6 mois, et c'est le résultat de cette discussion qui a abouti au programme déposé sur le bureau de la Chambre: c'est le résultat d'un accord entre le ministre de la marine et le ministre des finances, sanctonné par le gouvernement. Tant qu'un nouvel accord n'est pas intervenu entre le ministre des finances et moi, je n'ai pas le droit de tenir un autre langage, car je suis lié par la solidarité gouvernementale. C'est pourquoi, Monsieur le Président, vous me permettrez et insistez

Vous me disiez tout à l'heure que je ne devais pas agir comme arbitre entre la commission de la marine de la chambre et celle du sénat. Ce n'est pas mon ambition; elle est plus modeste: je n'entends être qu'un agent de liaison en vue de vous rapprocher pour que vous vous mettiez d'accord pour faire aboutir aussi rapidement que possible devant les deux assemblées un projet de loi qui nous donne satisfaction.

Quant à la situation, sans doute elle est grave parce que tout ce qui touche aux intérêts du moment emprunte une gravité à la difficulté des questions qui se posent devant nous: cependant, il n'y a rien qui soit de nature à créer des appréhensions trop vives. D'autre part, vous me posez une question à laquelle il m'est difficile de répondre. Vous me demandez si je puis, en toute éventualité, vous affirmer que j'ai les moyens nécessaires d'assurer la liberté des communications. Ces éventualités, c'est l'avenir, - je ne les connais pas: elles peuvent varier suivant les vicissitudes de la politique générale et extérieure du monde. Par conséquent, la réponse à la question telle qu'elle est posée me paraît ne pouvoir qu'être la suivante : nous devons avoir la flotte la plus forte possible. Mais la flotte la plus forte possible dépend de nos possibilités financières. Et voilà pourquoi nous tournoyons dans un cercle vicieux. Vous me dites : "vous ne ~~me~~ parlez pas comme ministre de la marine..." Je réponds: "je parle comme

membre du gouvernement solidaire. La question posée est financière; c'est pourquoi seuls M. le Président du Conseil et M. le Ministre des finances peuvent y répondre.

M. FARJON. - Il m'apparaît que dans les indications de M. le ministre des finances il y a deux éléments. Vous avez vous même fait effort, lorsque la question est venue au conseil des ministres, pour obtenir une annuité supérieure, de manière à réaliser le programme que vous aviez en vue dans un délai plus bref. Aujourd'hui, le premier élément que nous vous demandons de réaliser, ce serait déjà d'essayer de faire revenir le gouvernement sur cette décision, étant donné les circonstances nouvelles. Il y aurait déjà une amélioration sensible de la situation, étant donné qu'au lieu d'attendre 1933 nous pourrions gagner deux ou trois ans sur le délai envisagé.

D'autre part, le programme qui a été choisi en premier lieu résultait des délibérations de l'état-major général et ~~des~~ du conseil supérieur de la défense nationale; mais peut-être un examen de la situation actuelle ne comporterait-il pas les mêmes solutions. Nous n'avons pas les éléments dont disposent le gouvernement et ses représentants qualifiés, mais peut-être les circonstances extérieures qui sont le vu et le su de tout le monde feraient-elles que la décision du conseil supérieur ne serait plus la même qu'il y a deux ans.

C'est une hypothèse, mais le gouvernement, en votre personne, peut avoir la même pensée qu'exprimait

tout à l'heure M. le Président, à savoir qu'à situation nouvelle il faut des moyens nouveaux, qu'un examen nouveau de la situation peut amener des conclusions nouvelles et que, dans ces conditions, de nouvelles dispositions devraient être prises pour la réalisation du programme naval. Quant à cette réalisation, que vous procédez soit par une modification du projet déposé actuellement, retiré et remplacé par un autre, soit que vous le complétiez par le dépôt d'un amendement, ce sont là des questions de détail. Mais quoi que que vous fassiez, quoi que vous décidiez, et quoi que le parlement accepte, il y aurait intérêt à agir le plus discrètement possible, car nos voisins, - et éventuellement nos adversaires, - opèrent de la même manière, - c'est à dire qu'ils ne orient pas leurs intentions sur les toits. Je crois donc que la procédure que vous envisagiez tout à l'heure devrait être aussi discrète que possible, de manière que si des dispositions nouvelles sont adoptées elles puissent être prises sans soulever la moindre émotion, sans être connues du public, et surtout de l'étranger. Telle est la méthode à envisager pour réaliser le désir de M. le Président de la commission, qui est celui de la commission tout entière...

M. LE PRÉSIDENT. - Vous voyez, monsieur le ministre!

M. FARJON. - Je n'ai aucune compétence pour

fixer le nombre des unités, mais avec le simple bon sens, il me semble que le programme naval se trouve absolument insuffisant. Pour ne prendre qu'un seul chiffre il est évident que nous ne devrions pas être à égalité avec l'Italie pour le nombre des croiseurs étant donné que nous aurons à craindre soit une action en Méditerranée, soit une action dans l'Atlantique. Voilà donc déjà, me semble-t-il un chiffre insuffisant.

M. LE MINISTRE. - Je ferai observer pourtant que ~~malheureusement~~ l'Italie est notre alliée, officiellement.

M. LE PRESIDENT. - Gouverner c'est prévoir!

M. LE MINISTRE. - C'est la sagesse, et prévoir c'est se méfier!

M. FARJON. - De même que l'Italie prend ses précautions contre nous sans aucun mauvais esprit d'hostilité véritable, il peut se faire que nous fassions de même vis-à-vis d'elle tout en restant bons amis. Et ne croyez vous pas que c'est le meilleur moyen de rester bons alliés que montrer qu'avec un esprit amical nous avons tout de même la force pour nous faire respecter si l'on voulait nous marcher sur les pieds.

M. LE PRESIDENT. - Monsieur le Ministre, je vais vous raconter une anecdote du début de la guerre. Dès les premiers jours de 1914 M. le Président Félicien me faisait partir pour la Roumanie, pour le conseil de

la Couronne. Il y eut pendant que j'étais là-bas, une période bien angoissante, car chaque télégramme apportait l'annonce d'une défaite de la France: c'était Charleroi, Morhange, la retraite sur Paris, le départ du gouvernement, - et tous les matins le roi Carol m'envoyait un de mes parents, maréchal du palais, m'appartenant une nouvelle dépêche annonçant une nouvelle défaite. Un jour il lui dit : "annoncez à votre cousin qu'il n'a qu'à s'en aller, et en rentrant à Paris il trouvera les Russiens. Et ce jour là ce sera 20 milliards d'indemnité, toutes les colonies françaises et assez de France pour faire de Paris un nouveau Belgrade!" Voilà le langage qu'on tenait là-bas à ce moment. Et à Sinaïa, M. Take Jonesco me disait : "j'arrive d'Italie, et ~~hier~~ en passant par Rome j'ai eu des conversations avec les chefs du gouvernement; je suis arrivé hier, je ne veux pas de voir et attendre/le ministre de France, devant partir pour Bucarest; voici donc ce que je puis vous dire : "le gouvernement italien garde jusqu'à présent la neutralité, mais il ne sait encore quelle attitude observer pour demain. Il y aurait un moyen d'obtenir immédiatement sa neutralité certaine, c'est que la France abandonne <sup>bit de suite</sup> ~~immédiatement~~ la Tunisie, la Savoie et tout le comté de Nice jusqu'à la rivière du Var." Je partis <sup>sur le champ</sup> ~~immédiatement~~ en automobile pour Bucarest, j'allai voir M. Blondel, ministre de France et je lui dis ce que venait de me communiquer M. Take Jonesco. "C'est effroyable!" ~~XXXXXXXXXX~~, il faut faire <sup>savoir</sup> cela au gouvernement français tout <sup>Mais,</sup> me dit M. Blondel, comment <sup>présenter</sup> de suite"

le gouvernement français. Si je le fais en disant que ~~moi~~ c'est à vous que la communication a été faite, je vais me trouver en mauvaise posture. On va dire : "que fait le ministre de France puisque c'est à un autre qu'on apporte une semblable communication?" Autorisez-moi à dire que ce n'est à moi-même qu'elle a été faite." - "Si vous voulez, cela m'est égal!" - Et M. Blondel télégraphia à M. Poincaré qui répondit par ces mots : "Nous avons pris ces pays dans notre sang et nous ne les rendrons que dans notre sang!"

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL - C'était une belle réponse.

M. LE PRESIDENT. - Ce fut la réponse de M. Poincaré. Quand je rentrai à Paris, M. Poincaré me dit :

Ymat  
ruy  
yK "Comment accepter pareille chose! je vais lui envoyer un blâme."

"Ah! lui dis-je alors, ce n'est pas à lui qu'on a dit cela, mais à moi!"

Ymat ruy - "Ah! lui dis-je alors, ce n'est pas à lui qu'on a dit cela, mais à moi!"

yK Je vous demande pardon de vous avoir rapporté cette anecdote, mais cela vous montre la mentalité italienne, Monsieur le Ministre, En 1914, à l'heure où nous étions pantelants, où nous n'avions pas eu le redressement de la Marne, où nos armées apparaissaient comme en déroute et où l'étranger croyait déjà que nous allions être vaincus"

J'ai vécu le front ensuite, mais cela n'était rien à côté des angoisses que j'ai éprouvées alors, quand chaque jour m'apportait une dépêche avec l'annonce d'une défaite française; quand on a vu cela on se dit: la mentalité italienne est bien celle-là : ils veulent la Tunisie, Nice, la Savoie...

M. LE MINISTRE. - Qu'ils viennent les prendre!

M. LE PRESIDENT. - Excusez moi; je sors de mon rôle, je me passionne, mais c'est parce que le sujet est passionnant, parce que j'ai la certitude que nous marchons vers des aventures semblables; c'est uniquement cela qui me passionne.

M. LE MINISTRE. - C'est à votre grand honneur.

M. LE PRESIDENT. - Je voudrais tout de même que nous fassions un accord et que vous me disiez : "Oui! je vais négocier". Vous êtes un négociateur habile, un fin diplomate, négociez-nous cela! perdez de vue le point de vue financier!"

M. RIOTTEAU - C'est lui qui nous tient, malheureux! Nous ne pouvons pas payer nos dettes!

M. LE PRESIDENT. - Si nous sommes vaincus nous aurons encore une situation plus obéissante.

M. RIOTTEAU. - Etes-vous certain que nous ne serons pas vaincus avec ce que vous proposez? Ceci pour-

rait-il empêcher des difficultés avec l'Angleterre ? Toute la question est là ! Ce n'est pas encore l'Italie qui est la plus dangereuse, c'est l'Angleterre qui pousse l'Italie.

M. LE MINISTRE. - Alors, c'est une flotte contre l'Angleterre qu'il faudrait !

M. RIOTTEAU. - Oui ! mais vous ne le ferez pas demain. Moi aussi, je la voudrais, car je puis dire que là où nous sommes, nous n'aimons pas l'Anglais !

M. LE PRESIDENT. - Votre deuxième tranche du programme naval est absolument insuffisante.

M. LE MINISTRE. - Le problème est extrêmement complexe. Il y a, de plus, le problème des dettes intéralliées. Il ne faudrait pas qu'une initiative généreuse, mais imprudente fût passée comme une sorte de défiance sur la France pour le paiement des dettes intéralliées. Voici donc ce que je veux vous proposer : il est certain que l'échelonnement sur 6 ans est trop long : nous pourrions le réduire, et cela équivaut à une augmentation du programme.

M. RIOTTEAU. - Vous parlez de deux tranches ; si elles sont insuffisantes, vous en ferez une troisième. Vous n'allez pas construire 100 navires en 5 ans. Ne recommencez pas les "Marie-Louise" !

M. LE MINISTRE. - Toute la question est de sa-

si l'on fera la deuxième tranche en 6 ans ou en moins de temps. Nous sommes limités à la fois par la question financière et par la production industrielle du pays.

La production industrielle n'est pas limitée pour la construction des coques, mais pour les appareils moteurs. Il y a donc tout un ensemble de questions qui compliquent le problème, mais je ne demande pas mieux que de remplir le rôle, comme le propose M. le Président, de négociateur avec la commission de la marine et avec le gouvernement.

Je vous le répète, ma situation est très délicate : je discute en ce moment devant vous un projet de loi pendant devant la chambre, qui a fait l'objet d'un rapport favorable de la commission de la marine; ce rapport va être distribué demain ou après demain. Il est difficile de vous dire: "je ne soutiendrai pas le projet du gouvernement" !

M. LE PRESIDENT. - Il sera combattu devant le Sénat.

M. LE MINISTRE. - Mais comme je tiens à votre accord, je vais négocier avec la commission de la marine de la chambre; je vous demanderai d'assister à une conférence que je provoquerai, et où les deux commissions, en la personne de leurs présidents et de leurs rapporteurs pourront se concerter. Ensuite, au sortir de cette réunion, sinon ce soir, mais demain, je vais voir M. le Président du conseil et je lui rendrai compte

de l'accord; mais je vous demanderai instantanément de confirmer cette démarche par la vôtre.

M. LE PRESIDENT. - A condition que nous soyons d'accord!

M. RIOTTEAU. - En principe tout le monde est d'accord.

M. LE PRESIDENT. - La grande faute au point de vue naval, c'est qu'on n'a jamais dit la vérité au pays. L'amiral Grasset le sait bien. Voici comment les choses se sont passées : on a dit : "Voilà un programme ; il a été établi d'après nos possibilités financières, nous ne pouvons faire plus". Ce n'est pas ainsi qu'il faut faire. A un pays comme celui-ci on doit la vérité et l'on devait dire au contraire : "Voilà ce qui est nécessaire pour la sécurité du pays, c'est à vous personnellement de voir si vous voulez prendre la responsabilité de laisser le pays dans une situation dangereuse ou si vous voulez prendre les moyens financiers appropriés".

M. RIOTTEAU. - Oui! mon cher président, vous avez raison et je suis de votre avis, mais songez qu'il ne faut pas que la France fasse faillite !

M. LE PRESIDENT. - Elle fait faillite avec une foule d'autres dépenses démagogiques!

M. LE HARS. - Il ne faut tout de même pas que nous passions après l'Italie !

M. RIOTTEAU. - Il faut montrer de la mesure!

M. LE HARS. - Il faut des formes.

M. le ministre de la marine l'a dit, et nous ne le discutons pas : il nous faut au moins une unité de plus que l'Italie; or, aujourd'hui, nous avons à craindre l'Italie et l'Espagne. Il faut donc envisager cette situation et avoir une ~~unité~~ de plus que l'Italie et l'Espagne réunies.

25 % sur l'Italie et la défensive dans le Nord.

M. LE MINISTRE. - J'irai plus loin que vous, et voici ~~ma~~ ma pensée : je voudrais que nous ayons une flotte égale aux deux flottes méditerranéennes les plus fortes; c'est la formule anglaise : le "two powers standard"

C'est ma pensée, toutefois, je ~~peux~~ réaliser ~~peux~~ cette formule en l'adaptant aux possibilités financières.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - Nous avons déterminé le programme naval en nous basant sur une supériorité de 25 % par rapport à l'Italie.

M. LE HARS. - Maintenant, il y a un changement!

M. RIOTTEAU. - Que vaut la flotte italienne par rapport à la flotte française? Il s'agit, en effet, de considérer non seulement le nombre, mais la valeur des unités de combat. Cette valeur quelle est-elle pour la flotte italienne?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - C'est là dessus que se base notre programme....

M. RIOTTEAU. - Vous parlez de 25 % ! ce n'est pas tout d'avoir des navires qui restent dans les ports; il faut des navires qui combattent.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - Le grand programme définitif a été basé sur une supériorité de 25 % sur l'Italie et la défensive dans le Nord.

M. LE PRESIDENT. - Je me permets de poser à l'amiral Grasset la question suivante : "Ma thèse demandant l'augmentation de la 2e tranche est -elle une chose mauvaise ou bonne ?"

M. RIOTTEAU. L'augmentation est toujours bonne au point de vue maritime.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. - A cette question je suis obligé de répondre : "Bonne!"

M. LE MINISTRE. - Il faut savoir si la commission de la Chambre l'adoptera.

M. RIOTTEAU. - Si M. Berenger s'oppose à votre programme il vous sera difficile de le faire passer.

M. LE PRESIDENT. - Il faut dire : "Voilà ce dont nous avons besoin immédiatement, et le Parlement se prononcera."

M. LE HARD. - Nous avons un fait nouveau par l'union des forces espagnoles et italiennes.

M. LE MINISTRE. - Le seul fait nouveau, ce sont les difficultés relatives au contrôle militaire et naval en Allemagne.

M. RIOTTEAU. - C'est quelque chose !

M. LE MINISTRE. - Par conséquent, nous sommes fondés à remplacer ce contrôle rendu inexistant par des garanties nouvelles.

M. LE HARS. - Il y a un mouvement dans le pays; nous avons à craindre l'Italie et l'Espagne, personne n'en doute.

M. LE MINISTRE. - C'est une appréhension tout à fait ~~exagérée~~, mais enfin: nul n'est prophète, et c'est le cas de répéter le mot de M. Lloyd George : "J'ai cessé de prévoir depuis le jour où je me suisaperçu que je me trompais toutes les fois que je faisais une prévision" !

M. RIOTTEAU. - Si nous votons ce projet, pourraient-on l'améliorer plus tard? S'il est désirable d'augmenter la flotte - et je suis de cet avis - pourrait-on, au lieu d'aller jusqu'en 1932, aller par une nouvelle tranche jusqu'en 1935 ou 1937, pour donner satisfaction au désir de M. de Kerguezec ?

M. LE MINISTRE. - La deuxième tranche doit être terminée en 1932. Si l'on gagnait un ou deux ans

on pourrait commencer la 3<sup>e</sup> tranche dont vous parlez.

M. LE PRESIDENT. - Non, parce que l'on n'aurait pas introduit dans cette prochaine tranche le nombre de croiseurs dont on a besoin tout de suite. D'après l'amiral Grasset, - c'est bien sa thèse - on a besoin de mettre immédiatement en chantier un plus grand nombre de croiseurs.

M. RIOTTEAU. - Pourquoi ne pas le faire tout de suite puisque nous avons un porte-avions et pas d'avions à porter ? Pourquoi ne pas le remplacer par un croiseur?

M. FARJON. - La conclusion que je veux adopter c'est que, me semble-t-il, nous sommes tous d'accord. et l'amiral Grasset a donné son adhésion, en gros, à notre programme. Il serait désirable de compléter le projet en cours sur quelques points : il peut y avoir augmenter intérêt, par exemple, à compléter le nombre des croiseurs de 1 ou 2, et cette tranche, ~~puantxixax~~ complétée sous cette forme, on peut essayer également de la réaliser plus rapidement, de manière, sur ce programme augmenté, à gagner encore les deux années que vous avez envisagées

Vous avez actuellement une annuité moyenne de 3  
à 300 millions pour les constructions neuves. Vous avez envisagé vous-même 500 millions. On pourrait peut-être l'obtenir du parlement. Ce serait une augmentation de 200 millions, et l'opposition manifestée par M. de Lastey-

il y a deux ans ne serait plus actuellement aussi rigoureuse. Je crois qu'on arriverait à se mettre d'accord, c'est-à-dire à envisager, d'une manière officieuse, un programme général à longue échéance, duquel on ferait sortir le programme à réaliser immédiatement, qu'on appellerait la première tranche, sachant bien que le reste suivra. Ceci serait entendu d'accord entre l'Etat major général et les commissions parlementaires. Ce programme pourrait faire l'objet des modifications dont je parlais, qu'elles émanent du gouvernement ou de la commission de la Chambre, lesquelles seraient votées et exécutées rapidement, de manière à compléter le programme initial envisagé dans le minimum de temps.

M. LE MINISTRE. - C'est la procédure même que j'avais indiquée mais il faut se mettre d'accord avec M. le Président du conseil d'abord .

M. LE PRESIDENT. - Pour M. le Président du Conseil, je le connais depuis longtemps, j'ai travaillé avec lui, je connais son intelligence...

M. RIOTTEAU. - Il n'est pas marin, peut-être, mais il est patriote.

M. LE PRESIDENT. - C'est encore l'homme d'Etat le plus/complet de tous ceux que j'ai vus passer.

M. RIOTTEAU. - ~~Peignez~~ Faisons lui confiance et exposons lui nos désirs.

M. LE PRESIDENT. - Je ne demande pas le programme intégral que je vous ai exposé, mais l'on me dirait: voilà un programme comportant une compression des années, une diminution <sup>du</sup> laps de temps d'une part, donc une accélération des constructions, et d'autre part une augmentation sur certains points, acceptez-vous? alors j'accepterais.

M. RIOTTEAU. - En tout cas nous marchons!

M. LE PRESIDENT. - Et si, après toutes ces discussions au cours desquelles je vous demande pardon d'avoir montré tant de passion, nous aboutissions à réaliser en 3 ou 4 ans au lieu de 6 ans ce programme avec un certain nombre d'unités supplémentaires, je considère que nous n'aurions pas perdu notre journée ni nos paroles.

M. LE MINISTRE. - Votre formule me paraît excellente : accélération, améliorations - à condition qu'elles soient dans nos possibilités financières. Et du moment que vous acceptez le principe de l'amélioration, vous voudrez bien accepter aussi cette modeste réserve C'est d'ailleurs, encore une excellente base de négociations, et je voudrais que vous me laissiez le plaisir d'annoncer au président du conseil que vous irez le voir, parce que personnellement je n'aurais pas assez d'autorité pour trancher seul les questions. Je lui ai dit, d'ailleurs qu'il ferait bien de vous voir et il m'a répondu qu'il avait un trop bon souvenir de l'accueil

de Tréguier pour ne pas vous accueillir bien également. Je vous aurai préparé la voie, vous ferez le reste. Je vous demanderai de voir ensuite M. le Président de la commission de la marine de la chambre pour examiner les possibilités d'accélération et d'améliorations. Là-dessus je vous ferai confiance, mais je vous demande que tout ceci soit entre nous et reste secret. Je suis préoccupé <sup>me</sup> et comme vous de notre infériorité en croiseurs, mais voici la procédure que j'avais envisagé :

Faire voter le programme naval de la 2e tranche et ensuite ~~je~~ déposerai un projet de loi, d'allure modeste, demandant 2 croiseurs de plus, en remplacement, comme tonnage, de la "France" que nous avons perdue. Sous le bénéfice de l'émotion qui accompagne ces souvenirs, je pensais qu'il aurait été facile de faire passer ce petit projet.

Peut-être sans attendre ce dépôt d'un projet de loi, dans ~~immédiat~~ quelque temps pourrait-on l'introduire dans le programme actuel. De même, on pourrait, sur telle ou telle catégorie de bâtiments forcer un peu dans une mesure raisonnable.

M. LE PRESIDENT. - C'est clair. Quand M. le ministre aura vu M. le Président du conseil, il me téléphonera, j'irai le voir, me mettre au courant de ses négociations, et ensuite j'irai affronter les foudres de Jupiter.

M. RIOTTEAU - Vous êtes très éloquent, vous le convaincrez.

M. LE MINISTRE. - Nous avons les uns et les autres le désir d'aboutir rapidement, mais comme il y a une longue négociation, il ne sera pas possible de demander à la Chambre de statuer avant le 1er janvier.

M. LE PRESIDENT. - La négociation avec M. Poincaré ne sera pas longue. En 24 heures il aura pris sa décision, - mettez 48 heures ou même 3 jours! - Si cette décision est favorable, il voudra en finir et il demandera à M. de Lasteyrie de trouver rapidement les moyens pour cela. M. de Lasteyrie trouvera, car il y a mille raisons pour agir rapidement, et cela sera réglé. On verra alors ensemble M. le Président et M. le Rapporteur de la commission de la marine de la Chambre, on cause-ra, on constatera que nous avons même but, mêmes pen-  
enlèvera  
sées, et l'on ~~arrêtera~~ le vote avant le premier janvier.

M. LE MINISTRE. - Je fais alors appel à votre esprit de sacrifice et je vous demanderai d'être aussi modéré que possible.

M. LE PRESIDENT. - C'est un comble! c'est M. le ministre de la marine qui me ~~s'explique~~ supplie de ne pas lui donner de bateaux. (Rires)

M. LE MINISTRE. - Je vous demande seulement de me les donner le plus tôt possible dans un esprit de réalisation pratique.

M. FARJON. - Pour l'augmentation de 2 croiseurs, c'est donc possible. Restent les porte-avions?

M. LE MINISTRE. - Je m'en préoccupe.

M. FARJON. - Pour les torpilleurs, la question présente peut-être moins d'intérêt, mais pour les sous-marins? Vous avez une formule, celle des sous-marins côtiers, par exemple.

M. LE MINISTRE. - Nous n'aurions dû avoir que 33 sous-marins dans la période 1928-1930; nous en aurons 43. Nous sommes en avance de 10.

Par conséquent c'est du côté des croiseurs qu'il faudra faire un effort.

M. LE PRESIDENT. - Et des convoyeurs de sous-marins.

Monsieur le Ministre, nous vous remercions.

Comme compte-rendu de cette séance, nous disons simplement à la presse que la commission de la marine a tenu séance pour entendre le ministre de la marine, sans autre détail...

M. LE MINISTRE. - Parfaitement! Dites simplement que la commission de la marine s'est réunie sous votre présence et a entendu le ministre de la marine sur l'état d'avancement des travaux du programme du 10 avril 1922.

M. le PRESIDENT. - C'est entendu.  
(M. le Ministre de la marine et M. le Chef d'Etat major général se retirent)

La séance est levée à 18 h.35

SENAT

COMMISSION DE LA MARINE

Séance du vendredi 11 janvier 1924.

Assistants

Présidence de M. de KEROUZELL.

Le ~~11~~ 12 JANVIER 1924 à heures non quart.

M. le PRÉSIDENT, ministre de la marine et de l'air et M. RAIBERTI, chef d'état-major général de la marine assistent à la séance.

M. le PRÉSIDENT.-La commission s'est réunie aujourd'hui pour examiner la situation créée par la catastrophe de Djeddah. Je vous ai indiqué, ce matin, monsieur le ministre, qu'elle aurait Audition de M. RAIBERTI, ministre de la Marine.

Voici les questions auxquelles nous vous demanderons de bien vouloir nous fournir quelques explications : tout d'abord, le choix de la date fixe pour le raid du Djeddah, le but du voyage et la présence de passagers à bord.

## COMMISSION DE LA MARINE

Séance du vendredi 11 janvier 1924. et, ce matin,  
n'a demandé ni l'\*\*\*\*\* à venir devant la commission.

Il a répondu que, devant cette catastrophe qui nous  
défait l'\*\*\*\*\* de la Présidence de M. de KERGUEZEC.  
Le premier devoir de ce matin est d'écouter avec nous.

La séance est ouverte à dix-sept heures un quart.

M. RAIBERTI, ministre de la marine et M. l'Amiral  
GRASSET, chef d'état-major général de la Marine assis-  
tent à la séance.

Il existe d'un certain nombre d'interpellations. Mais nous

M. le PRÉSIDENT.-La commission s'est réunie aujourd'-  
hui pour examiner la situation créée par la catastrophe  
du Dixmude. Je vous ai indiqué, ce matin, monsieur le  
ministre, qu'elle aurait sans doute le désir de vous en-  
tendre sur certains points.

Voici les questions auxquelles nous vous demanderons  
de bien vouloir nous fournir quelques explications : tout  
d'abord, le choix de la date fixée pour le raid du Dixmude,  
le but du voyage et la présence de passagers à bord.

Sur ces questions ne soulevant pas de points de  
fait mais touchant des principes touchant l'opér-  
ation du commandement de la marine.  
Ensuite généralement, je pourrai donc répondre aux questi-  
ons suivantes : raisons qui ont déterminé le raid,  
choix de la date de départ.

Comment a été organisé le raid au Dixmude ?

M. M. RAFFERTI, ministre de la marine. Messieurs, je remercie M. le Président qui, courtoisement, ce matin, m'a demandé si j'étais disposé à venir devant la commission. J'ai répondu que, devant cette catastrophe qui nous émeut tous si dououreusement, je considrais comme mon premier devoir de me mettre en rapport avec vous.

Une commission d'enquête a été nommée et a commencé ses travaux. Je ne pourrai donc rien dire des faits qui relèvent de cette commission d'enquête. J'ai ajouté, répondant à votre président, qu'hier, la Chambre a été saisie d'un certain nombre d'interpellations. J'ai exposé devant cette assemblée que je ne serais pas en mesure de répondre tant que je n'aurais pas les conclusions de la commission d'enquête. Elle a bien voulu tenir compte de cette raison et a ajourné l'interpellation au 1<sup>er</sup> février.

Le Sénat a pris une décision analogue aujourd'hui en ce qui concerne la demande d'interpellation de M. Louis Martin.

Votre président m'a cependant fait savoir que sur deux ou trois points la commission désirait être éclairée ; que ses questions ne soulevaient pas de points de fait mais concernaient des principes touchant l'organisation générale du commandement de la marine. Je pourrai donc répondre aux questions suivantes : raisons qui ont déterminé le raid, choix de la date de départ.

Comment a été organisé le raid du Dixmude ?

Je suis obligé de remonter un peu loin pour expliquer cette organisation. L'avis du conseil supérieur de la défense nationale du 27 mai 1922 sur les dirigeables, était ainsi conçu :

"Dans toute la mesure où le permettront les possibilités budgétaires actuelles, le Conseil supérieur de la Défense nationale émet l'avis que soit poursuivi le programme de construction et d'exploitation des dirigeables rigides de manière à en permettre la réalisation dans les délais prévus".

Donc, le conseil supérieur de la défense nationale reconnaissait la nécessité de former le personnel spécialisé indispensable à la conduite et à l'entretien des dirigeables.

D'autre part, le conseil supérieur de la Marine ayant été chargé d'établir le programme de l'aéronautique, écrivait : "Le dirigeable rigide est le seul croiseur de l'air. Comme tel, il peut rendre les plus grands services.

"En dehors de leur rôle d'éclaireurs du large, les hydravions de haute mer et les rigides sont susceptibles de rendre les plus grands services en assurant nos communications en temps de guerre avec nos possessions de l'Afrique du Nord et même de l'Afrique occidentale."

D'ailleurs, le Parlement avait manifesté sa volonté de voir utiliser le dirigeable que le traité de Versailles avait obligé l'Allemagne à nous livrer. Le Parlement

avait en effet voté une vingtaine de millions pour mettre en état les hangars de Cuers où devait stationner le dirigeable. Il votait, de plus, 1.800.000 frs pour faire construire les ballonnets qui permettraient au dirigeable de voler en tout temps. Les crédits relatifs à ces ballonnets avaient été votés au budget de 1922, ils ont été pris en 1923.

Donc, le dirigeable était susceptible de prendre son vol en raison de la volonté manifestée par le Parlement, de l'avis du Conseil supérieur de la Défense nationale et du conseil supérieur de la marine. Le Département de la Marine était, dès lors, obligé d'utiliser ce dirigeable et d'entraîner son personnel.

On s'est alors posé la question de savoir quelle serait la meilleure utilisation. On était assez rapidement arrivé à envisager que le dirigeable une fois suffisamment entraîné pourrait servir de liaison aérienne entre Toulon et l'Afrique du Nord et Dakar.

Un programme général fut établi dans ce sens. Je m'explique: nous sommes ici en plein dans ce que j'appelais tout à l'heure une question de principe touchant à l'organisation générale de la marine.

Comment est organisée l'administration générale de la marine, au point de vue du commandement?

L'administration centrale, l'Etat-major général, dont j'ai ici le représentant, le service de l'aéronauti-

que, établissent des directives générales. Ces directives sont très larges. Elles n'envisagent aucune mesure d'exécution. En accord avec ces directives, les commandants en chef établissent des programmes. Pour les établir, ils demandent des propositions aux chefs d'unités et lorsque ces programmes ont été établis par des chefs d'unités, ils sont soumis au commandant en chef qui les approuve et les transmet à l'autorité centrale pour approbation. Cette approbation n'est pas un ordre d'exécution, c'est une approbation de principe qui constate que le programme d'exécution proposé par les commandants en chef est bien conforme aux directives générales qu'ils ont données. En conformité avec ces principes, l'administration centrale avait donc établi une directive générale sur l'utilisation des dirigeables, conçue en termes très généraux et qui prévoyait une liaison aérienne entre Toulon et Dakar, par conséquent l'exploration aérienne de l'Afrique du Nord et du Sahara.

Cette directive générale fut envoyée au commandant en chef des frontières du Sud. Le dirigeable venait de faire un essai d'endurance qui s'était terminé le 25 septembre. Il avait permis de faire des constatations. Une des principales constatations était que le rayon d'action était inférieur à celui prévu. En conséquence, le commandant du centre de Cuers, consulté sur les directives générales du ministère, fait connaître qu'en dépit des beaux résultats obtenus, il croit devoir maintenir l'opinion qu'il a émise dans sa note 402 au sujet du raid de Dakar. Dans cette note, il

dissait que la liaison aérienne entre Toulon et Dakar lui paraissait prématuroée et que, avant de la tenter, il fallait procéder par une série d'entraînements progressifs.

Le commandant en chef reçoit cet avis du commandant de Cuers, l'approuve, le transmet au ministère de la marine qui immédiatement télégraphie : "Voyage Dixmude en Afrique occidentale remis à une date ultérieure après complément d'étude".

Voilà le point de départ.

Alors, se place un document dont il faut que je vous donne lecture. Il émane du commandant du dirigeable, le commandant du Plessis de Grenédan. Je l'extrais du rapport du 8 octobre 1933 fait à la suite de la sortie d'endurance du 25 au 30 septembre effectuée pendant 118 heures : c'est le record de la durée. La citation que je vais faire est une réponse à toutes ces affirmations des journaux qui sont constituées par des fragments de documents que se procurent les journaux et que ceux-ci n'interprètent pas comme ils devraient le faire, qui sont publiés dans un sentiment sincère, sans doute, mais qui peut nuire à la recherche de la vérité.

Voici ce que dit le commandant du Plessis de Grenédan :

"Actuellement, je crois" (-le commandant du centre de Cuers, son supérieur, avait dit : "la traversée aérienne du Sahara et un raid sur Dakar me paraissent prématurés"). M. du Plessis de Grenédan écrit :

" Actuellement, je crois qu' on peut faire une tentative vers le centre du Sahara. Elle seule permettrait de se prononcer définitivement. Passer une nuit et un jour en plein climat désertique, me paraît être une expérience indispensable.

"Il conviendrait même , me semble-t-il, d'atteindre In-Salah et Tamanrasset, avant d'envisager un raid sur Tombouctou et Dakar".

---

En tenant compte de cette opinion, on renonce au raid sur Dakar et le ministère de la Marine élabore une seconde directive générale dont je vais vous donner lecture et dont vous apprécierez les termes très généraux :

" Enfin, dans ses programmes d'expéditions, le Diable sera respectif les terrains sur place..."

"... mais utiles au programme de sortie."

"Il importe que le Dixmude ne perde pas l'occasion  
de mesurer sa vitesse et sa consommation aux différentes  
allures".

— Ici nous sommes encore dans la région des principes.  
Je vous indiquerai tout à l'heure que l'administration  
centrale procéderait par directives générales. Quant aux  
ordres d'exécution, ils relèvent du commandant en chef et  
des autorités locales. Le commandant en chef donne aux  
autorités locales de manière leur fournir, de leur présentation  
un programme d'entraînement et de sortie. Ils approuvent  
ensuite ce programme. Les autorités locales — cela est essen-  
tiel — en vertu des règlements généraux et des usages  
sont seules jugées au moment où une unité navale doit  
appareiller. Elles ont, en effet à compter avec les  
éléments et les circonstances atmosphériques.

En vertu des directives générales, les commandants  
en chef donnent des ordres de mission ; mais ces ordres de  
mission ne sont pas nécessairement exécutables. Ils ne  
le sont que dans la mesure où les chefs d'unités responsables  
jugent qu'ille peuvent être exécutés. C'est à ce moment, dans  
le décret de 1910 sur le service à bord, un article 17,

"Enfin, dans ses programmes d'ascensions, le  
d'après lequel le commandant d'une unité navale responsable  
Dixmude fera ressortir les progrès accomplis....  
de la conduite et de la sécurité de son bâtiment et seul  
les jugés utiles au programme de sortie."

Pour les dirigeables on a appliqué ces règlements

Voilà la seule directive générale émanée du ministère de la marine.

J'arrive à la seconde question : par qui fut donné l'ordre de sortie ?

Alors nous sommes encore dans la région des principes.

Je vous indiquais tout-à-l'heure que l'administration centrale procédaît par directives générales. Quant aux ordres d'exécution, ils relèvent du commandant en chef et des autorités locales. Les commandants en chef demandent aux autorités locales de leur fournir, de leur présenter un programme d'entraînement et de sortie. Ils approuvent ensuite ce programme. Les autorités locales - cela est essentiel - en vertu des règlements généraux et des usages sont seules juges du moment où une unité navale doit appareiller. Elles ont, en effet à compter avec les éléments et les circonstances atmosphériques.

En vertu des directives générales, les commandants en chef donnent des ordres de mission ; mais ces ordres de mission ne sont pas néammoatoirement exécutables. Ils ne le sont que dans la mesure où les chefs d'unités responsables jugent qu'ils peuvent être exécutés. Car il y a, dans le décret de 1910 sur le service à bord, un article 157 d'après lequel le commandant d'une unité est responsable de la conduite et de la sécurité de son bâtiment et seul responsable.

Pour les dirigeables on a appliqué ces règlements

généraux. Un ordre du ministère de la marine assimile les dirigeables aux bâtiments de la flotte pour tous les mouvements auxquels il sera astreint. Un ordre subséquent de l'Amiral Fatou règle les sorties du dirigeable, ordre du 5 septembre, signé de l'Amiral commandant les frontières du Sud de qui relève les dirigeables.

"Avant toute sortie des dirigeables Dixmude et Méditerranée, le capitaine de vaisseau commandant l'aéronautique soumettra au vice-amiral commandant en chef les frontières maritimes du Sud de la France le programme de ces sorties indiquant la date à partir de laquelle la sortie pourra être effectuée."

Il résulte de cet ordre qu'il n'y a pas de date de départ. Il y a une date "à partir de laquelle" la sortie pourra être effectuée et le commandant de l'unité reste seul juge du moment où cette sortie pourra se produire.

En effet, l'ordre de l'Amiral Fatou continue :

"La sortie ne pourra être effectuée qu'après l'approbation du commandant en chef. Le capitaine de frégate commandant le centre de Cuers restera juge du moment où les circonstances atmosphériques lui permettront de donner l'ordre d'appareiller".

Donc, l'ordre d'appareillage est à la disposition du commandant de Cuers et il ne peut le prendre que lorsqu'il s'est assurées circonstances atmosphériques sont favorables.

vorables.

Avant cette catastrophe, nous avons un exemple matériel de la façon dont ce mécanisme fonctionne et dont ces directives générales dont j'ai parlé se traduisent dans la réalisation des programmes d'exécution.

Il ne m'est arrivé de donner un ordre aux dirigeables qu'une seule fois, ordre émanant de Paris. C'était quelques jours avant la fête du 11 novembre. J'avais pensé que cette fête de l'armistice augmenterait en éclat si le dirigeable pouvait venir survoler l'arc de triomphe pendant le défilé des troupes. J'avais donc prié le directeur de l'aéronautique de prescrire au dirigeable de venir à Paris pour cette date précise. Conformément au principe posé, et usant de son droit, le Commandant du centre de Cuers a refusé de laisser partir le dirigeable parce qu'il estimait que les circonstances atmosphériques n'étaient pas favorables.

Ordre : "Dixmude, si les circonstances atmosphériques sont favorables, survolera Paris le 11 novembre".

Réponse : "Toutes communications par fil coupées avec Toulon. Sortie Dixmude est définitivement abandonnée. Appareillage Dixmude remis à lundi pour exercices avec escadre."

Et l'Amiral Fatou télégraphie :

"Tempête ...

Dixmude".

Ainsi les directives générales émanent du ministère de la Marine, mais les ordres d'exécution sont laissés à la volonté des autorités locales. Je viens de donner l'exemple d'un cas unique où le ministère donne un ordre; il n'est pas exécuté parce que l'autorité locale estime que ces circonstances atmosphériques ne sont pas favorables.

Dès lors, vous comprenez ce qu'il y a, je ne dis pas d'odieux, mais d'absurde à vouloir rejeter sur le ministère de la marine la responsabilité d'un ordre qui ne pouvait pas être donné et qui, s'il avait été donné aurait été criminel, parce qu'il est impossible de savoir de Paris quelles sont les circonstances atmosphériques qui règnent à Cuers.

Comment les choses se sont-elles passées ?

En vertu de directives générales données par le ministère, et de l'ordre du 6 septembre, qui avait chargé le centre de Cuers, c'est-à-dire l'autorité locale de lui soumettre des programmes de sorties, le commandant du centre de Cuers fait les propositions suivantes à l'amiral commandant : " D'après propositions actuelles, Dixmude dont matériel et moteur sont toujours en cours de visite..

sera prêt à appareiller vers le mardi 18 décembre."

Dans, c'est le centre de Cuers - je réponds à votre question - qui indique cette date. C'est la date à laquelle le commandant du centre de Cuers estime que le dirigeable sera prêt. Instructions en sujet de l'ordre d'opération: exercices avec navire; en cas de raid isolé "Rapport de mer du 24 novembre vous sera transmis aussitôt que possible. Visite ballonnets effectuée..."

"Vous soumets comme programme sortie...."

Et Cuers envoie aussitôt l'itinéraire par même voie.

"Si approuvez ce projet, vous soumettrai cet itinéraire détaillé".

M. HEINNESSY.- Quelle est la date de ce document?

M. le MINISTRE.- 8 décembre. vitesse normale de

60 kilomètres.

M. HEINNESSY.- Parle-t-il des ballonnets ?

M. le MINISTRE.- Il dit : "Visite ballonnets effectuée".

Il avait donc une fonction sur le raid.

Je rappelle l'itinéraire tel qu'il avait été fixé.

Il avait été fixé par ordre

de corvette Marquette pendant

Pourquoi il m'a dit que ce ministre de corvette faisait

" Dixmude n'ayant pu appareiller aujourd'hui et situation générale étant mauvaise, je ne prévois plus son appareillage avant la 18 décembre..."

Je prends vos instructions au sujet de l'autre solution: raid isolé ou exercices avec escadre; en cas de raid isolé, vous proposez trajet Cuers...

des 1<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> attaques du Sud : " vous ne feriez pas de sorties en dehors des sorties déterminées. Le commandant des provinces du Sud avise qu'il fera In-Salah, Tougourt et retour".

le commandant de centre et l'escadre peuvent suivre.

Et Cuers envoie ensuite l'itinéraire détaillé:

que l'Etat-major a bien considéré que le trajet

"Voici précisions :  
d'après ce qui se passe aux directives générales  
l'itinéraire est conforme aux directives générales  
l'Etat-major.

Et l'amiral répond : " bon le commandant

Yvon et un ingénieur de l'aéronautique". Le commandant

Yvon écrivit : " pour l'itinéraire proposé... soit environ 72 heures à vitesse moyenne de  
60 kilomètres".

Il était donc moins important que le raid précédent qui avait couvert 8.000 kilomètres.

S...

Et l'amiral ~~commandant~~ ~~Yvon~~ répond :

" Approuve itinéraire Dixmude proposé par ordre  
1.913." Et il dit au commandant de Cuers : " Le capitaine  
de corvette Beretta prendra passage".

Pourquoi ? parce que ce capitaine de corvette faisait

partie du troisième bureau de l'Etat-major. Il était agent de liaison entre le dirigeable et le commandant des frontières du Sud.

Comme au début, ces sorties étaient considérées comme des sorties de service, l'itinéraire n'était pas communiqué à Paris. Les services avaient dit au commandant des frontières du Sud : "vous ne ferez pas de sorties en ~~service~~<sup>ferme</sup> dehors des sorties d'~~entraînement~~". Le commandant des frontières du Sud avise qu'il approuve l'itinéraire proposé par le commandant du centre et l'Etat-major répond simplement : "Votre programme est approuvé". C'est simplement une preuve que l'Etat-major a bien considéré que le programme d'entraînement était conforme aux directives générales émanant de l'Etat-major.

Et l'on ajoute : "Prendront place à bord le commandant Yvon et un ingénieur de l'aéronautique". Le commandant Yvon était le sous-directeur de l'aéronautique. Il était naturel qu'ayant présidé aux directives générales il ait eu l'idée de s'embarquer.

M. RIOTTEAU.- Il n'avait pas d'ordres à donner.

M. le MINISTRE.- Non, c'était un passager.

L'ingénieur de l'aéronautique n'est pas parti. Les trois officiers, seuls embarqués, sur un avis émanant soit du ministère, soit du commandant des frontières du Sud, sont M. le Commandant Yvon, sous-directeur de l'aéronautique

et le Commandant Beretta officier de liaison entre le centre de Cuers et le commandant des frontières maritimes.

Par conséquent, deux officiers avaient été désignés.

Sur place et volontairement, deux officiers montent à bord : M. le Commandant Hennique du centre de Cuers et M<sup>e</sup> le commandant Marcaggi désigné par M. Hennique parce qu'il était officier météorologue. Il devait faire une carte du temps. Son rôle était très important. Les officiers qui se sont embarqués volontairement ont eu le l'autorisation du commandant du centre de Cuers, sans que le commandant des frontières maritimes ni Paris aient été avisés.

Voilà comment fut organisé le raid. Je pense avoir été aussi clair et aussi sincère que possible.

Reste une troisième question très angoissante que m'avait posé M. le Président et à laquelle je tiens à répondre. Le commandant du centre de Cuers avait-il fait des réserves avant de partir ? Le commandant du Plessis de Grézan ou le commandant du centre avait-il élevé une objection quelconque contre la réalisation de ce programme de sortie, qui était leur œuvre, élaboré par eux ?

Je réponds à cette question qui n'est pas une question de fait relative aux conditions matérielles du dirigeable dont aura à connaître la commission d'enquête. J'y réponds, parce que, dans une certaine mesure, elle touche au ministère de la marine.

A la suite du raid du 23 novembre qui avait été un  
exercice combiné avec l'escadre, nous avions été avertis  
de Quere 1 que le Dixmude avait eu une traversée difficile. Il avait  
été saisi par l'orage et obligé d'appeler du secours. En  
même temps que nous apprenions ces choses, nous étions  
informés qu'il était heureusement entré dans son hangar.  
A la suite de cette traversée, nous avons reçu le  
24 novembre un télégramme postal rendant compte de la tra-  
versée. Il ne contient rien qui puisse faire croire que la  
sécurité était compromise et que son mauvais état matériel  
put empêcher d'autres sorties.

Ce télégramme est ainsi conçu :

"Transmets message suivant du commandant du centre  
de Cuers :

"Commandant..."

"Voici les détails sur ascension Dixmude :

"Départ de Cuers à 14 heures 50....

"Crois devoir vous signaler très belle attitude de  
l'équipage Dixmude, dont connaissances techniques ont  
permis maintien en l'air de ce dirigeable en dépit de  
circonstances atmosphériques très dures."

Ainsi ce télégramme secrètement constatait que les circonstances atmosphériques étaient très très drôles et que le Dixmude bien écrit bien tiré.

Des quelques conversations que j'ai eues avec les officiers de Guers, j'ai reçu l'impression que cette sortie du 26 novembre et la façon dont l'équipage avait réagi contre la tempête et dont le dirigeable avait lui-même risqué contre le mauvais temps avait augmenté la confiance de l'équipage et du commandant dans l'avenir.

"Tout au moins un rapport sur l'expédition. Le ministère  
 "Crois devoir vous signaler très belle attitude de  
 l'équipage Dixmude, dont connaissances techniques ont  
 permis maintien en l'air de ce dirigeable en dépit de  
circonstances  
généralement atmosphériques très dures."

Une de ses sorties au rapport de navigation. Ce télégramme était le rapport de navigation. Il n'indiquait rien d'inquiétant au point de vue de la sécurité. De plus, dès sa partie, le dirigeable avait été pris en main pour réparer les avaries qui tout battage subit dans une traversée difficile. On y avait travaillé trois semaines. Le ministère avait également dans l'île le rapport de navigation. Il fut établi par le commandant du Pléïsio de Grenouillet.

Un journal, ce matin, en a publié des extraits en montre combien il était important. Il est difficile de se faire une idée d'un document où des extraits qui n'en donnent pas la contexture complète.

Ainsi ce télégramme ~~zextékkégra~~ constatait que les circonstances atmosphériques avaient été très drôles et que le Dixmude s'en était bien tiré.

Des quelques conversations que j'ai eues avec les officiers de Cuers, j'ai retiré l'impression que cette sortie du 23 novembre et la façon dont l'équipage avait réagi contre la tempête et dont le dirigeable avait lui-même réagi contre le mauvais temps avait augmenté la confiance de l'équipage et du commandant dans l'appareil.

Ici se place un incident sur lequel M. le Président a appelé mon attention. En vertu des directives générales du ministère, il avait été établi que le dirigeable étant assimilé à une unité de la flotte devait faire après chaque de ses sorties un rapport de navigation. Ce télégramme était <sup>une sorte de</sup> le rapport de navigation. Il n'indiquait rien d'inquiétant au point de vue de la sécurité. De plus, dès sa rentrée, le dirigeable avait été remis en mains pour réparer les avaries que tout bateau subit dans une traversée difficile. On y avait travaillé trois semaines. Le ministère avait réclamé deux fois le rapport de navigation. Il fut établi par le commandant du Plessis de Grenédan.

Un journal, ce matin, en a publié des extraits en montrant combien il était inquiétant. Il est difficile de se faire une idée d'un document par des extraits qui n'en donnent pas la contexture complète.

Ceux qui ont lu le rapport avec attention estiment qu'il répond à la directive générale d'après laquelle à la suite de chaque sortie, doivent être indiquées les améliorations à réaliser et à expérimenter ultérieurement. Le commandant du Plessis qui avait une certaine violence dans le caractère et était homme d'action et qui, comme tous les réalisateurs, voulait être servi immédiatement avait, dans ses rapports, l'habitude d'outrer un peu l'expression pour attirer l'attention des bureaux. Je tiens ce détail de son père lui-même.

Dans les améliorations qu'il indique il insiste en rappelant les mauvais temps qu'il a subis avec le Dixmude, les difficultés qu'il a rencontrées et les obstacles qu'il a eu à vaincre. Il réclame avec énergie certaines améliorations, mais il ne ressort pas de son rapport qu'il considérerait que le dirigeable n'eût pas une sécurité suffisante pour faire un nouveau voyage.

Voici ce qu'il dit et ceci vous rassurera :

"Cette ascension prouve une fois de plus l'infinie valeur du dirigeable rigide, véritable cuirassé de l'air. Le Dixmude vient de ~~supporter~~ sans avaries/ un mauvais temps ~~quel~~ il ne viendrait à l'idée de personne qu'un appareil de ce genre puisse résister".

C'est bien là un éloge.

Dans le rapport du commandant du Plessis, un passage

qui aurait retenu l'attention du service de l'aéronautique et du commandant des frontières maritimes du Sud si ce rapport était parvenu à temps. Or, voici dans quelles conditions ce rapport est parvenu au Département.

Le Dixmude est parti le 18 décembre 1923. Au moment du départ, quand il était déjà sur sa nacelle, le commandant Henrique a remis au commandant en second du centre de Cuers le rapport du commandant du Plessis, en disant : " je n'ai pas eu le temps de faire mes observations sur ce rapport, je les ferai à mon retour". Comme le commandant en chef des frontières maritimes le réclame, transmettez-le lui".

Le rapport est parvenu à Marseille le 19, le lendemain du départ et à Paris, le 23, c'est-à-dire deux jours après la perte du Dixmude. Par conséquent, ce rapport ne pouvait pas avoir d'influence sur le départ du dirigeable, puisque nous ne l'avions pas reçu connu. Mais nous sommes autorisés à penser que dans l'esprit même du commandant de l'aérostat, ni dans celui du commandant du centre de Cuers, il ne pouvait comporter aucune considération de nature à influer sur le nouveau voyage que Dixmude allait tenter, et cela, pour deux raisons. D'abord, la sortie du 26 novembre, où le Dixmude avait triomphé avait augmenté la confiance de l'équipage et de l'Etat-major dans le ballon ; ensuite, de l'avis de tous ceux qui ont assisté au départ, les officiers, le commandant du Dixmude, le commandant du

centre de Cuers, étaient pleins de confiance.

On a dit que le commandant du Plessis, dans un article donné en 1920 à une revue, avait dit que le Dixmude avait été fait pour les bombardements et ne pouvait pas être utilisé pour de longues croisières. Ce document a fait le tour de la presse. On en a conclu que c'était une imprudence d'avoir utilisé le Dixmude pour des croisières de longue durée alors que celui à qui on le confiait l'avait déclaré incapable de les accomplir. Or, voici une lettre que le père de M. du Plessis de Grenédan m'a ~~confié~~ confiée, Ce père qui fut admirable, auquel j'ai le devoir de rendre un profond hommage, m'a dit ainsi qu'à l'amiral Gilly : "J'ai fait le sacrifice de mon fils à mon pays, je ne regrette pas s'il doit lui être utile".

La lettre à laquelle je fais allusion est du 16 juillet 1921 et est postérieure d'un an à l'article dont on a fait état, d'une date où le commandant du Plessy avait déjà pu travailler et réaliser sur son dirigeable les améliorations qu'il croyait indispensables.

Voici ce qu'il écrivait :

"J'ai mis le plus clair de mes facultés à faire de mon ~~vieux~~Dixmude ce qu'il est et je vais pouvoir l'essayer à mon idée.

"Avec le grâce de Dieu, je ferai ce que nul n'a fait jusqu'à présent et, s'il veut bien m'aider, je marquerai une date dans l'histoire de la navigation aérienne, peut-être aussi grande que celle de 1492 dans la navigation

maritime.

"Je ne parle à personne de mes projets ; ils sont une douce lueur dans le ciel nocturne. Ils se nichent dans le fond de mon cœur depuis longtemps et maintenant des plumes vont bien s'ajouter, mais ce n'est pas je touche à mon but.

"Dans un mois, nous serons à la veille de prendre sous nos épaulettes une ultime croisière à son tour. L'air et je puis faire 18.000 kilomètres avec ce que je puis emporter d'essence.

"Voyez s'il y a beaucoup plus de 7.000 kilom. d'ici à Bernambouco et vous comprendrez ma pensée.

"Mais la distance n'est pas tout et le mystère de l'azur, de ses calmes de ses tempêtes, m'attire comme un rêve de Nouvelles Indes Occidentales et ne sentez-vous pas quel poignant intérêt peut présenter un décaïne de jours entre ciel et mer.

Dans une nouvelle lettre :

"Ce n'est pas mon plaisir que j'ai abordé, c'est ce "Nous travaillons donc..."

..... cela marche, en attendant que cela vole."

Quelle belle lettre, messieurs !

Vous sentez bien combien mon cœur saigne quand je vois écrire qu'en 1920 M. du Plessis de Grenédan avait estimé qu'il n'y avait pas possibilité de faire une longue croisière et que c'était un crime de d'avoir envoyé ~~xxx~~ le Dixmude à des voyages pour lesquels il n'était pas fait.

J'arrive au dernier départ.

Ce matin, on a dramatisé ce rapport qui n'est arrivé que deux jours après la perte du dirigeable. On a pris des phrases que l'on a tronquées, mais on n'a pas dit dans quel sentiment elles étaient écrites. Nous connaissons ces sentiments par une lettre adressée à son père. Cette lettre est du 25 novembre 1923, au lendemain de cette croisière au sujet de laquelle on lui fait dire : " Si l'on me fait sortir, on me condamne à la mort". Voici la fin de cette lettre :

"Quel admirable outil que le Dixmude. On peut vraiment lui faire confiance après une épreuve de solidité de cet ordre.

"Quant à mon équipage, je suis confondu d'admiration devant lui."

Dans une nouvelle lettre :

" Ce n'est pas mon succès que j'ai cherché, c'est celui du Dixmude, de l'aéronautique. J'ai réussi au-delà de ce que je pouvais espérer."

Voilà l'avis du commandant du Dixmude sur le dirigeable.

Je vais plus loin. Il y a, dans le décret sur le service à bord des bâtiments un article 157 qui est fondamental et définit les devoirs et la responsabilité du commandant :

"Le commandant est responsable de la conduite et de la sécurité du bâtiment, de sa conservation, de sa garde

et sûreté intérieure, ainsi que de sa préparation en vue de remplir les missions qui peuvent lui être confiées".

Par conséquent, si Le Commandant du Plessis de Greneden avait estimé que le dirigeable n'était pas en état de remplir la mission qu'il avait laborée et fait approuver, en vertu de cet article 157, son devoir était d'aviser l'autorité supérieure et de dire : "Je ne peux pas partir!" Or il envoie bien le rapport de navigation sur cette sortie du 23 novembre où avec une certaine violence qui lui familière il réclame certaines améliorations, mais il l'envoie le jour de son départ. Sait

S'il estimé que ce rapport, qui n'est arrivé au commandant des frontières maritimes qu'après son départ, signalait des inconvenients de nature à mettre obstacle à sa sortie, son devoir était de l'envoyer avant de partir et de dire au commandant des frontières maritimes : " Je ne veux pas partir parce que j'ai la responsabilité de la sécurité de mon équipage et je le mettrais en péril en appareillant".

Or, non seulement il emmène son équipage, mais il accepte à son bord des volontaires dont il risque la vie. Donc, dire que le commandant du Plessis, qui était un admirable marin, qui connaissait son devoir et l'article 157 ne s'est pas conformé à cet article et a risqué, volontairement la vie de son équipage et de ses huit passagers,

c'est afire injure à la conscience et au sentiment du devoir de cet admirable héros. Moi aussi, comme le journal, je dis honorons cette mémoire et ne jetons pas l'injure et la suspicion sur elle.

Dixmude. Ce sont trois personnes qui ont été tuées.

-M. MULAC.- Ce rapporte du 19 sui est parvenu le 23...

M. le MINISTRE.- C'est un rapport très volumineux qui sera versé à la commission d'enquête et dont j'ai lu une phrase qui résume l'opinion du commandant du Plessis sur la valeur du Dixmude.

"Cette ascension prouve une fois de plus l'infinitie valeur du dirigeable rigide, véritable cuirassé de l'air. Le Dixmude vient de partir sans avaries. Il a supporté un mauvais temps dans lequel il ne viendrait à l'idée de personne qu'un appareil de ce genre puisse résister".

Ceci est une phrase du rapport, rapport qui contient une série d'observations sur les ballonnets, sur des détails qui répondent à la directive générale prescrivent qu'à la suite de chaque sortie, le commandant doit établir un rapport de navigation qui indique les améliorations indispensables.

M. L'Amiral GRASSET, chef-d'Etat-major général de la flotte.- C'est ce que nous appelons un rapport de mer.

M. BRARD.- Quelle est la composition de la commission d'enquête ?

M. le MINISTRE.- Elle est nommée en vertu de l'article 84 du décret sur le service à bord, par le commandant en chef de qui relève l'unité qui a péri. Elle se compose d'un capitaine de vaisseau, de deux capitaines de frégate. Ce sont trois officiers techniciens de haute valeur. Le commandant de Laborde est un des meilleurs techniciens de l'aéronautique navale..

M. le PRESIDENT.- Ils sont sous les ordres de l'officier général qui commande le secteur.

M. le MINISTRE.- Du commandant en chef des frontières du sud qui a nommé la commission, aux termes du règlement.

celle de soixante-douze.

M. le PRESIDENT.- La nomination est conforme au décret. Pour "le France", la commission avait été nommée par l'amiral Salaün.

M. BRARD.- Dans quelles conditions la construction des ballonnets a-t-elle été décidée par le Parlement ?

Quant aux ballonnets en métal, je crois qu'ils sont construits ?

Sur la répartition sur des jours, soit de deux ou trois jours.

M. le MINISTRE.- Le crédit a été voté au budget de 1922. C'est le ~~Ministre~~ sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique qui est le fournisseur de la Guerre et de la Marine qui a fait les commandes et passé les marchés.

M. le COMTE DE BLOIS.- Vous avez dit que dans les directives générales, on indiquait la date à partir de laquelle le Dixmude était autorisé à partir. N'y a-t-il pas eu d'objections soulevées pour cette date du 18 décembre.? N'a-t-il pas paru que ce mois était plus mauvais qu'un autre ?

M. le MINISTRE.- Le mois de décembre avait été intentionnellement choisi par les autorités locales dans le programme qu'elles ont présenté. Elles se sont préoccupées, en vue des sondages aériens qui devaient être faits dans le Sahara, de savoir quelle était la meilleure saison . Pour le Sahara, la meilleure époque est celle du mois de décembre.

D'autre part,, en Méditerranée, à part ces temps successivement mauvais, décembre est considéré comme un des bons mois. Je vous donnerai la statistique des vents de tempête. C'est la période où ces vents soufflent avec le moins de violence. La proportion des beaux jours par rapport aux mauvais est variable. Je crois qu'en décembre la proportion sur dix jours est de deux mauvais jours sur huit ~~xxx~~ jours favorables.

Dons, d'une part, décembre était favorable pour le Sahara et, d'autre part, les précédents météorologiques permettaient d'estimer que le mois était bon en Méditerranée.

M. le COMTE DE BLOIS.- Je vous remercie, monsieur le ministre.

VOUS AVEZ QUOTIDIENEMENT PLUS DE DÉTAILS SUR CELA.

M. le PRÉSIDENT.- La commission demande à connaître quelles mesures avaient été prises au point de vue de la liaison entre le ministère et l'office central de météorologie.

M. le MINISTRE.- Vous pourriez également me demander logie.

Je vous dirai comment avait été réalisée la liaison entre les deux organismes.

M. le MINISTRE.- C'est une question qui relève de la commission d'enquête. Il est difficile d'y répondre. Il serait meilleur de laisser à la commission d'enquête toute sa liberté pour y répondre.

DOSSIER DE L'ORGANISATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

M. le PRÉSIDENT.- Sa liberté n'est pas en jeu. Ce n'est pas un corps judiciaire.

DOSSIER DE L'ORGANISATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

M. le MINISTRE.- Il n'en est pas moins difficile de donner, la liaison des deux organismes, le ministère et l'office central de météorologie, pénétrer dans le domaine de la commission d'enquête, parce que cette question lui est réservée par le règlement.

DOSSIER DE L'ORGANISATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Comme je l'ai dit à la Chambre et au Sénat aujourd'hui il ne m'est pas possible de répondre aux interpellations avant d'avoir reçu les renseignements recueillis par la commission d'enquête. Permettez-moi donc de dire ici que, peut-être j'aurais quelque difficulté à répondre à la question qui m'est posée.

DOSSIER DE L'ORGANISATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La plus large lumière sera faite, soyez-en assurés.

DOSSIER DE L'ORGANISATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

M. le PRÉSIDENT.- Dans une affaire judiciaire, le ministre se désassortit dessaisit. Mais ici, ce n'est pas la même chose. Vous restez le chef de cette organisation que

vous avez nommée, d'autant plus que l'affaire dépend de  
vos services.

M. le MINISTRE.- Vous pourriez également me demander de vous dire comment avait été réglé la liaison entre les différents postes d'Algérie et le dirigeable. C'est également important.

Ceci est le propre terrain de la commission d'enquête.

Je vous ai répondu sur tout de qui touche aux principes mêmes de l'organisation de la marine ; j'ai exposé le mécanisme du commandement. Ceci regarde le ministre et j'ai le droit d'en parler. Mais en ce qui concerne la préparation même du voyage, l'organisation météorologique, la liaison des ports aériens avec le Dixmude ou la question des terrains d'atterrissement, tout cela est du ressort de la commission d'enquête. Je n'ai pas les renseignements nécessaires pour répondre sur ces points..

Je manquerais de déférence à l'égard de la Chambre et du Sénat si je donnais une explication dont j'ai demandé l'ajournement jusqu'au moment où j'aurai reçu les conclusions de la commission.

M. le COMTE DE BLOIS.- Si M. le Président a posé la question, c'est surtout pour la raison suivante : il semble qu'il y ait une divergence de vues au sujet de l'époque la plus favorable. Vous avez exposé pour quelles raisons le mois de décembre ~~semblait~~ était le plus favorable;

Il paraît difficile de prouver que l'organisation météorologique a été intentionnellement préparée.  
je suis également de cet avis. Or, d'après un document dont M. le président nous a donné lecture, l'office central de météorologie ne paraîtrait pas avoir sur le mois de décembre une opinion aussi favorable.

M. le MINISTRE.- Cela est du domaine de l'enquête.  
M. le MINISTRE.- D'une façon générale, on a cru qu'il n'y avait pas de liaison entre le ministère et l'office national météorologique et que par suite du défaut de cette liaison le voyage du Dixmude avait eu lieu sans préparation météorologique. C'est une erreur. A Cuers il y a un bureau météorologique qui fait fonction, pour la marine, d'office météorologique.

M. le PRESIDENT.- C'est un bureau fragmentaire.

M. le MINISTRE.- Autonome.

M. le PRESIDENT.- Bureau indépendant, ne connaissant pas le bureau national.

M. le PRESIDENT.- Nous avons un certain nombre d'informations.  
M. le MINISTRE.- Il reçoit trois ou quatre communications par jour de l'office national.

Lorsque le Dixmude est parti il a emporté tout un matériel lui permettant de recevoir les communications de du domaine de la commission-d'enquête, à Toulon, à Cuers et des autres postes algériens qui lui communiquaient les renseignements météorologiques dont il avait besoin. Je n'explique pas pourquoi je n'ai pas apporté de documents.

Le Dixmude a navigué sur T.S.P. presque jusqu'au débarquement.

Il sera facile de prouver que l'organisation météorologique a été minutieusement préparée.

M. le COMTE DE BLOIS.- Et qu'il y avait concordance entre l'office central et le bureau de Cuers.

M. le MINISTRE.- Cela est du domaine de l'enquête.

Il y a un bureau à Cuers. Il y avait à bord du Dixmude un bureau météorologique devant recevoir toutes les deux heures les renseignements de cet ordre.

M. LE COMTE DE BLOIS.- Si vous voulez borner là vos explications et les ajourner pour le surplus, nous prenons acte de vos déclarations, monsieur le ministre.

M. le PRÉSIDENT.- Quels étaient les moyens de T.S.F. du Dixmude ?

M. le MINISTRE.- C'est encore la même question.

M. le PRÉSIDENT.- Nous avons un certain nombre d'autres questions qui ont été dictées par les membres de la commission.

M. le MINISTRE.- La question concernant la T.S.F. est du domaine de la commission d'enquête. Néanmoins, je pourrais vous donner un renseignement important au sujet duquel je m'excuse de ne pas avoir apporté de documents.

Le Dixmude a causé par T.S.F. presque jusqu'au dernier

môment. Il a péri dans la nuit du 21 au 22 à 2heures 30 puisque la montre du Commandant du Plessis est restée à cette heure. Pendant la journée du 21 il a usé de la T.S.F A 2 heures 8 il envoie encore un télégramme intercepté par le poste de Sidi-Idiam ~~dixmude~~. Il venait de dire : "Télégraphiez mouvements atmosphériques". et à 2heures 8 il télégraphie : " Je rentre mon antenne à cause de l'orage". A 2 heures 30 le dirigeable périssait..

M. le PRESIDENT.- A quel moment l'antenne de Bizerte a-t-elle été brisée ? L'antenne de Bizerte a dû être brisée vers une heure et quelques minutes. Dès qu'elle fut réparée, le poste de Bizerte chercha le Dixmude et ne le trouva plus.

M. le MINISTRE.- Le message de 2 heures 8 ne fut pas recueilli par Bizerte, mais par Sidi-Idiam.

L'antenne de Bizerte fut brisée vers une heure. Aussitôt réparée on a recherché le Dixmude, vers 2 heures et on ne l'a plus trouvé.

M. L'AMIRAL GRASSET.- ~~Annnementxx~~ Le Dixmude a rentré son antenne. J'ai voulu savoir s'il avait indiqué ce fait par un signal de convention. Il a télégraphié, en toutes lettres : " Je rentre mon antenne à cause de l'orage". S'il y avait eu autre chose à bord il l'aurait ajouté. Or il ne lance que cette phrase en langage courant 22 minutes avant sa perte.

M. le MINISTRE.- Les télégrammes envoyés pendant toute la journée ne signalent aucune inquiétude à bord.  
Blessés sur le territoire Algérien.

M. RIOTTEAU.- Il a été foudroyé.

M. le Comte de BLOIS.- Il a envoyé des télégrammes et a dû en recevoir. A-t-il reçu des informations météorologiques? C'est sans doute du domaine de l'enquête.

M. le MINISTRE.- Des officiers d'Algérie établiront l'itinéraire et prouveront la liaison.

M. le PRÉSIDENT.- Le Gouverneur général de l'Algérie a-t-il été informé du voyage?

M. le MINISTRE.- Non seulement il a été informé, mais tous les postes aériens avaient été prévenus.

M. l'Amiral GRASSET.- Tout le monde était prévenu.

M. le PRÉSIDENT.- Le Gouverneur général a-t-il effectivement été prévenu?

M. l'Amiral GRASSET.- Je le rechercherai.

M. le MINISTRE.- Jusque-là rien de plus important, je dirais.

M. le PRÉSIDENT.- Le Gouverneur général a connu le voyage du Dixmude par sa perte. Il l'a totalement ignoré. De plus, il n'a jamais entendu dire qu'on ait demandé aucun moyen de préparation ou d'aide.

Le Gouverneur général a tout ignoré et cependant il dispose de tous les moyens de collaboration ou de secours placés sur le territoire Algérien.

M. le MINISTRE.- Les autorités militaires étaient informées. Et de vous répondre dès à présent, quand je me serai mis d'accord avec M. le Chef d'Etat-major.

M. l'Amiral GRASSET.- Tous les postes militaires ont été alertés.

M. le MINISTRE.- La commission d'enquête aura à établir la préparation du voyage et à dire si tous les moyens ont été pris.

M. le PRESIDENT.- Nous voudrions avoir un exemplaire du rapport du commandant du Plessis de Grenédan.

M. le MINISTRE.- Vous savez en quelle étroite collaboration j'ai toujours travaillé avec la commission de la marine. Si vous en exprimez le désir, nous pouvons vous le communiquer.

M. le PRESIDENT.- La commission exprime le plus vif désir de le posséder.

M. le MINISTRE.- Monsieur le Chef d'Etat-major, la commission demande la communication du rapport.

M. l'Amiral GRASSET.- C'est là-dessus que va discuter dorénavant la commission d'enquête.

M. le MINISTRE.- Vous m'avez habitué à beaucoup de bienveillance. Je ne suis peut-être pas tout à fait d'accord avec M. le Chef d'Etat-major sur ce point. Vous voyez mon désir de vous donner satisfaction. On me fait une objection. Voulez-vous me permettre de réfléchir et de vous répondre dès demain, quand je me serai mis d'accord avec M. le Chef d'Etat-major.

M. le PRESIDENT.- Bien, monsieur le ministre.

Nous n'avons pas autre chose à vous demander. Nous n'avons pas les documents nécessaires.

M. BRARD.- Le but du raid était la préparation du voyage Toulon-Dakar ?

M. le MINISTRE.- C'était une série de sorties successives d'entraînement progressif. Cela aurait duré un an.

M. le PRESIDENT.- Vous êtes au courant des lettres du commandant du Plessis, publiées dans le "Journal" par M. Larrouy ?

M. le MINISTRE.- Monsieur le ministre vous pouvez vous faire faire un communiqué. La commission fera le sien.

M. BRARD.- Quelle date prévoyez-vous pour les conclusions de la commission d'enquête ?

M. le MINISTRE.- Je pense que dans quinze jours,

plus tard, nous aurons ses conclusions. Je pourrai répondre alors à toutes les interpellations.

Tous ne sont pas d'accord, en sorte, il faut communiquer.

M. BRARD.- Vous avez accepté une date ferme pour l'interpellation à la Chambre.

M. le MINISTRE. -Le vendredi premier février.  
Tantôt, au sujet de la demande d'interpellation de M. Louis Martin, j'ai prié le Sénat de ne pas insister pour la fixation d'une date. J'ai dit qu'après les conclusions de la commission d'enquête une date pourrait être fixée.

Je pourrai venir devant vous avant de me faire entendre par la Chambre.

Il me reste, messieurs, à vous remercier. J'ai été heureux de répondre aux à votre convocation. Elle m'a permis de dissiper, peut-être, certaines erreurs systématiquement répandues au dehors, dans un but qui n'est pas la recherche de la vérité.

Voulez-vous que, dans le communiqué que vous donnerez sans doute à la presse j'insère un court résumé de mes observations.

M. le PRÉSIDENT.- Monsieur le ministre vous pouvez vous-même faire un communiqué. La commission fera le sien.

M. le MINISTRE.- Vous ne voyez pas d'inconvénient à me voir faire un communiqué.

M. le PRÉSIDENT.- Si vous le voulez, mais la commission fera le sien.

Vous ne nous apportez, en somme, aucune communication.

Si nous insérons votre thèse ex abrupto, nous avons l'air de la faire nôtre et c'est fini. Si vous introduisez votre thèse dans notre communiqué, nous sommes obligés de faire des réserves, car nous n'avons pas d'éléments d'appréciation.

Exposer votre thèse, c'est nous engager dans une voie. Il serait plus expédient que la commission fît elle-même son communiqué.

M. le MINISTRE.- Que me ferez-vous dire ?

M. RIOTTEAU.- Nous n'avons rien délibéré.

M. le MINISTRE.- Ceci n'engage en rien la commission. Vous pouvez insérer mon résumé et dire que la commission en délibérera.

M. RIOTTEAU.- Nous vous avons écouté, vous avez dénoncé devant nous. La question n'est pas close : nous avons à en parler.

M. le MINISTRE.- Vous allez délibérer ensuite.

M. le PRESIDENT.- Si vous exposez une thèse dans le communiqué, ceux des membres de la commission qui ne partagent pas votre manière de voir vont être autorisés à apporter la thèse contraire.

M. RIOTTEAU.- Ils le feront à titre personnel, sans engager la commission. Vous ferez les réserves que vous voudrez, je ferai les miennes.

M. BRARD.- Nous discutons sans savoir quel sera le communiqué de M. le ministre.

M. le Comte de BLOIS.- Nous avons entendu des déclarations, nous n'en prenons pas la responsabilité. Nous ne les discutons pas. Nous réservons notre appréciation sur les déclarations que M. le Ministre a bien voulu nous apporter sans nous engager davantage. Nous en prenons acte.

M. le MINISTRE.- Vous pourriez dire : la commission a entendu le ministre de la marine et a réservé son appréciation...

M. le PRESIDENT.- Ce n'est pas la peine de nous engager. Nous avons entendu une thèse et pas l'autre. Il est inutile d'exposer une thèse sans exposer l'autre.

M. HENNESSY.- M. le ministre a une thèse, la commission n'en a pas, en ce moment. M. le Président a semblé dire que nous avions une thèse.

M. le PRESIDENT.- Nous n'en avons pas. Chacun de nous peut en avoir une.

Il ne faut pas de controverse dans un communiqué.

M. le MINISTRE.- Souvent, pourtant, les ministres des finances sont venus devant la commission des finances et ont donné des communiqués. Cela n'engage en rien la commission qui peut toujours délibérer. J'indiquerai que ce sont mes déclarations et qu'elles ne vous engagent en rien. Il vous suffit, à vous, de dire: nous avons entendu le ministre de la marine et nous nous réservons d'examiner ses déclarations.

M. BRARD.- Vous pourriez nous donner votre communiqué s'il est rédigé à l'avance.

M. le MINISTRE.- C'est le résumé de mes déclarations. Comme ceci ne répond pas tout à fait à ce que j'ai dit, je préférerais recevoir de vous l'autorisation de faire un communiqué très bref, sous ma responsabilité, résumant mes déclarations et qui n'engage en rien la commission. Et vous, faisant votre communiqué, pourriez dire: après avoir entendu le ministre de la marine, la commission a décidé de se réunir à telle date pour délibérer sur sa déclaration.

M. le PRESIDENT.- La commission en décidera.

Vous Plusieurs Sénateurs. Vous êtes libre de faire un communiqué.

M. le MINISTRE.- Je ne veux rien faire qui vous déplaise.

Vous n'avez qu'à me conseiller ce qu'il faut faire.

M. le PRESIDENT.- Si la commission désire voir insérer votre communiqué, il le sera. Mais j'estime qu'elle doit en délibérer.

M. le MINISTRE.- Vous pourrez faire votre communiqué et je donnerai, d'un autre côté, sous ma responsabilité, le mien, tout à fait indépendant, en disant : voici le résumé des déclarations faites par le ministre de la marine.

M. le PRESIDENT.- Nous n'avons pas le pouvoir de vous en empêcher, c'est votre droit absolu.

M. FARGEON.- M. le ministre semble, pour la première fois, avoir l'intention de donner une sorte de réponse aux allégations répandues dans la presse.

M. le MINISTRE.- Je ne puis pas laisser égarer l'opinion, laisser accuser les autorités maritimes qui font leur devoir, ne sont pas maîtresses des éléments. Vous voyez ce qui vient d'arriver dans la marine anglaise. La marine est faite de risques, c'est ce que disait l'Amiral Dumesnil à Toulon.

Mon cœur saigne toutes les fois que je vois attaquer avec cette violence la marine et lorsque je me vois dans l'impossibilité de répondre, car je ne peux engager des polémiques avec les journaux.

Vous m'avez offert une occasion de dire ce que je

pense et de défendre la marine. Je la saisirai et, dans un communiqué vous pourrez, de votre côté, résERVER les droits de la commission, ce à quoi je tiens autant que vous.

Messieurs, je vous remercie.

(M. le Ministre de la Marine et M. l'Amiral Grasset se retirent.)

COMMISSION DE LA MARINE

SEANCE DU MERCREDI 12 mars 1924

COMMISSION DE LA MARINE

M. RAIBERTI, SEANCE du de la Marine, est introduit dans la  
salle des séances de la commission.

MERCREDI 12 MARS 1924.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le Ministre, la commission a  
désiré vous entendre sur un certain nombre de questions dont elle vous  
a fait parvenir le texte. Nous serions très heureux d'avoir quelques  
explications au sujet de ces différentes questions.

M. RAIBERTI, Ministre de la Marine. Messieurs, je remercie  
M. le président de la commission de m'avoir convoqué et de m'avoir  
tout communiqué le texte des questions sur lesquelles la commission  
désire avoir quelques explications complémentaires.

A la suite de l'émotion profonde que la perte du Dixmude  
a suscité dans le pays, la commission de la Marine, comme c'était  
son droit, a voulu avoir des Audition de M. RAIBERTI, Ministre  
de la Marine.  
J'ai déclaré, antérieurement qu'à dès que je serais en pos-  
session des documents de la commission d'enquête, je les mettrai  
à votre disposition. Je l'ai fait dans toute la plénitude de mon  
pouvoir.

Comme M. le président m'a fait savoir que la commission  
désirait être informée sur des points restés obscurs dans son esprit,  
je suis venu ici pour dissiper toutes les incertitudes qui pouvoient  
subsister.

COMMISSION DE LA MARINE

SEANCE DU MERCREDI 12 mars 1924

M. RAIBERTI, Ministre de la Marine, est introduit dans la salle des séances de la commission.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le Ministre, la commission a désiré vous entendre sur un certain nombre de questions dont elle vous a fait parvenir le texte. Nous serions très heureux d'avoir quelques explications au sujet de ces différentes questions.

M. RAIBERTI, Ministre de la Marine. Messieurs, je remercie M. le président de la commission de m'avoir convoqué et de m'avoir surtout communiqué le texte des questions sur lesquelles la commission désire avoir quelques explications complémentaires.

A la suite de l'émotion profonde que la perte du Dixmude a suscité dans le pays, la commission de la Marine, comme c'était son droit, a voulu avoir des éclaircissements très complets.

J'ai déclaré, antérieurement, que dès que je serais en possession des documents de la commission d'enquête, je les mettrais à votre disposition. Je l'ai fait dans toute la plénitude de mon pouvoir.

Comme M. le président m'a fait savoir que la commission désirait être informée sur des points restés obscurs dans son esprit, je suis venu ici pour dissiper toutes les incertitudes qui pouvaient subsister.

Il faut placer à la base de tout ce que je vais dire la constatation que la première commission d'enquête axématikixa en ce qui concerne la cause de la perte du Dixmude. Cette commission a établi que le Dixmude avait péri par la foudre. Il résulte des témoignages recueillis sur place, que les marins de la côte de Ciacca ont vu vers 2 heures 15 une lueur dans le ciel. On a vu également une lueur horizontale à gauche et on a pu évaluer que la chute était d'environ 2.000 mètres.

Un cultivateur de Murfi a vu une grande lueur, puis la chute de quatre masses dans la mer.

On a cité l'hypothèse d'une inflammation d'essence et d'hydrogène mélangés à l'air dans l'intérieur du dirigeable. Mais il y avait une ventilation suffisante dans les tiroirs et la commission d'enquête a exprimé que cette cause devait être écartée et que l'incendie avait été occasionné par un coup de foudre.

La deuxième commission d'enquête a statué dans le même sens. Elle attribue la perte du Dixmude au foudroiemment.

Ce point établi, j'examine successivement les questions dont M. le président de la commission m'a communiqué le texte.

La première question est ainsi conçue :

Etant donné qu'il est impossible de prévoir, avec certitude plus de vingt-quatre heures à l'avance et en Méditerranée plus que partout ailleurs, le temps qu'il fera, quelle impérieuse nécessité a pu amener le ministre de la marine à ordonner ou à approuver une sortie du Dixmude devant le conduire à trois jours, par beau temps, de son port d'attache.

Voici la deuxième question :

Le Commandant du Dixmude, les chefs responsables de l'aéronautique ayant signalé à l'autorité supérieure le danger de

perte totale que courrait le Dixmude en cas de mauvais temps, s'il se trouvait éloigné de son centre de quers, pourquoi a-t-on ordonné ou approuvé cette randonnée sur l'Afrique du Nord ?

Pour répondre à ces deux questions, je les groupe. La question qu'elles posent est la suivante:

Qu'elle fut la genèse de la sortie du 18 décembre ? Qu'elle a été la condition qui a dicté cette sortie.

Je fais un court historique pour expliquer les raisons successives qui ont occasionné cette sortie du 18 décembre.

Il faut remonter à un avis du conseil supérieur de la défense nationale du 27 mai 1922 sur la politique des dirigeables. Dans ce document, le conseil supérieur de la défense nationale déclare qu'à un point de vue général la ~~maxime~~ création d'une flotte de dirigeables assurerait à la France, en cas de guerre, une liaison sûre, rapide et régulière avec ses possessions de l'Afrique du Nord: éclairage des escadres, liaison rapide avec l'Afrique, transport rapide, et tels sont les services que rendrait la flotte des rigides en temps de guerre.

Voici un extrait de l'avis du conseil supérieur de la défense nationale:

"Le conseil considérant l'emploi qui peut être fait au point de vue militaire et maritime des dirigeables à la mobilisation et l'intérêt que peut présenter pour la marine l'organisation bases de ~~xxxxxx~~ de dirigeables, à Marseille, Alger, Casablanca, Dakar la possibilité d'assurer par dirigeables une liaison rapide, commode, et à grand rendement entre la métropole, et l'Afrique du nord, et ultérieurement l'Afrique occidentale française,

"Emet l'avis que soit poursuivi le programme de construction de dirigeables rigides."

Quelques temps après, le conseil supérieur de la défense de la marine, le 7 juillet 1922 établissait un programme de la l'aérolégie dans lequel je lis :

"Le dirigeable rigide est le seul croiseur de l'air. Comme tel, il peut rendre les plus grands services. L'utilisation des zépélins dans les mers du nord n'est plus à démontrer.

En outre, dans leur rôle d'éclaireurs, du large, ils sont susceptibles de rendre les plus grands services en temps ~~exprixxxxieuxxxes~~ de guerre, en assurant la liaison avec nos possessions de l'Afrique du nord et même de l'Afrique occidentale."

Le ministère avait reçu en dépôt le Dixmude et même le ~~Mé~~-diterranée que lui avait cédé pour l'exploiter le sous-secrétariat d'état de l'aéronautique.

Le Parlement avait voté 30 millions pour ~~la construction~~ le hangar de Cuers et 2 millions pour l'achat de nouveaux ballonnets.

Le ministère de la marine ~~n'xxixxxxxxxexxxtechnique~~ n'est qu'un service utilisateur et le service fournisseur est le sous-secrétariat d'état. La marine La marine s'est adressée à ce service qui a fait la commande des ballonnets. Ils ont supprimé les épreuves réglementaires de réception provisoire et définitive et, lorsque le Dixmude a été en possession de ces ballonnets, c'est à dire en juillet dernier, il a pu commencer à voler.

Par conséquent, le Parlement, par le vote des crédits successifs accordés à la marine, sur les rapports de ses commissions, notamment par un des rapports signalant le retard apporté à la livraison des ballonnets et aux sorties du Dixmude, le Parlement avait manifestement indiqué sa volonté de voir la Marine utiliser les dirigeables mis à sa disposition.

Mon prédecesseur, en 1921, avait demandé les crédits pour l'édification des hangars livrés par l'Allemagne à Maisons Blanche. Ces crédits lui avaient été refusés parce que le piumude n'était pas on fait de voler. Il était naturel que le Parlement exigeât que la marine fut en possession du dirigeable.

M. le comte Louis de Blois, à quelle date ?

M. LE MINISTRE. En 1921, au moment de la discussion du budget.

En 1923, je demandai des crédits pour le dirigeable.

Une première fois, la commission des finances de la Chambre me les refusa; je les redemandai par crédit spécial et je les obtins. Le Sénat ratifia par son vote, celui de la Chambre et, en juin 1923, furent les crédits affectés aux hangar de Maison Blanche furent votés.

Par l'ensemble de ces crédits, le Parlement manifestait sa volonté de voir la marine utiliser le dirigeable.

La question se posait de savoir quelle serait l'utilisation la meilleure et c'est ici que j'attire votre attention sur un point important car il est à l'origine de toute la question.

Pendant la guerre, au moment de la bataille du Jutland, les dirigeables allemands avaient rendu de grands services en ce qui concerne l'éclairage de la flotte allemande. L'amiral Jellicoe et l'amiral von Scher sont d'accord pour rendre hommage aux services rendus à l'éclairage par les dirigeables, ~~à xxk9kQ~~

Dès 1918, l'importance des services rendus par les dirigeables allemands diminue pour devenir bientôt nulle. En effet, le dirigeable est vulnérable et ne peut tenir en présence des avions et, avec le développement des avions d'escadre, avec l'entrée en ligne des porte-avions, dans toutes les flottes, cette utilisation devient de plus en plus précaire dans des mers fermées ou étroites comme la mer du Nord ou la mer méditerranée.

Naturellement, l'utilisation du dirigeable est alors envisagée au point de vue de l'éclairage à très grande distance, sur les mers étendues. Dès lors, s'est posé pour la marine française un problème intéressant. Vous savez, en effet, l'évolution qui s'est produite dans les conceptions de la marine française. On considérait que la flotte avait pour objet la défense des côtes et que nous devions renoncer aux grandes unités pour nous consacrer aux unités légères et aux sous-marins. Puis, la conception s'est modifiée et le problème capital est devenu la défense et la sécurité des lignes de communication soit avec l'Afrique du nord, soit avec l'Afrique occidentale; car celles-ci joueraient un rôle capital dans le plan futur de la défense nationale parce que nos colonies d'Afrique et principalement l'Afrique occidentale française <sup>font</sup> ~~est~~ le grand réservoir de troupes noires. Transporter des centaines de mille hommes à travers l'Atlantique est un problème difficile qui exige un éclairage de tous les instants. Les convois doivent pouvoir être protégés ou déroutés, en temps voulu, de manière à éviter la flotte ennemie et la marine ayant à sa disposition cet engin nouveau: le dirigeable rigide, a été amenée à concevoir l'utilisation de ce dirigeable sur l'Atlantique où il ~~xxx~~ ne serait pas exposé à rencontrer des avions. Il protégerait ainsi nos convois d'Afrique occidentale et Dakar deviendrait une des places principales de la défense nationale.

Tout naturellement, la marine devait utiliser la liaison directe entre Toulon et Dakar. C'est ainsi qu'est née dans l'esprit du conseil supérieur de la marine et de l'état-major général du service aéronautique, l'idée d'utiliser le dirigeable rigide comme moyen de liaison entre Toulon et Dakar.

En ce moment même, nous voyons toutes les grandes puissances maritimes et coloniales, l'Angleterre, les Etats-Unis, se diriger dans la même voie. Les Etats-Unis comprennent que le dirigeable peut leur servir à l'exploration des régions artiques qui est le raccourcissement de la route d'Amérique en Asie. L'Angleterre conçoit un projet plus grandiose: la liaison aérienne entre la Grande Bretagne et les Indes avec une série de hangars échelonnant la route.

La marine française conçut donc ainsi ce projet très intéressant d'un voyage aérien de Toulon à Dakar et, après avoir envisagé, elle soumit le projet aux services aéronautiques qui se mit à l'étude et le prépara.

Dans une série de directives qui portent les dates du 20 février et du 23 avril, ce service indiqua les mesures préparatoires à prendre pour élaborer ce grand projet. Ces directives sont du mois de février 1923, moment où le Dixmude ne volait pas puisqu'il a commencé ses vols seulement au mois de juillet. Mais, le service aéronautique prévoyait les choses d'avance car il avait le sentiment que ce voyage serait capital et pour le mettre sur pied il s'y prenait de bonne heure. Ces directives indiquaient que le Dixmude devait faire des études de fonctionnement, des essais de petite endurance et de grande endurance et qu'il devait se mettre en rapport, avec l'office national météorologique pour recueillir des données météorologiques en Afrique occidentale. Ces directives prévoyaient également trois campements de ravitaillement: Maison Blanche, Dakar et Bamako en plein désert saharien.

Le temps passa, la documentation météorologique fut recueillie; il en résulta que le voyage qui devait être préalablement fixé en mai ou juin, au printemps par conséquent, parce qu'on consi-

dérait le printemps comme la belle saison, devait être finalement placé au mois de décembre parce que ce mois était le meilleur pour rencontrer survoler le désert. Au printemps on ~~trouve~~ des remous de sable ou d'air rendant la navigation aérienne dangereuse au-dessus du Sahara. C'était donc en décembre et non au printemps, d'après les résultats de la documentation météorologique recueillis, que le voyage projeté de Dakar devait se placer.

Au mois de juillet, le Dixmude commence à voler. Les premiers essais donnent des résultats qui dépassent toutes les espérances. Le Dixmude fait une série de sorties progressives, puis fait son grand voyage d'endurance. Ce grand voyage devait comporter 118 heures de vol un parcours de 7.000 kilomètres. Le Dixmude le tente et le réussit. Il part de Quers, va à Bizerte, passe à Tougourt, va de Tougourt à Alger, revient en France et fait encore le tour du pays, puis revient prendre son hangar après avoir conquis le record de la durée du monde pour les voyages aériens.

Ce voyage d'endurance devait porter avec lui un certain nombre d'enseignements. D'abord, il montra que le rayon d'action du dirigeable quoi que considérable, était un peu inférieur à celui qu'on attendait, et qu'il ne dépasserait pas 10.000 kilomètres, c'est-à-dire la distance de Cuers à Dakar.

D'autre part, à mesure que l'on étudiait les détails de cette grande opération, on s'apercevait qu'une question capitale se posait question bien grave,: c'était la tenue du dirigeable au-dessus des sables du désert. Dans la région saharienne, il y a des variations de température boursques du soir au matin, Dans la journée, on atteint 40 degrés, dans la nuit, la température tombe quelquefois à un degré et même aux alentours de 0 degré.. Pour un ballon d'hydrogène dont le gaz se contracte ou se dilate selon les variations atmosphériques, il

peut se produire, par suite de ces variations, des résultats désastreux. Aussi, ~~les exécutants~~ les exécutants firent-ils savoir au service de l'aéronautique que le voyage de Dakar leur paraissait prématuré et qu'on ne pouvait l'envisager qu'après une série d'essais prolongés et préalables.

Le rapport du commandant du Plessis de Grenédan, du 21 septembre en effet:

"Il paraît tout-à-fait prématuré d'entreprendre ce voyage et le Dixmude ....

..... et tant qu'une reconnaissance dans le désert n'a pas été effectuée." Et alors, dans son rapport du 28 octobre, le commandant du Plessis - ceci est intéressant en raison d'une phrase du questionnaire qui déclare que tous les avis étaient contraires à ce raid à grande portée - le commandant du Plessis, le plus qualifié pour apprécier les possibilités du raid, déclare :

"Actuellement, je crois qu'on peut faire une tentative vers les centres du Sahara. Elle seule permettrait de se prononcer définitivement.

"Passer un jour et une nuit en pleine étendue désertique me paraîtrait indispensable." - c'est le rapport du 8 octobre sur l'essai d'endurance.

"Et il conviendrait même, semble-t-il, d'atteindre In-Salah et Tamanrasset avant d'envisager un raid sur Tombouctou et Dakar."

Telle~~s~~ est l'opinion du commandant du Plessis lui-même.

Le commandant Henique, commandant du centre de Cuers,

dont vous allez apprécier la prudence -je profite de cette occasion pour signaler cette qualité que j'ai eu l'occasion d'apprécier- est parti le 18 décembre pour le voyage dont il ne revint pas et il écrit au service central de l'aéronautique :

"Le Dixmude n'a effectué que trois sorties. Il n'a jamais été mis au campement. Les renseignements météorologiques ..."

"... constituent un bagage insuffisant. Je suis donc d'avis, nettement, que l'idée d'un raid sur Dakar soit momentanément abandonné."

Le commandant de Laborde, commandant de l'aéronautique des frontières du sud dit :

"Le raid de Dakar qui ~~existiss~~xx représente la limite de capacité du Dixmude ne peut être entrepris qu'~~après~~ l'entrée en service définitif du Dixmude et après confirmation des résultats ..."

ce dernier doit être effectué dans une région aussi voisine que possible de celle du voyage projeté et non dans le nord de la France."

Donc, le commandant de Laborde, plus tard président de la commission d'enquête écrit lui-même, en admettant les observations du commandant du Plessis et du Commandant Hennique "Qu'un voyage d'endurance doit être effectué dans des régions aussi voisines que possible de celle du voyage projeté", c'est à dire le Sahara.

L'amiral Fatou, commandant des frontières maritimes, dit aussi : "Je suis nettement d'avis que ce voyage ne doit pas être envisagé cette année et que, indépendamment ....

il doit être précédé d'un entraînement ....

... et de reconnaissance préalable dans les régions du nord-africain".

Le service central aéronautique et le département de la marine, étaient tellement désireux de contrôler leurs propres directives, par l'avis de ceux de leurs subordonnés qui étaient appelés à les mettre en exécution qu'immédiatement, au simple reçu des observations de Cuers, de l'aéronautique ~~et~~ des frontières du sud et de l'amiral Fatou, l'idée du voyage sur Dakar fut abandonnée et renvoyée à une date ultérieure.

Vous voyez le souci qu'avait la marine de prendre l'opinion des exécutants. Donc, lorsque l'on dira plus tard que le voyage de Tougourt qui devait être fatal, a été entrepris contre l'avis des exécutants, j'ai le droit de dire qu'il est une contre-vérité.

Il est un second ordre d'idées sur lequel le service central aéronautique avait sollicité l'avis des exécutants, c'est une question non moins essentielle que celle de la possibilité même du voyage à Dakar, c'est la question des refuges et des campements.

En 1921, M. Guist'hau avait demandé des crédits pour le hangar de Maison Blanche. Ces crédits lui avaient été refusés. Mais, je les ai obtenus en juillet dernier.

Pour construire un hangar, deux années sont nécessaires. Or, l'existence d'un Dixmude est de deux ans. Il se serait donc trouvé au terme de son existence avant que le hangar ait été bâti. Les exécutants considérant qu'un hangar coûtait trop cher, près de 70 millions, ils songèrent à trouver un procédé moins coûteux pour abriter et ravitailler le dirigeable au cours de ses ascensions. Ainsi naquit la doctrine des campements.

Elle avait été expérimentée pour les dirigeables qui nous avaient rendu tant de services pendant la guerre pour la défense sous-marine. Lorsqu'on voulut passer du campement pour dirigeables souples de 2.000 mètres cubes au campement pour dirigeables de 10.000 mètres cubes, on s'aperçut que les données du problème changeaient. Il fallait faire subir à la solution une extrapolation et pourr'escudre la question, ~~dxxxx~~ pour dirigeables de 60.000 mètres cubes, le problème était encore plus différent. Il fallait donc expérimenter le temps que pouvait durer le Dixmude et faire des essais avec lui. Aussi, ce n'est qu'après le mois de juillet que l'on put mettre à l'étude le problème des campements.

Dès le 8 octobre, le commandant du Plessis signalisit dans son rapport sur le raid d'endurance la gêne qu'éprouvait le dirigeable ~~qu'un seul~~ à sortir tant qu'il n'existerait pour lui ~~xxxxxxaux~~ point de relâche, celui de Cuers.

Pour qu'un dirigeable puisse atterrir, il faut un très beau temps. Si le vent a plus de 16 mètres, au ras du sol le dirigeable ne peut entrer dans le hangar. S'il n'a qu'un seul hangar à Cuers, et qu'il fasse un coup de mistral, il ne peut rentrer. Aussi, le commandant du Dixmude disait ~~M. Plessis~~ <sup>éprouverait</sup> le dirigeable ~~courrait~~ une véritable ~~gêne~~ danger en cours d'ascension tant qu'il ne lui serait pas fourni d'autre point de relâche que celui de Cuers". Il demanda que l'on hâtât l'achèvement des campements en cours d'installation.

Le commandant de Laborde en transmettant les observations du commandant du Plessis insistait sur la nécessité de multiplier les points de relâche. Il y insistait -je veux préciser ce point capital pour mon exposé-il insistait sur cette nécessité en se plaçant à un autre point de vue que M. du Plessis, Celui-ci ne s'était

placé qu'au point de vue des sorties du dirigeable envisagé comme outil d'expérience.

Dans un rapport, le commandant Henique disait : "Le dirigeable est un objet d'expérience entre les mains de son commandant!"

Le commandant du Plessis exprimait la gêne qu'il éprouvait simplement de ne pouvoir s'éloigner à plus de 15 à 18 heures de vol du centre de Cuers, tant qu'il n'aurait qu'un seul refuge à sa disposition.

En effet, pendant la voyage du 28 août et pendant celui du 30 septembre, il avait dû, sur un avis météorologique envoyé rentrer précipitamment pour ne pas rencontrer à son retour le mauvais temps. Il n'avait pu raccourcir son grand voyage d'endurance et au lieu de survoler les côtes de l'Atlantique, le nord de la France, il était rentré précipitamment à Cuers.

Mais, le commandant de Laborde qui devait émettre un avis comme commandant de l'aéronautique des frontières du sud se place à un point de vue tout différent, c'est-à-dire au point de vue du dirigeable, non plus comme un engin de grande exploration, comme un engin d'éclairage, mais comme un engin militaire, écrit le 13 octobre :

"En me plaçant au point de vue capital.."

...du Dixmude le plus tôt possible, un engin militaire et non un engin d'étude, j'insiste sur la nécessité d'organiser immédiatement un réseau de campement". Le 8 novembre, il écrit : "La participation du Dixmude aux exercices d'éclairage à grand rayon d'action restera dangereuse tant que Cuers restera le centre de refuge."

Ce n'est plus d'une sortie du dirigeable qu'il s'agit, mais de la participation à des exercices militaires d'éclairage en liaison avec l'escadre.

En effet, si le dirigeable sort comme instrument d'expérience il est libre de son parcours et de plus, comme il l'a fait le 30 octobre, il peut revenir sur un simple avertissement météorologique. Mais il est un engin militaire et si ~~essses~~ il est lié aux exercices militaires, il reçoit des ordres qu'il doit exécuter et ne peut revenir si, par exemple, il a reçu la mission de voir si des sous-marins surviennent du côté de Gibraltar; ~~conséquem~~, il ne peut revenir simplement parce qu'on lui a envoyé un message l'avisant de troubles météorologiques. Il a donc besoin de hangars qui lui permettront d'effectuer son observation.

Dans les expériences du commandant du Plessis, le dirigeable est un engin d'expérience, libre de ses sorties et de ses retours. Aussi son commandant dit-il: j'éprouve une gêne parce que je suis obligé de raccourcir mes sorties quand je reçois un avertissement météorologique.

Dans l'esprit du commandant de Laborde il s'agit d'un engin militaire qui n'est plus libre de ses mouvements, qui est lié par des ordres. Aussi, le commandant de Laborde dit-il: il est nécessaire d'avoir un certain nombre de hangars de campement sans quoi la participation du Dixmude à des exercices purement militaires restera dangereuse tant que Cuers sera son seul centre de refuge.

Vous voyez bien les deux points de vue de la question.

Que se passe-t-il alors ?

Avant d'arriver à ce qui se passe, je veux vous faire connaître la confiance ~~aux~~ du commandant du Plessis de Grenédan dans l'instrument qu'il a entre les mains. On a dit dans la presse qu'il se méfiait

dé son dirigeable et confiait à certains qu'on le conduisait à la mort. Ce ne sont pas des confidences verbales faites dans un mouvement de mauvaise humeur, mais des pièces officielles dont je fais état pour répondre.

Dans le rapport relatif au premier essai, je lis :

"À la suite de cette première sortie, on peut envisager favorablement l'exécution du programme d'essai proposé au département."

Dans le rapport sur la sortie du 25 au 30 novembre je lis :

"En tout cas, il ressort de l'ascension du 25 septembre que le rigide est un superbe instrument de croisière à grande distance.

Quant à la T.S.F. à bord, elle donne des résultats tout-à-fait inespérés. Elle a reçu les radios qui permettent de faire toutes les prévisions de bord."

Voici enfin une lettre qui m'a été donnée par le père du commandant. Il fait la description de la tempête que vient de supporter le Dixmude : "Quelle admirable outil que le Dixmude, on peut vraiment lui faire confiance, après une épreuve de solidité de cet ordre. Quant à mon équipage, je reste confondu d'admiration devant lui."

Enfin, dans le rapport parvenu aux départements; je lis : prouve infinie

"Cette ascension, ~~peut~~ une fois de plus l'~~immixte~~ valeur du dirigeable rigide, véritable cuirassé de l'air. Le Dixmude vient de supporter sans avarie un mauvais temps dans lequel il ne viendrait à l'idée de personne qu'un appareil aérien puisse résister". Y auras ! Retenç ce mot, messieurs.

Enfin, voici une lettre dramatique parce qu'elle est échangée entre deux hommes qui sont morts pour le pays au champ d'honneur, lettre écrite le 13 septembre par le commandant du Plessis à son chef auquel le liaient les plus étroits liens d'affection, de

de respect et de confiance, au commandant Henrique. Vous allez voir si c'est la lettre d'un homme qui n'a pas confiance dans son instrument :

"Je rentre mardi au centre, et je ne crois pas que les travaux puissent être achevés pour cette date. Cependant, si Bourdier juge .....

il faudrait mieux partir le soir même. Devant l'urgence, je me permets de vous soumettre le programme :

"Cuers; Lyon, Paris, Verviers, Le Mans, Saint-Nazaire, Rochefort, Cap Finistère, Cap de Roca, Madère,  
Casablanca, Oran, Cuers, en tout six mille kilomètres..."

Le département de la marine avait envisagé le voyage de l'île de Dakar. Les exécutants disent : Le voyage est prématuré; il faut se livrer à des exercices préalables, il faut étudier le temps du dirigeable sur les sables du désert; il faut faire des reconnaissances.

...Il donnerait une idée de ce qui se passerait si l'on revenait de Dakar par mer."

You voyez la préoccupation de l'éclairage et du transport de nos troupes.

"... des communications par T.S.F. qu'on trouve sur la côte marocaine. Enfin, il serait un exercice excellent parce qu'il n'y a pas moins de ~~quatre~~ 4.000 kilomètres entre le cap de Roca et Madère.

Voici ces directives :

"Si un tel programme vous paraît intéressant, je vous demanderais d'en parler à Bourdier pour qu'il passe une occasion d'étude de ses vitesses et sa consommation, l'étude du dirigeable dans toutes les circonstances atmosphériques sera à compléter."

Ainsi, on a dit que cet homme allait à la mort, qu'il ne voulait pas sortir; or, j'ai ici la lettre du commandant du ~~Plessis~~ disant au commandant Henrique : "Je veux aller jusqu'à Madère, je veux ~~vouvrir~~ 8.200 kilomètres. Je vous demande de transmettre mes propositions au Service de l'aéronautique."

La question, je crois, est jugée.

M. LE COMTE DE BLOIS. Puisque la doctrine des campements était envisagée, a-t-il été procédé à des essais d'amarrage?

M. LE MINISTRE. J'aborderai toutes ces questions. Permettez-moi donc de continuer.

Je reviens aux événements dont je parlais tout à l'heure. Le département de la marine avait envisagé le voyage du Dixmude à Dakar. Les exécutants disant : Le voyage est prématué; il faut se livrer à des exercices préalables, il faut étudier la tenue du dirigeable sur les sables du désert; il faut faire des reconnaissances.

Le département de la marine, le service central de l'aéronautique, comme c'était son devoir, se rallie à l'avis des exécutants, les seuls qui pouvaient avoir une conception qualifiée sur les possibilités du dirigeable et il substitue à ces directives la directive nouvelle du 14 novembre. Elle indique simplement les méthodes scientifiques d'observation et d'étude que le dirigeable dans ses différentes sorties aura à ~~effectuer~~ mettre en œuvre.

Voici ces directives :

"Il importe que le Dixmude ne perde pas une occasion d'étudier sa vitesse et sa consommation, l'~~ext~~ du dirigeable dans toutes les circonstances atmosphériques sera à compléter;

il vérifiera notamment l'échauffement du gaz au-dessus des sables africains; il vérifiera si les variations de température ne causent aucune gêne à la navigation ...

au point de vue de l'utilisation comme engin militaire. Cette nouvelle préoccupation aboutissait pour eux au même résultat: multiplier

"A cet effet, les vols en haute-mer ou sur les régions désertiques seront particulièrement profitables. D'une manière générale tout le personnel sera soumis à un entraînement progressif..."

on ne perdra aucune occasion d'améliorer les communications par T.S.F.; le Dixmude attaquera fréquemment les postes de l'intérieur.

Grenédan, dans ses rapports d'escadron, réalisait cinq campements: Béziers, Rive, Orly, Bourgogne, Maison Blanche, Nancy, Montpellier et Nogent-sur-

L'intérêt de ces campements est le suivant: il fallait avoir un campement par frontière.

"Le Dixmude voudra connaître tous les progrès accomplis et il fallait avoir un campement pour le troisième du nord."

c'est celui d'Orly. Béziers était le campement de la frontière tunisienne. Pour le méditerranéen il en fallait **ses ordres**"

Vous voyez combien cette directive qui est fondamentale, puisque les autres directives ont été annulées, vous voyez combien elle est large et laisse de liberté aux exécutants. Elle ne désigne aucune date de sortie, elle ne fixe aucune amplitude de période, aucun itinéraire. Elle dit simplement: "Vous vous entraînerez progressivement à la préparation du voyage!"

Voilà messieurs, la directive essentielle, au sujet des vols progressifs et des vols ultérieurs du Dixmude qui devait prendre la place des directives antérieures.

Mais, dans les observations que je vous ai soumises provenant des exécutants, et du service aéronautique des frontières du sud, il y avait un autre ordre d'idées et j'arrive ici à l'observation de

M. de Blois, il y avait l'idée de campement.

Je vous ai expliqué la double préoccupation ~~d'expédition~~ du Commandant du Plessis au point de vue des services d'expérience et du commandant de Laborde au point de vue de l'utilisation comme engin militaire. Cette double préoccupation aboutissait pour eux au même résultat: multiplier les points de refuge et de campement.

Dès le 30 novembre, le service central aéronautique publiait une instruction sur les campements où il résumait tous les efforts faits dans cet ordre d'idées. Il rappelait qu'un premier campement avait été établi à Montpellier; que le commandant du Plessis de Grenédan, dans ses rapports d'ascension réclamait cinq campements: Bixertax Nice  
Orly, ~~Buxkerque~~ Maison Blanche, ~~Xinxex~~ Montpellier et Rochefort.

L'intérêt de ces campements est le suivant : il fallait avoir un campement par frontière .

Il fallait avoir un campement pour la frontière du nord: c'est celui d'Orly. Bizerte était le campement de la frontière tunisienne. Pour le méditerranée il en fallait trois sur la côte française. Nous avions le centre de Cuers; mais comme il faut autant de campements qu'il y a de régions de régime des vents, il fallait également un campement à Nice et un autre à Montpellier; car, quand le mistral souffle à Cuers, ~~ixxuexxent~~ ce vent ne peut souffler en même temps à Nice et à Montpellier. Il est donc nécessaire d'avoir un hangar suffisant pour attendre le beau temps.

Dans la dépêche du 30 novembre, le service central prescrit que les campements demandés par le commandant du Plessis seront exécutés le plus rapidement possible. La dépêche ajoute :

"Il ne semble pas que les travaux prescrits aient été poussés aussi activement que je l'aurais désiré. Je tiens à ce que les divers campements soient utilisables à bref délai. Je vous prie

de saisir le commandant de l'aéronautique de la frontière sud de façon que cette question soit menée énergiquement et qu'elle aboutisse le plus rapidement possible. Je vous prie de donner des instructions fermes pour que cette question soit rapidement réglée et de me tenir au courant des résultats actuels."

Pourquoi cette dépêche n'a-t-elle pas été envoyée plus tôt? C'est que plus tôt on avait procédé xxxx par expériences locales à ces exercices de campement dont parlait M. de Blois. Ces exercices avaient montré que le problème était très difficile à résoudre. Mais on avait envisagé pour des dirigeables couples de 2.000 et de 10.000 mètres cubes; on avait pu le faire ~~qu'à partir~~ de juillet, quand le ~~Dixmude~~ celui-ci serait en état de voler.

Or, le Dixmude avait fait trois exercices de campement. Le premier n'a pas donné de résultat. Dans le deuxième, le Dixmude avait rompu ses amarres et avait du prendre l'air. Le troisième avait réussi. Pourquoi? parce qu'il s'agit là d'une chose très difficile à réaliser. Quand le dirigeable est sous son hangar, il est à l'abri du soleil, mais, en plein air, il est exposé au réchauffement solaire et les gaz dilatés augmentent la force ascensionnelle du ballon et il tire sur ses amarres.

Quand un ballon se rapproche du sol, pour prendre son campement, il risque de s'écraser sur le sol; aussi faut-il qu'il jette du lest. Or, ce lest est de l'eau. Il faut donc qu'ensuite pour pouvoir repartir, il ait à sa disposition des pompes puissantes lui permettant de repomper de l'eau. C'est là ce qui complique le problème.

Dans son rapport le commandant du Plessis faisait remarquer qu'un campement n'est pas fait avec du bois, du béton et des cordages auxquels le dirigeable viendra s'amarer. C'est, en somme

une véritable usine d'hydrogène, car lorsque le ballon sera alourdi, sera descendu au sol et devra repartir, il faudra qu'il puisse si cela est nécessaire, se regonfler d'hydrogène. Il faut donc une usine d'hydrogène qui coûte environ 10 millions ou que, tout au moins, il y ait là des tubes d'hydrogène, mais ce sont alors des tubes de un mètre ou deux, contenant de l'hydrogène à une pression de 140 degrés. Or, pour le voyage de Dakar, il fallait envoyer six mille tubes dans cette ville. Dans un campement ordinaire d'Algérie, deux à trois mille tubes étaient nécessaires. Représentez-vous ce transport par des températures susceptibles de faire éclater cet hydrogène à haute pression.

De plus, M. du Plessis disait : Il me faut de l'eau; il ne peut pas y avoir un campement sans un château d'eau. Or, à Tougourt, comment construire un château-d'eau ?

La haute commission d'enquête, pour cette raison, considérant que la doctrine n'était pas établie, déclarait que l'on ne peut faire, sur ce point, de reproche à personne. Cette doctrine ne peut être établie qu'après de longues expériences; or, nous étions seulement au début de ces expériences que le Dixmude avait été chargé de commencer.

Voilà où nous en étions lorsque le Dixmude, après avoir fait cette sortie du 25 septembre était rentré à son hangar. A ce moment, l'amiral Fatou règle la façon dont seraient établis les programmes de sortie. Il prescrit que les programmes seront étudiés par son commandant de l'aéronautique et lui seront soumis. Ensuite, ils les soumettra lui-même au service central. Or, le Dixmude était sorti du 21 au 24 novembre pour prendre part à l'exercice d'entraînement avec escadre. Il avait rencontré la tempête; celle-ci l'avait dominé; mais il était revenu au centre sans avarie.

lui/

La tempête avait fait apparaître certaines imperfections, certaines améliorations à apporter aux installations intérieures. On

se mit à l'étude immédiatement sous sa direction; on fit des modifications importantes qui devaient augmenter la solidité et l'endurance du dirigeable et le commandant Henrique, le 8 décembre, fait savoir à l'amiral Fatou que les réparations du Dixmude seront terminées le 18 et, qu'à cette date, le ballon sera en état de sortir.

Or, par une sorte de fatalité, le commandant de l'aéronautique des frontières du sud, M. de Laborde, était tombé malade: il s'était ~~xxx~~ blessé au cours d'une promenade en automobile. Il fut remplacé par un commandant intérimaire, le commandant Henrique qui était, précisément, le commandant du centre; de sorte que c'est à ce commandant que revint la charge d'établir le programme de la prochaine sortie.

L'amiral Fatou lui demande des propositions. A quoi se rapporte alors le commandant Henrique ? Il se rapporte à cette suggestion dont j'ai parlé, suggestion du commandant du Plessis, d'après laquelle il fallait renoncer momentanément au voyage de Dakar, Mais aller sur le désert "Un voyage sur le désert, disait-il, est indispensable".

C'est ainsi que le 12 novembre -les dates ont de l'importance - le commandant Henrique envoya un message téléphoné aux frontières maritimes dans lequel il était dit :

"Dixmude n'ayant pu rentrer aujourd'hui et situation générale météorologique étant mauvaise, je ne prévois plus son appareillage avant le 16 novembre. Si Dixmude sort le 16 il ne pourra prendre part aux exercices d'escadre ....

Deux solutions ~~xxxxxx~~: isolé ou exercice avec escadre.

En cas de raid isolé, je vous propose Cuers, Sfax, Touggourt, Insalah et retour."

Donc, lorsqu'on a dit que le centre de Cuers avait établi son programme d'après un ordre supérieur, en particulier d'après les directives du 14 novembre dont j'ai donné lecture, on a doublement menti: on a menti parce que le 12 novembre, c'est-à-dire deux jours avant, le commandant du centre de Cuers proposait le voyage Cuers, Sfax, In Salah et retour; on a menti aussi parce que la dépêche ne fixait aucune date pour le départ et ~~ne~~crivait simplement une série de messages scientifiques.

L'amiral Fatou ayant demandé au commandant du centre de Cuers des propositions pour un programme, celui-ci se réfère le 8 décembre à son message téléphoné 12 novembre, télégraphie à l'amiral Fatou :

"Visites minutieuses des charpentes, ballonnets et moteurs ont été effectuées. Rien à signaler pour charpentes. Vous soumettez pour programme sortie trajet de principe déjà proposé par message téléphoné du 12 novembre. Retour pourrait s'effectuer par même voie qu'aller, soit par Algérie, suivant les circonstances. Si ~~exprimiez~~ approuvez ce projet, vous soumettrai projet plus détaillé".

Comme l'amiral Fatou accepte, il dit :

"Itinéraire d'aller Cuers, Bizerte, Sfax, Tougourt, Ouargla...."

soit environ 72 heures à une vitesse moyenne".

Par conséquent, le voyage était bien inférieur comme portée et durée au voyage d'endurance. Le raid d'endurance comportait 118 heures de vol et celui-ci 72 heures.

Vous voyez quelle valeur a le propos tenu relativement au défaut de préparation du voyage: le commandant de Cuers propose

de prévenir les postes de T.S.F. de l'Afrique du nord et du Sahara.

Quant à la question des campements, le commandant du centre de Cuers s'informait au sujet du campement de Maison-Blanche et demandait s'il serait terminé.

Comme on lui répondait que ces hangars, qui devaient être terminés en mi-décembre, ne le seraient qu'en janvier, et qu'on lui offrait un autre campement voisin, celui de Baraki, où la marine a son centre de dirigeables et une installation complète d'hydrogène avec les équipes appropriées et que l'on proposait au commandant de Cuers de faire établir dans ce centre de Baraki un point fixe où le dirigeable viendrait s'amarrer, le commandant Hennique répondait :

"Reçu message d'amiral d'Alger au sujet d'atterrissement possible à Baraki. Solution envisagée susceptible de graves dangers sur le désert, d'atterrissement."

Toutes les précautions étant prises, le Dixmude, ayant le hangar de Cuers, disposant du campement de Nice qui venait d'être établi, et pour lequel le commandant Hennique venait de faire diligence, il disait : "

"Lieutenant de vaisseau Bonnet envoyé en mission à Nice d'hiver en Méditerranée. M. l'amiral que nous avons tous connu, Duperré me disait à la plus belle époque de la Méditerranée, c'est le mois de décembre. Nosseigneur l'amiral Pauquier et un projet de conventions a été préparé et une manœuvre de... Touchard, de la haute commission d'enquête ont été réalisées, leur vieille expérience claire a démontré que c'étaient également le plus beau mois au bord de la Méditerranée. Ainsi, l'amiral Fatou a été expédié par voie ferrée et a été exécutée".

Le dirigeable ayant un campement à Montpellier, Nice et Baraki, l'amiral Fatou recevant des propositions et ne recevant

sur les ordres donnés, ~~xxxx~~ aucune observation approuve le voyage possible, reconnu comme tel par les gens les plus qualifiés et, le service central recevant une proposition des frontières qui n'était accompagnée d'aucune observation, l'approuve également et soumet, pour visa à l'état-major général.

Celui-ci, considérant qu'au premier, deuxième et troisième échelon il n'y a pas eu d'observation, décide ~~qu'xxxxxx~~ qu'il peut l'entériner à son tour.

Voilà dans quelles conditions a été décidé le voyage du 18 décembre.

On a discuté sur la date. L'autre jour, on me demandait pourquoi on avait choisi cette date. Des études météorologiques ont abouti à cette constatation que pour aller sur le désert, décembre était le meilleur mois et que, si l'on avait attendu ce qui chez nous est la belle saison, on pouvait s'exposer aux plus graves dangers sur le désert.

Mon collaborateur me fait observer qu'au mois de juillet le "Méditerranée" était allé sur l'Algérie et avait rencontré de graves difficultés.

D'autre part, tous les marins savent que le mois de décembre qui correspond au solstice d'hiver est le plus beau mois d'hiver en Méditerranée. Un amiral que vous avez tous connu, l'amiral Duperré me disait : le plus beau mois de la méditerranée, c'est le mois de décembre. Messieurs les amiraux Fournier et Touchard, de la haute commission d'enquête ont été unanimes, avec leur vieille expérience, pour déclarer que c'était également le plus beau mois en Méditerranée.

Autre circonstance très importante : le grand ennemi du dirigeable, ce n'est pas la tempête, puisque l'expérience du

21 novembre a prouvé qu'il pouvait dominer la tempête; mais son ennemi c'est surtout l'orage. Or, le résultat de toutes les observations météorologiques montre que le mois de décembre est celui où les orages sont le moins fréquents en méditerranée. Une statistique météorologique de la marine constate qu'~~au point de vue orages~~, sur les côtes de Provence, de Corse et d'Algérie, ~~que~~ c'est durant la saison froide que les orages sont le moins à craindre tandis qu'ils sont quatre ou cinq fois plus fréquents pendant la saison chaude, surtout en août, septembre et octobre, mois qui constituent pour ces régions la saison des orages. Donc, c'était par mesure de prudence à la suite d'observations d'ordre scientifique que le mois de décembre avait été choisi.

Par conséquent, je crois, par cet exposé, avoir répondu deuxième à la première et à la ~~troisième~~ question\$ et vous avoir expliqué la genèse de la sortie du 18 décembre, vous avoir montré pourquoi et comment cette sortie avait été conçue, comment elle avait été préparée.

Troisième question : Quel motif supérieur a ~~permis~~ empêché d'effectuer des essais du dirigeable aux environs de Cuers après qu'il eut subi de très importantes réparations, suite de nombreuses et graves avaries survenues au ballon pendant sa sortie du 21 au 24 novembre ?

Je conteste le libellé de la troisième question : "Suite de nombreuses et graves avaries"

J'ai, en effet, sous les yeux le rapport du commandant du Plessis de Grenédan lui-même qui dit, rendant compte de sa sortie :

"Fonctionnement général bon dans ses grandes lignes; aucune avarie grave ne s'est produite malgré les circonstances météorologiq

-27-

particulièrement mauvaises.

Ainsi, aucune avarie grave - c'est le commandant du Plessis qui l'écrit lui-même. Il y en avait pourtant quelques unes de très peu d'importance, mais elles avaient été réparées avant le départ du 18 décembre. Dès la rentrée du Dixmude, on a procédé aux réparations et aux améliorations nécessaires. J'ai ici la liste des opérations effectuées :

"Défectuosités signalées dans le rapport de la sortie du 21 au 24 décembre : mauvais fonctionnement de la dynamo, du au mauvais état des fils, réparer par le bord.

"autre défectuosité : rupture des liaisons électriques..."

- des motuers: ils ont été remplacés

"Avarie de la cloche à circulation d'eau. Elle a été réparée."

"Eclairage insuffisant: le Dixmude a emporté 14 lampes de secours le 18 décembre."

~~Quel état~~ était l'état du ballon à son départ ?

Voici les renseignements pris par la première commission d'enquête:

"Charpente métallique : tous les documents du témoignage recueilli par la commission d'enquête concourent pour affirmer l'excellent état de la carcasse du Dixmude. Aucune trace de fatigue n'a pu être relevée... Seules des avaries purement locales de même nature que celles constatées après les sorties à beau temps avaient été relevées."

"Armature extérieure en bon état..."

Il avait emporté un sextant à lunette, un visseur belge permettant de relever sa situation et un appareil qui donne la date de vérifier ses dérives.

"Réservoirs d'essence et canalisation. - Ils étaient en bon état une, celle du seul survivant le commandant Dubois. Je lui avais demandé un rapport sur la situation du matériel au moment du départ. Il écrit ceci :

"Au point de vue du matériel

ne fut être expédié qu'au matin du départ du 18 décembre. Les commandants

Le commandant du Plessis avait dramatisé le récit de l'épreuve qu'avait subie son équipage, c'était un écrivain talenté, il voulait rendre hommage à son équipage et écrivait à son père : "Je suis plein d'admiration pour ... "T.S.F. .- le fonctionnement du poste principal de T.S.F. a toujours donné entière satisfaction en ce qui concerne les parties métalliques. L'alternateur croire que pendant la sortie précédente avait été remplacé. graves, je crois pouvoir

"Les gouvernails. - Les gouvernails et leur commande étaient en excellent état; leur fonctionnement avait donné toute satisfaction pendant la tempête du 21 novembre."

Donc, non seulement ils n'avaient pas subi de grande avarie, mais encore les petites avaient été réparées.

Je ne parle pas des ballonnets qui font partie d'une question spéciale que je traiterai tout à l'heure.

J'ajoute qu'une des réclamations les plus urgentes du commandant du Plessis était l'absence d'une radio-compas qui permettrait au Dixmude de fixer sa situation.

Il avait emporté un sextamp à bulles, un viseur Zeiss permettant de relever sa situation et un appareil lui donna le moyen de vérifier les dérives.

Pour confirmer toutes ces constatations, je puis en fournir une, celle du seul survivant, le commandant Bouvet. Je lui avais demandé un rapport sur la situation du matériel au moment du départ. Il écrit ceci :

"Au point de vue du matériel ne put être expédié qu'au matin du départ du 18 décembre." Le commandant du Plessis

Le commandant du Plessis avait dramatisé le récit de l'épreuve qu'avait subie son équipage, c'était un écrivain de talent, il voulait rendre hommage à son équipage et écrivait à son père : "Je suis plein d'admiration pour mon équipage."

Le commandant Bouvet écrivait :

"Le rapport peut amener à croire que le commandant du Plessis pouvait redouter des mvaries graves. Je crois pouvoir affirmer que non ... Son but était de faire h̄ater la réalisation des améliorations projetées.

"Personnellement, j'ai Mésidé la sortie du 21-24 novembre effectuée par mauvais temps et j'ai rapporté de cette sortie une entière confiance..."

"En résumé, tous les officiers semblaient favorables à cette sortie du 18 décembre et, tout le personnel -c'est un témoin oculaire et responsable qui parle - ; c'est à lui que le

commandant Henrique avait confié la charge du centre de Cuers  
~~laissé aux commandants de l'expédition~~  
au départ - "Et tout le personnel est parti avec la plus grande  
confiance et seules des circonstances exceptionnellement mauvaises  
ont fait que ce voyage commencé dans l'enthousiasme s'est terminé  
dans la douleur ."

~~laissé aux commandants de l'expédition~~ Quatrième question : Pourquoi le minis-  
tère de la marine n'avait-il pas organisé de liaison  
précise entre le dirigeable et les postes de T.S.F. à terre en  
vue soit de fixer la position du dirigeable, soit de lui transmettre  
rapidement et avec certitude les renseignements météorologiques ?

On a publié longtemps que le dirigeable n'avait pas eu  
de protection météorologique et qu'il avait péri par l'absence  
de cette protection. Rien n'est plus faux.

Vous avez vu que la T.S.F. fonctionnait admirablement. La  
preuve, c'est que, pendant tout le parcours le Dixmude n'a pas  
cessé d'être en communication avec la terre; c'est que, non seu-  
lement il a reçu des télégrammes, mais il envoyait un accusé  
de réception à chacun.

Dans la dernière journée, cette journée dramatique du 20  
décembre, il n'a pas donné au cours des nombreuses communica-  
tions qu'il a eues, le moindre signe d'appréhension. La T.S.F.  
fonctionnait avec tant d'obéissance que le "Provence" cuirassé,  
qui naviguait sur la côte de Provence a entendu distinctement les  
appels du Dixmude.

Organisation météorologique du voyage. -J'ai ici la liste  
très complète des postes émetteurs avec lesquels il communiquait  
Il avait par devers lui l'horaire des télégrammes météorologiques  
qu'il pourrait recevoir de dix minutes en dix minutes et tenir  
en main la carte du temps. Je lis :

"Heures d'émission : une heure  
émissions de ces postes, mais on avait avisé, par l'intermédiaire  
du général du 19ème corps les postes d'infanterie El Golea, De  
Salah, Ouled-Béchar, Sfax, Kébili, du voyage du Dixmude.

Ainsi, vous voyez comment ce voyage fut minutieusement  
préparé.

On a dit : le gouverneur général de l'Algérie n'en a pas  
été avisé. Je fus étonné de cette affirmation. Quelques jours  
après je recevais la visite de l'amiral Verney, commandant les  
frontières de l'Algérie. Je lui dis : "Comment n'avez-vous pas été  
prévenu ?" - "C'est une question peut-être de protocole, me  
répondit-il, je ne suis pas prévenu par le gouverneur général  
en personne parce que nous étions en communication directe et  
constante avec ses bureaux et avec le commandant du 19ème corps  
dont dépendaient tous les postes sahariens. Il avait pris toutes  
les précautions pour les avertir et leur dire ce qu'il y avait  
à faire pour renseigner le Dixmude". J'ai ici la liste des 614-  
6 h. 40 "

grands navires à mouvement électrique qui venaient de la France,  
Ainsi, on va de 22 h. 20 à 1 h = 10. Toutes les dix minutes  
de minute en minute. Il a pu faire sa carte  
il recevait communication de tous les postes émetteurs et il  
recevait tous les renseignements météorologiques émanant de France,  
d'Algérie et d'Europe.

Je vois : Carabancel; Espagne; Rome; Italie et Malte. Donc,  
la protection météorologique était complète :

Ce n'est pas tout: il y avait des postes de T.S.F. postes  
météorologiques qui envoient de dix minutes en dix minutes, de  
toutes les surfaces du globe, les renseignements en leur possession.

Trois postes étaient particulièrement chargés de suivre  
le Dixmude, c'étaient ceux de Cuers, de Baraki et de Bizerte. Lorsque  
entré dans la zone saharienne, il ne pouvait plus recevoir les

émissions de ces postes, lorsqu'on avait avisé, par l'intermédiaire du général du 19ème corps les postes d'Inifel El Goléa, In Salah, Colomb-Béchar, Sfax, Kibili, du voyage du Dixmude.

Ainsi, vous voyez combien ce voyage fut minutieusement préparé.

On a dit : le gouverneur général de l'Algérie n'en a pas été avisé. Je fus étonné de cette affirmation. Quelques jours après je recevais la visite de l'amiral Varney, commandant les frontières de l'Algérie. Je lui dis : "Comment n'avez-vous pas été prévenu ?" - "C'est une question peut-être de protocole, me répondit-il, je ne fus pas prévenu par le gouverneur général en personne parce que nous étions en communication directe et constante avec ses bureaux et avec le commandant du 19ème corps dont dépendaient tous les postes sahariens. Il avait pris toutes les précautions pour les avertir et leur dire ce qu'il y avait à faire pour renseigner le Dixmude". J'ai ici la liste des télégrammes, ~~la~~ liste émouvante, des télégrammes envoyés le 20 décembre de minute en minute. Il a pu faire sa carte du temps; d'heure en heure il a été prévenu.

Le service d'Alger, dirigé par M. Lasserre a prévu, dès le 20 décembre au matin la tempête et il prévenait le Dixmude auquel il envoyait une série de télégrammes mentionnant le mauvais temps en même temps qu'il recevait les télégrammes de l'amiral Fatou. Aussi lui conseillait-il d'aller à Baraki où il y avait des ballons d'hydrogène et d'attendre là le retour du beau temps.

J'arrive à la cinquième question : Pourquoi alors que tous les rapports sont formels sur le danger certain provenant de l'absence de tout refuge, n'a-t-on pas interdit le voyage en Afrique où il n'y avait pas un seul poste organisé à l'heure de l'appareillage ?

xxx d'abord aux mots suivants :  
Je réponds àxxxx : "le voyage en Afrique où il n'y avait pas un seul poste organisé à l'heure de l'appareillage".

Il n'y avait en Algérie le poste de Baraki destiné à recevoir le Dixmude. Aussi, le commandant du centre de Cuers avait-il fait connaître à l'amiral Fatou : "Solution envisagée susceptible de servir".

M. LE HARSE. On a prévenu à 8 heures du soir qu'il y aurait un coup de temps vers deux heures du matin.

M. LE MINISTRE. A 6 h 30 le Dixmude demande au centre de Baraki des renseignements atmosphériques sur l'Algérie.

Voici ce que répond Baraki : "Une dépression sur xxx surgira ...

pluies tomberont sur parties nord

... beau temps, vents variable faibles ou modérés".

Deuxième télégramme expédié à 9 h. 20 "Vent fort est nord du nord par In Salah; situation sur l'Afrique xxx assez calme "

Le Dixmude accuse réception de ce télégramme à 11 H 54, le 20 décembre.

A 12 h. 30, le 20 décembre, le Dixmude reçoit xxx un autre télégramme où on lui demande de donner sa position.

Ainsi, d'heure en heure, le Dixmude était averti du temps. Cependant on dit qu'il a été envoyé sans protection aucune et j'en viens alors à la cinquième question :

Pourquoi alors qu'entous les rapports sont formels sur le danger certain provenant de l'absence de tous refuges, n'a-t-on pas interdit le voyage en Afrique où il n'y avait pas un seul poste organisé à l'heure de l'appareillage ?

Je vous ai dit qu'un poste devait être installé à Maison-Blanche et qu'il devait être au point en mi-décembre; qu'à la suite de retards, son achèvement n'était plus prévu que pour la mi-janvier. Mais, ~~xxxxx~~ la Marine avait son poste de Baraki, et y avait fait établir un terrain d'atterrissement ; à côté de ce terrain, il y avait une usine et une installation d'hydrogène complète. Dès lors, il ne faut pas dire qu'il n'y avait pas un point de refuge en Algérie puisque ce centre avait été préparé pour recevoir le Dixmude. Il était même dans les intentions du commandant du Dixmude d'aller faire un exercice de campement à Baraki et de s'y ravitailler. S'il n'avait pas été barré par ce coup de vent nord-ouest, à trois cents kilomètres d'Alger, il aurait rejoint Baraki, y aurait fait sa prise de campement et, s'y serait ravitaillé.

Or, pendant qu'il faisait mauvais temps sur la Méditerranée occidentale, régnait un très beau temps sur l'Espagne; il aurait donc pu revenir à Cuers par les îles Baléares. ~~xxtétaikxégalement~~ Cela entraînait tellement dans ses intentions. qu'au moment du départ, le service météorologique de Cuers lui avait signalé un coup de mistral à l'est et le commandant du Plessis répondit : "Cela ne nous gêne pas, nous nous ravitaillerons à Baraki et nous reviendrons par les Baléares." Donc, il n'est pas juste de dire qu'il n'y avait pas de refuge en Algérie puisque Baraki en possédait un organisé et avec du personnel. Ceci a de l'importance car il faut deux ou trois cents hommes pour utiliser ce campement, pour pouvoir tirer sur le ballon et l'amener à l'amarrage. Si ces hommes n'ont pas reçue une instruction spéciale au moment où le dirigeable arrive vers le sol, ces hommes sont pris de peur et s'enfuient. Or, les gens de Baraki avaient, avec le "Méditerranée" fait une

fait une première expérience de prise de campement. On aurait reçu le Dixmude si celui-ci avait pu rallier Baraki sans le coup de vent.

vu

Sixième question : En l'état de sept ballonnets mauvais et deux douteux sur seize, comment a-t-on pu prendre la responsabilité de la sortie du Dixmude?

Cette question est très importante. Elle a préoccupé l'opinion générale et la commission. Je suis heureux de vous rassurer par la lecture suivante :

"Le Dixmude avait été consolidé avec des ballonnets en tissu recouvert intérieurement ..." "

Ces ballonnets avaient été commandés par le sous-secrétariat d'Etat de l'aéronautique et avaient subi les épreuves réglementaires

M. LE COMTE DE BLOIS. Il serait intéressant d'entendre ultérieurement et après M. le ministre, M. le sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique.

M. LE PRESIDENT. La commission appréciera.

M. LE MINISTRE. Ces ballonnets avaient donné satisfaction au point de vue de la forme et de la résistance, mais, sur 16 ballonnets, six avaient paru douteux et on comptait les remplacer par les ballonnets que le sous-secrétaire d'Etat possédait dans ses magasins à Chalons-Meudon

M. LOUIS TISSIER. ET qui en venaient.

*c'est à dire*

M. LE MINISTRE. L'un deux fut dopé et vernissé pour le rendre étanche. Il restait quatre ballonnets dont l'étanchéité était douteuse.

M. LOUIS TISSIER. Cela s'agissait d'un des seize ballonnets de la fourniture, c'était le ballonnet de chassis qui a été remplacé par Chalais-Meudon et qui fut dopé. Finalement, on a remplacé ce ballonnet fourni par Chalais-Meudon.

M. LE MINISTRE. Deux des ballonnets étaient qualifiés "mauvais". Cela a ému l'opinion publique. Mais il ne faut pas comprendre ce qualificatif "mauvais" dans son sens absolu; il faut lui donner le sens qu'il a dans les marchés et que lui attribuent les commissions de réception. J'ai sous les yeux un extrait du marché du 6 mai 1922, marché passé par le service technique du sous-sécrétariat d'Etat:

"l'épreuve d'étanchéité dure quatre heures.

"L'augmentation du poids spécifique du gaz pendant quatre heures ne devra pas dépasser 15 grammes par mètre cube par ballonnet. Si l'on fait cette multiplication, on trouve que la perte de charge utile correspondant par jour, précisément des essais et enregistrée ... dans le cas où l'augmentation spécifique serait supérieure au double du poids indiqué, le ballonnet défectueux serait refusé" par jour. Cela veut dire que si le ballonnet n'est pas complètement étanche, si l'étoffe est poreuse, la fuite du gaz ne doit pas être supérieure à un gramme 25 par mètre cube; si elle est seulement à 1,27 ou à 1,28, le ballonnet est qualifié "mauvais" et il est refusé. Il y a eu deux ballonnets dont la fuite s'est trouvée supérieure à 1 gr. 25 par mètre cube, mais très légèrement supérieure.

J'ai sous les yeux l'état des ballonnets du Dixmude en décembre 1923, après les essais. Voici ce que je lis :

"Pour le deuxième ballonnet la perte de force ascensionnelle spécifique par jour est de 1,9 au lieu d'être de 1,25;

"Pour le quatrième ballonnet, la perte spécifique est de 1,40;

"Pour la quatorzième ballonnet, elle est de 1,9;

"Pour le ballonnet 15, elle est de 1,3 au lieu de 1 gr 25".

Ce sont des différences qui ne signifient rien au point de vue de l'utilisation. Le ballonnet dépassait la limite d'éta-  
chéité prévue au marché et qui permettait de le recevoir avec le qualificatif "bon"; mais il ne pouvait être refusé car il aurait fallu qu'il fût au-dessous de 1,50.

Quelles sont les conséquences de cette insuffisance au point de vue de la sécurité ? Les conséquences sont nulles. Je vous ai donné la perte par mètre cube. Pour avoir la perte totale, il faut multiplier cette perte spécifique par le cube de chaque ballonnet. Si l'on fait cette multiplication, on trouve que la perte de charge utile correspondant par jour, résultant des essais et enregistrée officiellement était de 53 kgs. par jour. Le Dixmude avec ses 60.000 mètres cubes, dans l'état de ses ballonnets perdait 53 kgs. par jour mais en même temps, il s'allégeait d'un poids bien plus conséable puisqu'il consommait de l'essence. Il consommait par jour 4.500 kgs. d'essence. Donc, par suite de ce que l'on a appelé la défectuosité de ses ballonnets, il ~~perdait~~ par jour 53 kgs. d'autre part, par suite de sa consommation d'essence, il s'allégeait de 4.500 kgs. Donc, l'allourdissement résultant de cette défectuosité était insignifiant puisqu'il était d'un centième environ de sa force ascensionnelle.

Voilà pourquoi la défectuosité signalée dans l'état des ballonnets pouvait intéresser, au point de vue de la réception, mais, en aucune façon, au point de vue de la sécurité.

Pourquoi intéressait-il les ballonnets au point de vue de la réception ? Parce que cette défectuosité ne correspondait pas à une diminution de sécurité, mais à une consommation plus grande d'hydrogène. La défectuosité se faisait sentir non pas quand il était en ascension -celle-ci durait trois jours- car il

perdait trois fois 53 kgs., mais elle se faisait sentir lorsque le ballon était au hangar et là il pouvait rester des mois. La perte s'accumulait et pouvait devenir assez considérable pour nécessiter le remplacement du ballonnet. D'où une dépense. Ces defectuosités intéressaient donc la commission de réception au point de vue budgétaire puisqu'elles représentaient une dépense complémentaire d'hydrogène.

[mentionnées pratiques] pour la première fois à la section aéronautique. Elles sont assez peu précises pour donner des dixièmes de centaines.

[mentionnant que dans les autres] Les expérimentateurs sont arrivés à trouver qu'au bout d'un certain temps l'onge avait une force ascensionnelle plus grande, pas autre chose. Cela montre quel compte il faut tenir des appréciations de ces commissions de réception pour déterminer le prix d'achat alors que le seul point critique est la force ascensionnelle que l'onge constatait

M. LE MINISTRE. Il y avait un autre point de ces essais qui concerne le critérium des ballonets. Il ne s'agissait pas de déterminer la densité du ballon, mais de la limite de sa dureté. Ces diminutions de densité, parce que ces appareils ne peuvent déterminer des pertes de 1,25 à 1,9. Ces appareils ne peuvent donner précisément les conditions de réception prévues par la réglementation. Il aurait fallu des dynamomètres. Ces expérimentations se pratiquaient pour la première fois à la section aéronautique. Elles sont assez peu précises pour donner des dixièmes décimales.

Les expérimentateurs sont arrivés à trouver qu'au bout d'un certain temps le ballon avait une force ascensionnelle plus grande, pas autre chose. Cela montre quel compte il faut tenir des appréciations de ces commissions de réception pour déterminer le prix d'achat alors que le seul point critique est la force ascensionnelle que l'on constatait inférieure. Il désignait, à l'entrée de l'été, de se trouver en état d'infériorité. Aussi, réclamait-il le changement de ses ballonets, mais il ne le réclama pas immédiatement.

Voici ce qu'il dit dans son rapport : "Si ce remplacement n'a pas lieu avant six mois, il faudrait renoncer à effectuer les essais multiples qui peuvent être entrepris par le Dixmude." Ceci était écrit le 17 novembre.

Ensuite, il n'exige pas le remplacement immédiat, mais seulement dans six mois.

Alors intervient le point de vue budgétaire. Le commandant Hennique qui était moins ardent, plus pessimiste que le commandant du Plessis, qui commandait le centre de Chars, transmettait la réponse du commandant du Dixmude en disant qu'il n'y avait pas besoin de procéder immédiatement au remplacement des ballonets.

M. LE MINISTRE. Il y avait un autre point de vue, en ce qui concerne la critique des ballonnets. Il ne s'agissait pas de la sécurité du ballon, mais de la limite de sa durée. Quant un ballonnet n'est pas complètement étanche, qu'il ne réalise pas complètement les conditions de réception prévues par les commissions, il est apparu que sa porosité s'augmentait à la chaleur, et que, pendant les mois d'été la perte du gaz pouvait être assez considérable pour que le ballon perdit une partie de sa valeur.

La durée d'~~experience~~ du ballonnet est de deux ans. Si l'étanchéité n'est pas complète, il peut ne durer que un, six, ou huit mois.

Comme le commandant du Dixmude sentait approcher le moment où le dirigeable pouvait aller vers sa fin, il ne voulait pas diminuer cette durée d'expériences par des ballonnets de qualité inférieure. Il craignait, à l'entrée de l'été, de se trouver en état d'infériorité. Aussi, réclamait-il le changement de ses ballonnets, mais il ne le réclamait pas immédiatement.

Voici ce qu'il dit dans son rapport :

"Si ce remplacement n'a pas lieu avant six mois, il faudrait renoncer à effectuer les essais multiples qui peuvent être entrepris par le Dixmude." Ceci était écrit le 17 novembre.

Ainsi, il n'exige pas le remplacement immédiat, mais seulement dans six mois.

Alors intervient le point de vue budgétaire. Le commandant Henrique qui était moins ardent, plus pomdéré que le commandant du Plessis, qui commandait le centre de Cuers, transmettait le rapport du commandant du Dixmude en disant qu'il n'y avait pas besoin de procéder immédiatement au remplacement des ballonnets.

En définitive, la défectuosité du ballon s'est traduite par une perte d'argent. La vraie solution c'est de ne pas payer les ballonnets au prix demandé et de les recevoir au rabais.

"En définitive, disait le rapport, les ballonnets 8 et 11 sont bons; les ballonnets 4, 12 et 15 semblent devoir être acceptés avec rabais".

Ainsi il proposait simplement de les recevoir au rabais, de compenser sur la diminution de prix le supplément de dépenses occasionnées par la consommation d'hydrogène.

#### Septième question:

"Comment se fait-il qu'on ait permis la sortie du Dixmude après avoir eu connaissance du compte-rendu sommaire de la sortie du 21 au 24 novembre ? "

~~XXX~~ Rien ne pouvait faire prévoir que le Dixmude était indisponible. Lorsqu'il est arrivé ~~XXX~~ a constaté qu'il n'avait subi aucune avarie.; que la sortie du 21, 24 novembre avait amené un ~~XXX~~ redoublement de confiance dans ce magnifique dirigeable et que le commandant qualifiait de véritable cuirassé de l'air;

Je vous demande pardon, Messieurs, de la longueur de ces explications (Parlez! parlez!).

J'arrive à la fin.

Huitième Question. "Quelles sont les considérations qui ont amené le ministre de la marine à prendre, l'un le décret du 13 décembre 1921, l'autre l'arrêté du 11 avril 1922, détachant de l'état-major général de la marine le service central de l'aéronautique."

La question est très intéressante. Elle a été soulevée à

la commission de la marine par M. de Blois. Elle avait fait l'objet, bien auparavant, de rapports très remarquables signés de vous, monsieur le président. J'en fais la remarque avec plaisir. Il s'agit de vos rapports du temps de la guerre.

En 1914, un article 59 de la loi de finance du 15 juillet au ministère de la marine, autorisait ~~Maxxxédits aux ministères et aux marines~~ la création d'un emploi de chef du service central de l'aéronautique. Le décret de juillet 1914 constituait un service central autonome comme toutes les autres directions, c'est-à-dire relevant directement du ministre et, au point de vue militaire, placé sous la haute autorité du chef d'état-major général.

Nos institutions sont, malheureusement, éphémères. Ce service aussitôt créé fut supprimé.

En 1916, un décret du 8 septembre abroge le décret du 10 juillet 1914 et répartissait les répartitions du service aéronautique entre les différentes directions du ministère. Cette mesure fut vivement critiquée au parlement et amena de Mxxx la part de M. de Kerguesec, rapporteur de la commission des finances de la Chambre, dans ses rapports dont j'ai parlé, une protestation très énergique.

M. de Kerguesec ~~xxxkxxxix~~, se fondant sur la loi de 1914, mettait en lumière avec force la nécessité de centraliser toutes les attributions aéronautiques sous l'autorité d'un seul chef dépendant du ministre. Il disait :

"L'aviation maritime n'a pas de chef....

... l'action de tout instant qui serait indispensable."

M. LE PRESIDENT. C'était au moment de la guerre.

M. LE MINISTRE. Et il ajoutait :

"Le rôle du chef d'état-major général est ...

et lorsqu'il le constate il doit  
se tourner vers le chef de l'aviation militaire qui, lui, réalise".

M. LE COMTE DE BLOIS. JE lis dans les considérants du décret  
du 8 septembre 1916

"Il était opportun que toutes les parties (conception, construction et utilisation) du nouveau service, nécessairement peu développé à ses débuts, fussent concentrées en un organisme unique. Mais les événements ont montré la nécessité d'élargir le rôle de l'aéronautique maritime. "Dès lors s'est révélée l'insuffisance de l'organisme chargé de faire face à ces nouveaux besoins: insuffisance du personnel technique pour procéder aux études préparatoires, insuffisance de moyens d'action pour entretenir et réparer le matériel.

"Il est impossible de renforcer l'organisme en lui laissant son autonomie complète, sans déterminer des doubles emplois onéreux. D'autant plus que la pénurie de personnel ne permettrait pas de recourir à cette solution.

"Le remède paraît donc être de faire bénéficier l'aéronautique maritime des organisations puissantes dont la marine dispose, en lui donnant notamment le concours du service des constructions navales. La nouvelle organisation ne nuira pas à l'unité de vues qui doit être nécessairement sauvegardée."

Par conséquent, le décret de 1916 cherchait à former dans le service aéronautique, une unité de vue. Par conséquent, il n'y a pas de contradiction.

M. LE PRESIDENT. QUAND j'ai pris mes fonctions de rapporteur, revenant de la guerre, en décembre 1915, il n'y avait rien comme ~~qu'aux~~ ~~la~~ aéronautique maritime. J'ai trouvé à ce moment un malheureux commandant Noel qui avait fait des miracles avec un petit ingénieur à trois galions, très modeste et très intelligent. A eux deux, ils étaient arrivés à mettre quelque chose debout.

Dès que j'ai pris mes fonctions, j'ai senti la nécessité de faire quelque chose pour l'aviation maritime ~~car~~ il y avait là pour l'avenir une carrière formidable ouverte à l'activité navale.

Mon premier acte a été de me rendre à Dunkerque. Je suis entré pour la première fois en contact avec M. de Laborde alors lieutenant de vaisseau. Cette prise de contact fut un peu dure: vous connaissez le caractère de cet homme de haute valeur. Après une entrevue qui dura de six heures à dix heures du soir, nous comprîmes qu'il y avait quelque chose à faire.

A la suite de mon voyage; je fis une tournée et je dis au ministre de la marine : "Il n'est pas admissible de laisser l'aéronautique dans cette situation. Cette une arme admirable qu'il faut créer de toute pièce."

A ce moment le malheureux commandant Noel se trouvait pris dans la lutte formidable du chef d'état-major général contre lui. Ce chef d'état-major ne croyait pas à l'aviation maritime et tous deux étaient en opposition terrible. Il fut même question de supprimer totalement la faible organisation qui existait au ministère de la marine.

Dans une conversation avec l'amiral Lacaze, celui-ci me dit : "Vous croyez donc à l'aviation maritime ?" - "Oui, j'y crois répondis-je.

Et, malgré son chef d'état-major, il sut réaliser quelque chose. Le premier programme de l'aéronautique maritime a été fait chez moi par le commandant Noel, par l'ingénieur Boutiron (?) et, je crois, par le lieutenant de vaisseau Durand-Vieil. A nous quatre nous avons établi ce premier programme; le programme de la commission des finances de la Chambre.

~~Il n'y a pas de budget pour l'aéronautique maritime, mais~~ Nous l'avons fait voter par la commission des finances, et nous l'avons imposé au Gouvernement.

Voilà le premier stade.

Nous avons voulu ensuite un deuxième programme. Le commandant Noel, parce qu'il avait fait preuve de beaucoup d'indépendance et de volonté, en pleine guerre, sans motif appréciable, alors qu'il avait fait preuve d'un courage auquel on ne peut assez rendre hommage, fut mis à la retraite, jeté dehors, sans aucune compensation.

On appelé à la tête de l'aviation le capitaine de vaisseau Casenave alors capitaine de frégate. Celui-ci arriva à l'aviation maritime. Dans le premier entretien que j'eus avec lui, il dit: quelle avait été sa surprise d'avoir été appelé à la tête de ce service "Donnez-moi à commander un bateau, ~~je rendrai~~ ai les meilleurs services, mais je ne connais rien à l'aviation maritime" et lui répondit : "Ça ne fait rien, venez quand même, ce que vous ferez sera toujours suffisant"; et M. Casenave vint et se mit à lutter vaillamment, ne connaissant pas les choses qu'il devait diriger. Il fit ce qu'il pouvait; cependant il n'a pas réussi.

Dans mon rapport sur le budget je disais que M. Casenave était un officier d'une haute valeur, mais qu'il fallait le laisser à bord d'un bateau où il pouvait rendre les plus éminents services.

Il ne fallait pas le placer à la tête de l'aviation maritime.

En 1919, en rade de Sébastopol, je le rencontrais et il me dit : "Je vous dois des remerciements. Vous avez rendu justice sur mon cas. On pouvait d'ailleurs me laisser à la tête d'un bateau et non pas à la tête d'un service que j'ignore."

Il faut remplacé par le commandant Chauvin qui n'était pas fait pour l'aviation. Il ~~fallut~~ fallut prendre des techniciens, connaîtants cette partie, quels que soient leur grades.

M. LE COMTE DE BLOIS. En aucun temps vous n'avez voulu les rendre indépendants de l'organisation générale.

M. LE PRESIDENT. J'ai été surpris de voir enlever à la marine ses commandes d'appareils. Vous-même, monsieur le ministre, vous avez été rapporteur du budget de la guerre; vous savez dans quelles conditions il a fallu lutter. Il a été bien difficile d'obtenir que la France fut mise en état de défense.

Quant on a séparé <sup>du ministère</sup> la section technique de l'aéronautique, j'ai moi-même déclaré: "C'est une faute grave, en ce moment, il ne faut pas faire cela. On peut le faire plus tard quand on constituera un ministère de production. Mais actuellement, il ne faut pas séparer la section technique du ministère de la marine car ce sont alors les utilisateurs qui indiqueront les choses dont ils ont besoin".

Le fait que l'on a séparé le service technique de l'aviation maritime ~~du ministère~~, a donné un décalage de plusieurs mois. Nous avons été en retard sur tous les programmes votés par le Parlement, retard de huit mois d'abord, de douze mois après, de seize mois enfin.

En ce qui concerne l'utilisation des crédits, c'est, je crois dans mon rapport de 1919, nous avons du voter des crédits pour l'aviation maritime sur lesquels environ 400 millions sont ~~xxxx~~ tombés en annulation. Ainsi, 400 millions n'ont pas été dépensés par l'aviation maritime!

Un détail : la commission des finances de la Chambre avait vu si juste que pendant trois années, elle avait inscrit à son budget des crédits pour dirigeables rigides. Pendant ~~xxxx~~ deux ou trois ans, le ministère de la marine a laissé tomber ces crédits sans les utiliser. Ce n'est que quelques mois avant la fin de la guerre qu'on s'est décidé à passer des commandes pour la construction de rigides. Un rigide ~~fut~~ mis en construction. Lorsque l'armistice ~~arriva~~ arriva, votre prédécesseur le fit détruire. Cela coûta très cher.

Telle fut ma doctrine. J'ai voulu, pendant la guerre, que l'aviation restât là où elle était. Il y avait évidemment à ce moment une surcharge du chef d'état-major général qui ne croyait pas à l'aviation maritime, mais mon rapport de 1919 établit pour la première fois, en ce qui concerne le budget de la marine, une doctrine ~~inexistant~~ de l'état-major, c'est-à-dire la nécessité de l'organiser, comme je le concevais, non seulement tel~~qu'il~~ il est constitué maintenant, avec toutes ses ramifications, c'est-à-dire avec l'école de guerre et les autres organismes, mais aussi avec une organisation complète qui aurait englobé toutes les directions de la guerre, y compris l'aviation.

Telle était ma pensée. C'est un peu rétrospectif.

M. LE COMTE DE BLOIS. C'est très intéressant.

M. LE MINISTRE. Voix Je répète que vous disiez :

"Le rôle du chef d'état-major doit être ...

et lorsqu'il le constate il doit se tourner vers le chef de l'aviation militaire qui, lui, le réalise."

M. LE COMTE DE BLOIS Suivant ses directives.

M. LE MINISTRE. Puis que vous avez cité l'amiral Lacazes, cet homme qui a été ministre des services dont les services ont été si éminents, vous me permettrez de lui rendre aussi hommage et de dire qu'il a été un grand ministre de la marine.

Je reviens donc à l'histoire du décret. Le décret du 10 juillet 1914 avait créé le service central de l'aéronautique. Le décret du 8 septembre 1916 l'a supprimé et a réparti ses attributions entre toutes les autres directions. C'est contre cet éparpillement que s'élevait le rapporteur de la commission des finances de la Chambre. Voici ce qu'il disait ; je n'ai rien à en retrancher. "Ainsi, toute une révolution est faite en deux articles et, au lieu d'une direction unique,

"Telle est la faute fondamentale de l'organisation, faute de laquelle découlent tous les retards actuels. Cette faute, c'est le manque d'abus de trop de directions différentes".

M. LE COMTE DE BLOIS. Cela montre que le cerveau du chef d'Etat-major général n'est pas à lui seul capable de réaliser dans

tous ses détails l'organisation qui lui faut; mais cela ne veut pas dire que la direction de l'aéronautique doit être indépendante de lui.

Je pose la question :

M. LE MINISTRE. Je montre simplement l'évolution des idées.

Nous en étions là lorsqu'à la suite du rapport de M. de Kerquezec, et du mouvement d'opinion du Parlement, mon prédécesseur a rétabli le service de l'aéronautique, par décret du 13 décembre 1921.

Quel était le rôle de l'état-major général dans cette organisation?

Voici ce que disait le décret du 13 décembre 1921:

"Le service central de l'aéronautique maritime fonctionne sous l'autorité directe du ministre de la marine .

"Le chef du service central de l'aéronautique maritime a dans ses attributions les questions techniques et administratives relatives aux aéronefs ainsi qu'aux installations immobilières nécessaires à leur utilisation.

"Il soumet au visa du chef d'Etat-major général, avant de les présenter à la signature du ministre, toutes les affaires intéressant la préparation à la guerre navale".

Cette simple mention est critiquable comme le fait observer M. de Blois parce que l'état-major général tel qu'il existe - car le rapport de M. de Kerquezec se rapporte à une époque où il n'existe pas - parce que l'état-major général dis-je est le cerveau. Il faut distinguer entre le cerveau, le chef d'état-major, et les services , qui sont des services d'exécution, qui sont les bras.

Pour soulager l'état-major de ce qui n'est pas conception ou étude

militaires, on a donné aux services la gestion purement administrativ des crédits, mais sous la direction de l'Etat-major.

M. LE COMTE DE BLOIS. Nullement. Voila les considérations du rapport ...

M. LE MINISTRE. Pardon, Je ne parle pas en ce moment du décret, j'expose une théorie. Cette conception est la vôtre comme la mienne. Dans une conception théorique du ministère de la marine, nous devons avoir à l'état-major qui est à la tête d'où partent les directives et des services, qui sont les services d'exécution et qui réalisent les directives et les conceptions de l'état-major général.

Comment a-t-on appliqué cette conception théorique au cas de l'aéronautique ?

Le décret de 1921 crée un service d'aéronautique.

M. LE COMTE DE BLOIS. "Distincts de l'état-major général" dit l'article 14

M. LE MINISTRE. Parce que tous les services sont distincts; car si le bras obéit au cerveau, il n'est pas distinct du cerveau.

Le décret de 1921, dans son article 44 bis dispose que  
"Les questions techniques et administratives relatives aux aéronefs ainsi qu'aux installations mobilières nécessaires à leur utilisation seront dans les attributions du chef du service central de l'aéronautique qui soumet au visa du chef d'état-major général, avant de les présenter à la signature du ministre", toutes les affaires intéressant la préparation à la guerre navale."

Par cette mention, on s'éloigne de la conception que j'indiquais tout à l'heure. Mais ce décret de 1921 n'avait pas une vie propre. Ses articles ont été insérés dans un décret plus général qui est devenu le décret du 27 décembre 1921 relatif au haut commandement. Dans la disposition sur le service aéronautique est devenue l'article 44 bis.

Que dit ce décret qui définit les attributions du haut commandement ? Il dispose dans son article 19 :

"Le chef de l'état-major a la responsabilité de tout ce qui touche directement à la préparation à la guerre navale et, en particulier à l'organisation des forces navales à leur mobilisation, à la préparation des études et des plans de guerre, aux mouvements et à l'entraînement de la flotte".

Dans l'article 21, le décret définit les relations de l'état-major général avec les services. En voici le texte :

"Les directeurs et chefs de service de l'administration centrale sont, pour tout ce qui concerne la défense du littoral, la mobilisation et l'armement de la flotte, la constitution des effectifs et des approvisionnements, et, d'une façon générale, pour tout ce qui a trait à la préparation de la guerre, tant au point de vue du matériel qu'à celui du personnel placés sous l'action militaire du vice-amiral chef d'état-major général".

Par conséquent, s'il y a eu -je le regrette- une imperfection de rédaction dans le décret qui est devenu l'article 44 du décret du 13 décembre 1921, le décret du 27 décembre, dans ses articles 19 et 21 revient à la véritable doctrine.

Ainsi, Messieurs, il faut pour tenir compte des justes observations de la commission de la marine, établir plus de coordination entre les divers articles de ce décret et modifier sur certains points l'article 44; c'est-à-dire les dispositions concernant le service de la marine.

central de l'aéronautique.

~~xxxxxx~~ En fait, cette rectification a été faite par moi. Dans la pratique, les choses se passent comme vous le désirez, comme elles doivent se passer. Le chef d'état-major général a la haute main sur le service central. J'ai pris un arrêté portant application du ~~2x~~ novembre 1921. Cet arrêté règle simplement des répartitions d'attribution entre les différents bureaux du personnel de l'aéronautique et dans chacune des lignes de mon arrêté, je vise cette fonction de haute direction de l'état-major général. Ainsi,

"Formations: bureau du personnel technique..."

"Réglementation concernant ce personnel, - D'accord avec le bureau d'état-major général,

"Deuxième section, études -

"Liaison avec l'état-major général et les services techniques de la marine ~~xxxxxx~~ après fixation de l'aéronautique maritime."

Par conséquent, par cet arrêté bien modeste, j'ai eu la préoccupation constante d'augmenter la haute direction, le droit de regard de l'état major général.

M. LE PRESIDENT. ALORS le chef d'état-major général lui-même aurait dû voir ce programme et le contrôler. C'était de la préparation à la guerre.

Il était soumis à l'état-major général qui a visé toutes les directives de l'état-major auxquelles on a soumis le programme.

M. LE COMTE DE BLOIS. Je pose une question qui éclairera les réflexions de M. le Président.

Un programme d'entraînement est soumis à l'état-major général. Ce programme d'entraînement suppose des hangars; or, la construction des hangars dépend d'un autre organisme que l'état-major général. Le chef d'état-major général peut donc dire : ce qui concerne la construction des hangars ne me regarde pas.

MINISTRE

M. LE PRÉSIDENT. J'ai ici la dépêche du 23 avril relative aux campements: elle porte le visa du chef d'état-major général.

J'ai ici une note de l'amiral Giffy auquel je demande comment concevez-vous vos relations avec l'état-major général?

Je crois à l'action des personnes plus qu'à l'action des textes,

L'amiral

Lorsque M. Lauxade a quitté la direction de l'aéronautique j'ai un candidat: je ne l'ai pas nommé, pour prendre le candidat du chef d'état-major général afin d'assurer la liaison nécessaire; Le chef d'état-major général m'a dit : "L'amiral Giffy est dans ma main, il faut le nommer". Je lui ai donc demandé: comment concevez vous votre rôle et voici ce qu'il m'écrit :

"Le chef du service central de l'aéronautique se considère comme un troisième sous-chef de l'état-major général".

Il est en contact constant avec l'état-major général.

Mais les personnes passent et les textes restent et, comme j'estime que le décret de 1921 a laissé subsister une lacune, j'ai demandé à l'état-major général d'étudier une modification du décret du 21 décembre 1921 dans lequel j'introduirais ce droit de surveillance constant de l'état-major général.

M. LE PRESIDENT. Ne dites pas surveillance, dites direction.  
Le chef d'état-major doit dire : Voici ce dont j'ai besoin, voici le rôle que devront remplir tel et tel instrument de guerre; vous devez faire cela dans telle ou telle condition.

M. LOUIS TISSIER. Si cela est possible; ce dont le ministre seul est juge.

M. LE PRESIDENT. Mais c'est le chef d'état-major général qui donne les directives de guerre.

M. LOUIS TISSIER. Il ne faut pas dire le chef d'état-major général est le cerveau et les bureaux sont les bras, il faut dire: le chef d'état-major et les bureaux sont les bras du ministre; c'est le ministre qui est le cerveau.

On a une tendance à donner au chef d'état-major général non pas la conception de la guerre mais à faire de lui un organisme d'enseignement et d'étude, mais à lui faire donner en même temps des ordres d'exécution sur les détails.

M. LE PRESIDENT. C'est le ministre qui les nomme.

M. LE MINISTRE. Le chef d'état-major général est le subordonné du ministre.

M. LE PRESIDENT. C'est le chef d'état-major qui étudie, examine les problèmes et dit : voilà le problème tel que je le conçois, mais le ministre reste le chef.

M. LOUIS TISSIER. C'est le ministre qui compte avec les deniers de l'Etat.

M. LE PRESIDENT. Nous sommes d'accord.

M. LE COMTE DE BLOIS. Il faut que le chef d'état-major général ait à connaître des moyens d'exécution que les programmes de la supposent. Le programme aux sorties du pôle suppose des hangars. Il faut donc que le chef d'état-major général soit fondé à réclamer les hangars s'il croit qu'ils sont nécessaires pour la réalisation

d'un programme.

M. LE MINISTRE. En fait, cela se passait ainsi. Je reconnais que le texte est insuffisant, je le ferai modifier.

M. JAMES HENNESSY. Ce n'est pas une ~~préparation~~<sup>préparation</sup> de guerre, mais un exercice.

M. LE PRESIDENT. C'est un entraînement à la guerre, c'est la même chose. Le mot a varié. On a dit d'abord c'est un exercice d'entraînement et on a ensuite employé l'expression "exercice de préparation à la guerre". Un exercice d'entraînement n'était qu'un circuit autour de Cuers.

M. LOUIS TISSIER. Un exercice de tir sur un cuirassé quoi qu'exercice est cependant une préparation à la guerre. On ne demande pas l'avis du ministre pour y procéder.

Je demande qu'on ne tranche pas de questions de principe à propos du Dixmude.

M. LE COMTE DE BLOIS. JE ~~demande~~ le demande, moi.

M. LE MINISTRE J'ai là une note de l'état-major général qui, je crois, nous mettra tous d'accord, car si je ne considérais pas que cette doctrine est irréprochable au point de vue responsabilités, je ne la ferais pas consacrer.

M. LOUIS TISSIER. Restons-en au Dixmude, Messieurs, nous n'avons pas à établir ici les rapports entre l'état-major général et les différents organismes.

M. LE MINISTRE. Il s'agit de régler les rapports de l'état-major général et du service central aéronautique.

des responsabilités Voici la note qui émane de l'état-major général:

signalo. "Ce texte manque de précision. Les attributions respectives  
je ne suis trouvé en présence d'hommes qui déclarent, à l'unanimité,  
qu'une responsabilité collective ne peut être poursuivie et qu'une  
responsabilité particulière ne peut être mise en cause.

Il. le maréchal Foch me remettra le rapport de la déclaré

"Les exécutants avaient une grande confiance, une confiance  
... dans les formations militaires."

exprimer M. LOUIS TISSIER. Nous sommes d'accord.

M. LE MINISTRE "L'état-major en prend alors la charge ..."

de connaît les véritables possibilités d'un seul courroux que le temps et l'expérience ne ont pas les limites. Des hommes n'ont  
pas voulu "Quand ce personnel est ainsi formé, il est attribué ...  
Pourquoi leur en faire un reproche? N'est-ce pas plus facile de bannir  
leur œuvre?"

... prend la charge de son utilisation militaire".

Je suis tout disposé à introduire cette mesure dans le  
texte du décret.

Messieurs, j'en ai terminé. Je m'excuse d'avoir été si long

Je crois avoir répondu à peu près à toutes vos questions.

A vant de terminer, je déclare avoir nommé une commission d'enquête  
qui a examiné les questions d'exécution. J'ai nommé une haute  
commission d'enquête pour étudier les responsabilités. Elle était  
composée des chefs les plus éminents de ce pays, de deux maréchaux  
de deux amiraux, ayant exercé les plus hauts commandements de la  
marine et pris dans le cadre de réserve afin qu'ils aient plus d'in-  
dépendance. Je leur ai demandé d'examiner dans la plus large étendue  
le problème de la conception de l'organisation et de l'exécution de

la sortie du Dixmude. Je leur ai demandé de chercher s'il y avait des responsabilités et de mes les faire connaître. Si l'on m'en avait signalé, je n'aurais pas hésité à frapper: c'eut été mon devoir; mais je me suis trouvé en présence d'hommes qui déclarent, à l'unanimité, qu'aucune responsabilité collective ne peut être poursuivie et qu'aucune responsabilité particulière ne peut être mise en cause.

M. le maréchal Fayolle en me remettant le rapport, me la déclaré

Les exécutants avaient une grande confiance, une confiance illimitée dans l'appareil qui avait été confié à leurs mains pour son expérimentation. Ils ont fait partager leur confiance à leurs exécutants; ils se sont peut-être exagéré les qualités de l'instrument; on ne connaît les véritables possibilités d'un engin nouveau que quand le temps et l'expérience en ont fixé les limites. Ces hommes n'ont pas voulu attendre l'expérience du temps, ils ont devancé le progrès. Peut-on leur en faire un reproche? N'est-ce pas plutôt un hommage à leur rendre?

Je le répète, si une responsabilité m'avait été signalée, je n'aurais pas hésité à frapper. Mais il est une doctrine qu'il ne faut pas poser en principe, à savoir que tout accident dans la marine doit entraîner une sanction, ~~maxxxx~~ met en jeu une responsabilité. Pareille doctrine est dangereuse. Je ne me chargerai pas de l'appliquer. Le risque, c'est l'essence même de la marine.

S'il se trouvait un ministre qui, par pusillanimité voulait toujours appliquer le principe de la responsabilité quand même, on obtiendrait le résultat de voir les caractères flétrir autour de soi. Le commandement doit être un générateur d'énergie; le rôle du ministre est de susciter les élans et non pas de les assoupir. C'est la théorie du commandement telle que je la comprends. Si je la comprenais autrement, je ne serais pas digne de commander au corps d'élite.

à la tête duquel j'ai été placé.

M. LOUIS TESSIER. Vous avez dit tout à l'heure que même avec un vent de cinq mètres, il était très difficile à un raidie facilement parce que la haute-commission a déclaré qu'il n'y avait pas. Je prends également sur moi la responsabilité de la composition de la haute commission. J'ai demandé à ses membres leur opinion. Ils m'ont dit en leur âme et conscience: Il n'y a pas de responsabilité. Peut-être y a-t-il une doctrine insuffisamment établie. Je prends donc la responsabilité de la décision des arbitres et, si je ne la prenais pas, je manquerais aux membres de la commission d'enquête.

J'engagerais, le moment venu, ma responsabilité pour défendre ~~leur~~ opinion et la faire triompher devant le Parlement quelquefois à quatre-vingt-mètres,

M. LE MINISTRE. D'après mes renseignements, pris auprès de gens compétents, la manœuvre de rentrée dans le hangar devient difficile dès qu'on a cinq mètres en travers et dix mètres dans la direction du hangar. Aussi les Allemands ont-ils imaginé le hangar tournant. Ce procédé est très coûteux. C'est pour cela qu'on a dispersé les hangars à Montpellier ou à Nice parce que lorsqu'il y a du mistral à Quers, il n'y en a pas à Nice, ni à Montpellier, qu'il faut faire deux manœuvres de virage.

Les expériences de prises de campements avaient cet objectif. Si le Diable n'avait pas pu rentrer à son hangar, il se serait attendu un arrêt à ces campements.

Il aurait pu être intéressant d'avoir un mât d'ancrage. Les Anglais établissent partout des hangar masts d'ancrage en attendant la manœuvre du hangar.

M. LOUIS TISSIER. Vous avez dit tout à l'heure que même avec un vent de cinq mètres, il était très difficile à un rigide actuel d'entrer dans un hangar.

Il doit y avoir là une petite exagération car les hangars si je ne m'abuse, doivent posséder des rails, qui s'avancent en dehors à quelques centaines de mètres près desquels le ballon peut jeter son guide rôps. Il est pris alors dans les rails et une fois placé là il peut rentrer quel que soit le vent. Il est plus facile de fixer un ballon sur des rails que de l'amarrer à un campement. Même par vent de mistral, le Dixmude n'avait aucune difficulté de rentrer au hangar. Je connais ce vent. Il arrive quelquefois à quatre-vingt mètres,

M. LE MINISTRE. D'après mes renseignements, pris auprès de gens compétents, la manœuvre de rentrée dans le hangar devient difficile dès qu'on a cinq mètres en travers et dix mètres dans la direction du hangar. Aussi les Allemands ont-ils imaginé le hangar tournant. Ce procédé est très coûteux. C'est pour cela qu'on a dispersé les hangars à Montpellier ou à Nice parce que lorsqu'il y a du mistral à Cuers, il n'y en a pas à Nice, ni à Montpellier; grandement y a du mistral à Nice il n'y en a pas à Montpellier.

Les expériences de prises de campements avaient cet objet. Si le Dixmude n'avait pas pu rentrer à son hangar, il se serait en attendant amarré à ces campements.

Il aurait pu être intéressant d'avoir un mât d'amarrage. Les Anglais établissent partout des ~~hangars~~ mâts d'amarrage en attendant la manœuvre du hangar.

M. LOUIS TISSIER. Même avec des vents très forts on peut rentrer au hangar grâce aux rails et aux guides-ropes. Une fois pris dans ces rails, le dirigeable ne craint plus rien du vent

M. LE MINISTRE. Il y a eu des zeppelins incendiés par suite de chocs au moment de l'amarrage.

M. LOUIS TISSIER. On peut rentrer par le mauvais temps. Il ne faut donc pas laisser croire à l'opinion publique qu'avec le vent qui souffle si fréquemment dans le midi on puisse avoir la moindre difficulté. Que l'on soit obligé de faire attention, c'est une autre affaire.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Il faudrait avoir un mât d'amarrage.

M. LE PRESIDENT. Même avec le mât d'amarrage, l'opération est délicate.

M. LOUIS TISSIER. M. le ministre a dit que l'organisation des campements était difficile. Il faut, dit-il, des foyers d'hydrogène qui coûtent des millions ou des tubes en très grand nombre. C'est là une erreur. Les campements sont des organisations où les bâtiments de l'air viennent exceptionnellement. On n'y vient pas prendre de l'hydrogène tous les jours. Une petite fabrique d'<sup>(avec des gaz) presque</sup> hydrogène peut donner les approvisionnements suffisants.

Il est donc possible de multiplier les campements sans avoir des usines considérables dans le genre de celle que vous aurez à Cuers ou à Maison-Blanche

La seule difficulté, ce sera l'eau nécessaire à la fabrication de l'hydrogène et ~~peut-être~~ le lest.

de M. LE MINISTRE. Pour se rapprocher du sol, il faut lâcher de l'hydrogène et le récupérer ensuite.

M. EDWIS TISSIER. Avec le gazomètre, vous aurez facilement de l'hydrogène. On n'en aura guère besoin que tous les huit jours.

M. LE MINISTRE. LE commandant du Plessis demandait plusieurs milliers de mètres cubes.

un de M. LOUIS TISSIER. Un gazomètre vous donnera rapidement quelques centaines de mètres cubes. Ce serait un tort de laisser s'établir des usines complètes qui seraient l'image des usines des grands centres, un tort au point de vue financier.

Ceux M. LE MINISTRE. La doctrine qui semble ressortir du rapport de la haute commission, c'est la doctrine nouvelle des zones libres.

La haute commission dit : Comme le dirigeable est tributaire du temps, qu'il doit cependant utiliser son rayon d'action, il faut répartir le territoire sur lequel il doit voler en un certain nombre de zones correspondant à celles qui ont des régimes différents et dans chaque zone X'avoir un campement.

Dans le voyage du 18 décembre, X le Dixmude, ne pouvant rentrer ni à Cuerni à Baraki; s'il avait eu un campement dans une zone calme, aurait pu le gagner et attendre la fin du mauvais temps.

Mais le ministre ne pouvait pas avoir ce campement sans l'autorisation du Parlement.

Voilà pourquoi la haute commission disait : voilà notre doctrine; mais le dirigeable n'avait pas toutes les garanties de

de sécurité qu'il aurait eues si cette doctrine avait été définitivement établie.

M. FARJON. Avez-vous des intentions, monsieur le ministre, en ce qui concerne le dirigeable "Méditerranée"?

M. LE MINISTRE. Il est indisponible et en réparation et il ne sera pas disponible avant le printemps.

Nous possédons un dirigeable de deux mille mètres cubes; un de trois mille, l'autre de dix mille qui sont en service. Il y a encore des dirigeables en réserve.

Le "Méditerranée" est excellent. Il est allé à Alger et a fait des expériences de prises de campement et est commandé par un jeune officier très brillant. Il est revenu d'Alger à Cuers à travers un orage. Le commandant Stöpfer m'en a fait la description. "Nous étions dit-il au milieu d'éclairs et les hommes ne s'en doutaient pas; ils n'étaient occupés que par le spectacle admirable qui s'offrait à leurs yeux".

Je demandai: "Que faut-il faire pour augmenter encore leur moral ?" - "Mais, répondait le commandant, leur moral est excellent nous n'attendons qu'une chose, c'est de pouvoir voler de nouveau."

J'ai un autre auteur, c'est l'amiral Fatou qui, sur ce dirigeable, a fait le voyage des Pyrénées Méditerranée et il m'a déclaré n'avoir pas eu de plus belle impression de sa vie.

De plus, j'ai le témoignage de M. Eynac, sous-secrétaire d'Etat de l'aéronautique qui a fait le voyage de Rome. Il m'a déclaré : "C'est un moyen de locomotion admirable." Mais le rayon d'action du "Méditerranée" est inférieur à celui du "Dixmude" car il n'a que 25.000 mètres cubes; c'est un instrument très maniable

dont nous ne pouvons nous priver et je n'ai pas le droit d'arrêter  
l'entraînement du "Méditerranée" pas plus que celui des sous-marins.

D'autre part, les dirigeables souples sont excellents; ils  
rendraient de grands services pendant la guerre sous-marine, c'est  
à-dire à la défense des côtes.

On continuera les exercices de prises de campement qui sont  
fort intéressants.

J'ai dans mon dossier la lettre qu'écrivait le commandant  
au Plessis M. LE PRESIDENT. En Afrique?

M. LE MINISTRE. Sur les côtes de France.

En Afrique il s'agit simplement d'une  
information erronée. Quand le ballon "Méditerranée" sera libre, il  
faudra envisager les mesures pour qu'il puisse prendre son vol.

M. JAMES HENNESSY. Quand on augmente beaucoup la capacité  
de ces ballons, ils deviennent moins maniables et les risques de  
l'atterrissement sont plus grands.

Pour aller à Dakar, il faudrait un ballon aussi petit que  
possible et cependant suffisant pour faire un raid aussi prolongé.

M. LE MINISTRE. Le commandant du Plessis avait la plus grande  
confiance, je l'ai dit, dans la capacité du Dixmude. Ses lettres  
sont très enflammées.

M. LE PRESIDENT. TOUTES n'étaient pas aussi enflammées que  
vous le dites.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Il montre un ardent désir de se

Ce qu'il voulait faire qu'à 19 heures, ayant demandé du secours servir de son dirigeable.  
par télégramme, si le commandant du Plessis avait eu un bateau à sa disposition, il n'aurait pas hésité à essayer de procéder à l'évacuation même du Dixmude.

M. LE MINISTRE. Il faudrait un ballon de 120.000 mètres cubes, un rayon d'action beaucoup plus considérable.

J'ai dans mon dossier la lettre qu'écrivait le commandant du Plessis de Grenédan au mois de décembre 1921, dans laquelle il dit qu'il se sent tenté par l'exploit de Christophe Colomb en 1492 et il rêve la traversée de l'Atlantique. Nous nous sommes trouvés en présence de quelque chose de très grand: un effort ~~de vouloir~~, <sup>tenant à</sup> conquérir à la France la primauté dans la route des airs. Ses hommes n'ont pas réussi; ils ont tracé la voie au progrès; d'autres le feront peut-être, mais le ~~maximum~~ de ceux qui sont morts ne périra pas; ce sont des précurseurs dont nous devons saluer la mémoire: je la salue très humblement.

Le commandant du Plessis, je lis ce passage :

" M. BERJEON. Le passage que je viens de mentionner se trouve dans le rapport provisoire du commandant du Plessis sur sa sortie au 21-22 novembre. On ne le retrouve plus dans le rapport définitif, a presque atteint le niveau des magnetos.

"Dans ces conditions, le Dixmude a envoyé un télégramme pour signaler la situation critique "

M. BERJEON. Par message téléphoné à Marseille, puis à Paris, il a donné immédiatement la forme du rapport de mer.

Ce qui veut dire qu'à 19 heures, ayant demandé du secours par télégramme, si le commandant du Plessis avait eu un bateau à sa disposition, il n'aurait pas hésité à essayer de procéder à l'évacuation même du Dixmude.

Que vous ayez pu, au Cabinet du ministre, décider si le voyage qui était projeté devait être exécuté.

M. LE MINISTRE. Le Cabinet du Ministre n'est pas un organisme de décision; il n'avait pas à intervenir.

M. BERJEON. Vous avez été saisi par le décret de 1922; ce n'est pas l'état-major général qui prend la responsabilité des raids et je dis: le Cabinet du ministre, c'est-à-dire le contre-amiral Ginny aurait du ....

M. LE MINISTRE. ~~Et~~ Je vous arrête: l'ammiral Ginny n'appartient pas au Cabinet; il est chef de service comme par exemple le chef de l'artillerie de marine; mais il ne fait pas partie du Cabinet.

M. BERJEON. Le passage que je viens de mentionner se trouve dans le rapport provisoire du commandant du Plessis sur sa sortie du 21-22 novembre. On ne le retrouve plus dans le rapport définitif.

M. LOUIS TISSIER. Il s'agit là d'un rapport de mer.

M. BERJEON. Par message téléphoné à Marseille, puis à Paris, il a donné ~~l'exactitude~~ la teneur du rapport de mer.

M. LOUIS TISSIER. Ce n'est pas la même chose

M. BERGEON. Les frontières de Marseille ont eu connaissance du rapport ~~provisoire~~ définitif ~~du 19 décembre~~, c'est-à-dire le lendemain même du départ pour le dernier raid du Dixmude. Ce rapport est arrivé à Paris le 23 décembre.

Dans aucune des parties de ce rapport définitif, qui est le détail du rapport provisoire, je ne vois pas qu'il soit fait mention à un moment donné de l'intention manifestée par le commandant du Plessis d'évacuer le Dixmude ainsi qu'il l'a dit dans son rapport provisoire.

Il y a là un point très grave.

M. LE MINISTRE. Il sera difficile de faire la lumière sur ce point car les deux auteurs du télégramme et du rapport sont morts.

M. BERGEON. Je vais peut-être vous donner une solution. Lorsque le Dixmude, dans cette sortie du 21-24 novembre s'est trouvé, le 23 novembre, à 19 heures, dans la situation critique qu'il indiquait dans son rapport provisoire, il devait être semblable à un ou même peut-être plusieurs bâtiments de guerre et ces bâtiments ont pu avoir connaissance du télégramme qu'il a lancé puisqu'il en parle dans son rapport provisoire.

A ce moment se trouvait dans le golfe de Gênes un ou deux bâtiments de guerre. En consultant les rapports de mer des commandants de ces bateaux, vous pourriez peut-être retrouver le télégramme que certainement le commandant du Plessis a cru devoir lancer à ce moment.

M. LE MINISTRE. Nous le savons.

Le Dixmude faisait une opération avec l'escadre de la méditerranée. Il a été surpris par une tempête épouvantable. C'était le moment de la visite des souverains espagnols. La tempête fut si violente que les deux flottes espagnoles et italiennes ont du dérader.

Le dirigeable a lancé le signal S.O.S.; il a demandé du secours. Mais, après avoir demander du secours, il est rentré à Cuers par ses propres moyens, victorieux de la tempête et sans avarie. C'est cette double circonstance : d'une part la demande de secours, d'autre part la possibilité ~~extrêmement~~ moins rentrer et le fait d'être revenu sans avarie qui avait donné tant d'enthousiasme aux officiers et à l'équipage du dirigeable.

M. LE PRESIDENT. ON ne peut pas dire qu'il n'y ait pas eu d'avarie.

Le rapport établit par le lieutenant de vaisseau Jouglar, sur le voyage du Dixmude n'est pas aussi affirmatif.

Le lieutenant de vaisseau Jouglar a fait un inventaire du Dixmude. Il signale un certain nombre de points défectueux; notamment en ce qui concerne la facilité de navigation du ballon. Il dit que même à un certain moment il ne pouvait plus manoeuvrer.

M. LE MINISTRE. "Aucune avarie grave, dans des circonsances particulièrement difficiles" avait dit le commandant du Plessis.

M. LE PRESIDENT. J'ai ici le rapport du commandant Jouglar

du Dimanche M. LE MINISTRE. C'est lorsque ces deux flottes étaient  
entrer. Ce sera le commencement de l'œuvre si nous pouvons nous  
obligées de rentrer en rade que le commandant du Plessis écrit les  
mots: "Ce magnifique cuirassé de l'air".

Néanmoins, j'ai la quasi certitude qu'il n'en sera rien. Vous n'ignorez

point que pour la construction des ballonnets du Dimanche et du  
Méditerranée on s'est adressé à un consortium à Niemporodzne. Mais,  
Plessis nous avait dit que ce ballon était dans un état pitoyable.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Il a dit cela avant sa sortie  
de novembre. Cette sortie de novembre semble avoir accru sa con-  
fiance dans son ballon. Il est sorti de ces circonstances épouvan-  
tables avec plus d'ardeur.

M. LE PRESIDENT. Le commandant du Plessis a changé souvent d'avis: M. le ministre fait grand  
état de son opinion. Il existe cependant une lettre formidable  
dans laquelle il parle de l'état des ballonnets.

M. LOUIS TISSIER. De quelle date est cette lettre?

M. LE PRESIDENT. ELLE est du 7 octobre et contient des

choses fort graves.

M. LE MINISTRE. IL avait une affaire personnelle avec les  
services techniques et était assez animé contre lui.

M. LE PRESIDENT. La lettre est très dure. En voici un ex-  
trait:

" Et maintenant, permettez-moi d'attirer votre bienveillance  
sur les plans de nos raids. Il y a des ballonnets fabriqués en France  
attention sur l'avenir du dirigeable'. Il est possible que les raids

du Dixmude finissent quelque jour par décider la Marine à construire. Ce sera le couronnement de l'œuvre; si toutefois nos ingénieurs et nos industriels profitent de cette commande. Mais, hélas, j'ai la quasi certitude qu'il n'en sera rien. Vous n'ignorez point que pour la construction des ballonnets du Dixmude et de Méditerranée on s'est adressé à un consortium : Nieuport-Astra, société anonyme de navigation aérienne (**S.T.A.N.A.**) Réseau aérien Transafricain (**R.A.T.**) qui, en réalité voilent Zeppelin et sa filiale de Tempelhof. Nous en avons d'ailleurs été pour notre courte honte car les "ballonnets" fournis par ces "hommes de paille" ne valent rien."

Voilà un homme qui affirme que ces ballonnets ne valent rien.

M. LOUIS TISSIER. Le commandant du Plessis était un commandant de haute valeur mais qui avait des qualités et des défauts.

Il était inventeur et avait voulu fabriquer lui-même des ballonnets ne sachant pas quelles difficultés cela comportait. Il avait eu l'idée de se servir de l'acétate de cellulose pour fabriquer des ballonnets comme l'on fait des toiles d'avion. Or, ce procédé ne valait rien.

Il était persuadé que ces ballonnets étaient fabriqués en Allemagne

M. LE PRESIDENT. Ils étaient fabriqués à Paris, mais par des Allemands. Il existait une lettre de M. Peretti de la Rocca.

M. LOUIS TISSIER. Il y a des ballonnets fabriqués en France sur les plans allemands mais avec deux contremaîtres français et un autre contremaître ...

M. LE PRESIDENT. Allemand.

M. LOUIS TISSIER. C'est inexact.

M. LE PRESIDENT. M. Peretti de la Rocca le dit dans une lettre;

M. LOUIS TISSIER. Les Allemands ont envoyé des contremaîtres et des contremaîtres et ils ont fourni la formule. Il y a eu là tout un travail que je ne peux vous indiquer. Il s'agit de procédés de Zeppelin que nous ne possédions pas. Dix années auraient été nécessaires pour trouver des choses semblables.

Le contrat qui a été conclu avec un Français, donnait le droit à la France d'avoir un regard sur tous les constructions de zeppelins sur tous les pays limitrophes sauf l'Allemagne.

M. LE PRESIDENT. Nous avons une lettre du président du conseil au ministre des travaux publics. Cela semble grave.

M. LOUIS TISSIER. Quand le service technique a essayé ces ballonnets, on a employé la méthode d'essai allemande qui n'est pas précise, mais qui leur suffisait parce qu'il se contentait d'avoir une moindre exactitude mathématique. Dans ces essais, on a trouvé qu'en perdant du gaz la force ascensionnelle augmentait. Quand on a envoyé ces ballonnets à Cuers, le service marin en a pris livraison. Ce service a fait déployer par des marins et l'on a constaté qu'on avait couché sur les baudruches, que l'on avait marché dessus avec des souliers ferrés. On n'avait pas prévenu les gens qu'il ne fallait pas piétiner ces baudruches; ils ne pouvaient pas le deviner.

On s'est aperçu alors que les ballonnets n'avaient plus la même puissance qu'à l'usine. A ce moment, on a envoyé un ingénieur

maximes de la maison Zeppelin qui a ~~mixxx~~ déclaré que les ballonnets avaient été expédiés par un temps sec et qu'il s'était produit des cassures. Il aurait fallu humidifier les ballonnets en les défaisant pour conserver leur suplesse.

Voilà dans quelles circonstances on a appelé un ingénieur allemand.

Ces ballonnets que le commandant du Plessis attribuaient à des Allemands est un ballonnet <sup>envoyé</sup> essayé par Chalais-Meudon.

C'est celui qui a été remplacé après avoir été dopé. Ce n'est pas un des ballonnets auxquels le commandant fait allusion dans sa lettre. C'est le seul qui ait été remplacé par Chalais-Meudon parce que le ballonnet de chassis numéro 16 avait montré de la résistance à l'hydrogène. Il avait un poids considérable, variant dans la proportion de 1 à 5. De plus il n'avait pas l'imperméabilité que possède la baudruche quand elle est travaillé convenablement.

M. LE PRESIDENT. Le commandant du Plessis à cette date terminait par ces mots : "Et voilà ceux dont dépend matériellement notre succès et notre vie !".

Vous invoquez le commandant du Plessis en montrant la confiance absolue qu'il avait en son instrument. La lettre dont je viens de citer un extrait est indiscutable et je ne veux pas répéter les mots dont il s'est servi : ils sont graves. Songez qu'il termine par les paroles que je viens de lire.

M. LE MINISTRE. <sup>Il y avait</sup> C'était là une querelle personnelle entre le commandant du Plessis et le service de l'aéronautique.

Je ne puis discuter des lettres particulières.

M. LE PRESIDENT. Vous en avez sorti.

M. LE MINISTRE. Je vous ai sorti un rapport, celui dans lequel le commandant du Plessis déclare que le Dixmude est un véritable cuirassé de mer, ~~maxxexxxmaxxexxxkxxxx~~ et qu'il est rentré sans avarie après avoir supporté une tempête à travers laquelle nul n'aurait pu supposer qu'un pareil engin put se maintenir.

Je vous ai ensuite cité la lettre à son père alors qu'il revenait de la sortie du 21-24 novembre et dans laquelle il s'écrie : "Quel admirable outil que le Dixmude; on peut vraiment lui faire confiance après une épreuve de solidité de cette nature." <sup>écrite/</sup>

M. JAMES HENNESSY. S'il n'avait pas été un peu emballé, il n'aurait pas aimé à commander le Dixmude. Dès qu'un homme a un peu d'initiative, un peu de tempérament, il a des réflexes et il y a des jours où il peut ~~xxxex~~ avoir de la mauvaise humeur

Dans la marine, j'ai toujours entendu critiquer le bateau sur lequel on naviguait. On disait toujours que c'était dégoutant <sup>sin un tel</sup> ~~xxxxxx~~ d'être sur un pareil bateau et cinq minutes après on disait que ce bateau était "épatant". On "grumait" <sup>en</sup>

M. LOUIS TISSIER. On "grumait" toujours quand on n'est plus sur son bateau, et quand on est dessus on le trouve admirable. S'il en était autrement, on ne trouverait personne pour embarquer

sur les sous-marins.

M. LE MINISTRE. Le ballon X fait son épreuve d'endurance  
Or il écrit à la page 3 :

"En tout cas il ressort de l'ascension du 29 septembre  
que le *rigide* est un superbe instrument de croisière."

Par conséquent, que le commandant du Plessis ait été animé  
contre les fonctionnaires de la direction de ~~l'Etat~~ l'aéronautique  
c'est fort probable, mais, comme *chez*, il a toujours su inspirer  
de la confiance.

Les ballonnets du "Méditerranée" viennent du même marché  
et n'ont jamais donné lieu à critique. Le commandant Stapfer  
a déclaré qu'il donnait toute satisfaction.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Comme suite à cette lettre,  
il serait utile d'entendre M. le sous-secrétaire d'Etat de l'aé-  
ronautique.

M. LE HARSI. C'est été un crime de prendre un camarade  
à son bord si le commandant du Plessis avait pu craindre pour  
leur sécurité.

M. JAMES HENNESSY. Le commandant Henrique connaissait  
aussi le ballon. Un seul ne le connaissait pas, c'est le  
commandant Duménil, mais il savait par MM. Yvon et Henrique  
qu'il allait à une partie de plaisir.

M. BERGEON. M. le ministre indiquait que dès le 23 avril  
1923 on avait envisagé la création d'un campement à Maison-  
Blanche et que ce campement ne devait être terminé qu'en  
décembre, puis en janvier.

Or, la sortie du 18 décembre a été décidée sans qu'on ait  
Baraki était un établissement de fortune, un campement organisé. Il n'y avait en somme ~~un~~ campement de Baraki qu'un dispositif de fortune. Il n'était muni que de blocs pesant dix tonnes: pour un ballon qui en pesait 30 plus la force ascensionnelle et la force du vent, c'était bien insuffisant. Et puis, il s'agissait d'une manœuvre délicate.

M. LE MINISTRE. Baraki appartient à la marine. Il y avait une installation d'hydrogène. C'est un point considérable. Le poste possédait un personnel entraîné. De plus, ce que vous appelez une organisation de fortune était un point fixe. Certains disent qu'un campement devait être organisé avec des blocs, avec des cordages de 120 mètres; d'autres disent qu'il faut avoir une poulie au sol par laquelle passe le guide rôps où l'on peut appeler trois cents hommes. Alors, dit-on, la manœuvre est plus facile qu'avec l'autre solution.

En somme le campement de Baraki était utilisable.

Le commandant du centre de Cuers a ~~contenté~~ <sup>declaré</sup> s'en contenter. Cela est si vrai que le commandant du Dixmude avait prévu qu'il irait faire une prise de campement à Baraki.

M. BERGEON. Par beau temps.

M. LE MINISTRE Mais s'il avait fait mauvais temps, Cuers lui-même n'aurait pas été utilisable.

M. BERGEON. Vous avez parlé de l'enthousiasme du commandant du Plessis de Grenéan et de l'équipage. Dans le rapport du 8 octobre sur les essais d'endurance, celui-ci dit cependant :

"Je termine ces remarques en attirant l'attention sur le

fait qu'on éprouve une véritable gêne

à l'achèvement des campements en cours d'installation".

Vous le voyez, ce n'est pas de l'enthousiasme.

M. LE MINISTRE. Ce qu'il entendait par véritable gêne" il voulait dire que dans deux de ses sorties il avait du revenir en arrière, rappelé par des avertissements météorologiques. Il dit: "Je suis géné si chaque fois que je sors j'ai un avis qui m'oblige à revenir."

M. BERGEON. Mais il ne s'agit pas d'un exercice avec escadre.

M. LE MINISTRE. Voulez-vous une autre preuve de cet enthousiasme ? Dans un rapport que j'ai reçu on mentionne le fait que deux hommes se sont battus au moment du départ, voulant tous les deux <sup>partir</sup> ~~embarquer~~. Pour ne pas les séparer on les a autorisé tous les deux à embarquer.

J'ai du apporter des paroles de consolation aux familles éprouvées et ce fut pour moi une émotion fort douloureuse. J'ai vu les gens de Cuers. Tous m'ont dit : "les morts sont partis avec la plus grande confiance; <sup>"</sup> Mme du Plessis ~~est une très bonne femme~~ admirable et le père lui-même m'a dit cette phrase antique : "Je fais volontiers le sacrifice de mon fils, à une condition, c'est que son œuvre soit continuée."

Si vous envisagez la question, Messieurs, en tenant compte de toutes les explications que je vous ai données, vous conviendrez

que toutes les précautions ont été prises. Mais il y a une limite même aux précautions, il y a quelque chose qu'aucune précaution ne peut éviter : c'est la foudre.

Comme à la dernière séance, je donnerai à la presse, sous ma responsabilité, un très court résumé des déclarations que j'ai apportées devant vous.

La séance est levée à Dix-huit heures trente-cinq minutes

des ballonnets du Dirigeable et comment j'appris l'engagement  
du Gouverneur de la Marine.

Le Sous COMMISSION DE LA MARINE Aéronautique est le  
Gouverneur du Ministère de la marine, comme il est le  
Gouverneur du Ministère de la guerre et du Ministère des  
colonies. Audition de M. LAURENT-EYNAC

Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique qui a reçu  
le bon de commandement de la marine pour les  
ballonnets du Dirigeable et qui a pris des  
dispositions dans l'industrie.

Mercredi 19 mars 1924

M. LAURENT-EYNAC est introduit à 15 heures 15 minutes,

M. LE PRESIDENT .- Je vous remercie infiniment,  
monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat, d'avoir bien voulu  
répondre à notre appel. Quelques-uns de nos collègues,  
notamment M. le Comte de Blois, ont manifesté le désir de  
vous entendre sur plusieurs questions, en particulier  
sur celle des ballonnets et celle des moteurs .

M. du Plessis de Grenédan se plaint, dans son rapport,  
du très mauvais état de 6 ou 7 ballonnets . La question  
a été longuement discutée ici; elle est controversée, et  
nous serions heureux d'avoir votre avis .

M. LAURENT-EYNAC, Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronau-  
tique .- Voici, messieurs, comment se présente la question

des ballonnets du Dixmude et comment je puis l'exposer à titre de fournisseur du Ministère de la Marine .

Le Sous-Sécrétariat d'Etat de l'aéronautique est le fournisseur du Ministère de la marine , comme il est le fournisseur du Ministère de la guerre et du Ministère des colonies pour tout ce qui concerne les divers matériels d'aviation et d'aérostation . C'est donc lui qui a reçu le bon de commande du Ministère de la marine pour les ballonnets du Dixmude et du Méditerranée et qui a pris ses dispositions pour les faire construire dans l'industrie .

Vous vous souvenez que le Dixmude , livré en 1920 à Maubeuge , avait été conduit de Maubeuge à Cuers , puis dégonflé dans cette dernière ville . En 1921 , lorsqu'on voulut le regonfler , on s'aperçut que les ballonnets étaient usés . La même constatation fut faite pour les ballonnets du Méditerranée . Tous ces ballonnets avaient environ 2 ans d'âge et l'on peut considérer qu'au bout de cette période ils sont hors d'usage .

Le ballonnet est fait d'un tissu baudruché et provient du coecum des bœufs . C'est donc un tissu qui a une vie animale . Au bout d'un certain temps , cette vie s'éteint et c'est alors que le ballonnet devient inutilisable .

C'est dans ces conditions qu'en 1921 la Marine s'est préoccupée de renouveler les jeux de ballonnets du Dixmude et du Méditerranée à concurrence de 16 ballonnets pour le Dixmude et de 13 ballonnets pour le Méditerranée .

Je parlerai plus complètement des ballonnets du Dixmude mais vous voudrez bien retenir que la commande a été faite en même temps pour les deux dirigeables et qu'il y a eu une fourniture unique .

Nous nous sommes donc préoccupés de savoir comment nous allions faire fabriquer ces ballonnets en France . Cette industrie était inexistante dans notre pays . On n'avait pas en France d'industrie de dirigeables rigides . Je ne veux pas remonter trop loin, mais il faut bien dire qu'avant la guerre une querelle éternelle séparait chez nous les partisans du dirigeable souple et ceux du dirigeable rigide . Dans le monde officiel, c'était les premiers qui l'avaient emporté . On n'avait pas voulu fabriquer de dirigeables rigides et l'on ne s'était pas fait faute de critiquer les tentatives allemandes de Zeppelins . On avait bien fait une tentative de rigide un peu avant la guerre avec le Spiess , mais elle n'avait pas réussi . Au cours de la guerre , on a mis en construction dans les usines du Creusot à Châlon un grand dirigeable rigide qui n'a jamais pu être terminé .

La construction était donc hésitante . On cherchait, mais on n'abouttissait pas . L'armistice arriva et on résilia le marché .

Par conséquent, on peut dire que lorsqu'en 1921 la question des ballonnets a été abordée en France , nous

n'avions pas d'industrie du dirigeable rigide . La question se posait donc de savoir où nous ferions construire les ballonnets du Dixmude et du Méditerranée .

Nous aurions pu essayer de nous adresser à l'Allemagne mais cela présentait une série d'inconvénients extrêmement graves , dont les principaux étaient que cette décision eût été contraire au traité de Versailles et à l'accord de Boulogne de juillet 1920 sur les fabrications en Allemagne . Ce n'est que beaucoup plus tard que l'Amérique a obtenu de la Conférence des Ambassadeurs l'autorisation de faire fabriquer chez Zeppelin un dirigeable rigide qui va bientôt sortir des usines de Friedrichshafen.

D'autre part , si nous nous étions adressés à l'Allemagne , cela ne résolvait pas le problème qui consistait à faire naître en France une industrie compétente en matière de dirigeables rigides et spécialement de baudruche et de ballonnets .

Nous nous sommes donc adressés à l'industrie française . On s'est essayé , dans nos ateliers du service technique de l'Aéronautique , à Chalais-Meudon , avec les éléments que l'on avait sur la matière , notamment la documentation provenant d'Angleterre et d'Amérique , à la construction d'un ballonnet . De plus , nous avons mis en commande un ou deux ballonnets d'essai chez Zodiac et chez Astra-Nieuport . Nous nous sommes adressés également à la

maison Hutchinson, qui est spécialiste en la matière .

Celle-ci s'est déclarée dans l'incapacité de satisfaire à la demande .

Quant à Zodiac, qui est une très vieille maison, on nous y a déclaré que l'on pourrait faire environ 8.000 mètres carrés de tissu baudruché . C'était, à la vérité, le tiers de ce dont nous avions besoin pour les seuls ballonnets du Dixmude , puisque nous avions besoin de 24.000 mètres carrés . En outre, la maison Zodiac déclarait très nettement qu'elle ne pouvait apporter aucune garantie de fabrication, notamment en ce qui concerne l'étanchéité des ballonnets .

La maison Astra-Nieuport, qui est également une très vieille maison d'aérostation, a fait approximativement la même réponse : elle ne pouvait pas garantir les bonnes conditions de la fabrication car elle manquait d'éléments pour ce genre de travail .

C'est alors que nous avons été abordés par un groupement avec lequel nous étions déjà en relations pour diverses fournitures, groupement constitué par la Société anonyme de navigation aérienne et par le Réseau aérien transafricain à la tête duquel était le lieutenant-colonel Dhé , ancien directeur de l'éronautique militaire, et M. Hautot, industriel .

Ce groupement nous a dit qu'il était bénéficiaire d'un

contrat de licence de la société Zeppelin . Ce contrat, que nous avons vu, était à peu près le suivant :

La Société Zeppelin, d'une part, et la Société anonyme de navigation aérienne, d'autre part, ont conclu un accord aux termes duquel Zeppelin donne à la S.A.N.A. (Société anonyme de navigation aérienne) ses licences, ses divers procédés de fabrication, ses bleus, dessins, tours de main . C'était un véritable contrat de licence exclusif au bénéfice de la S.A.N.A. pour la France et les colonies .

La S.A.N.A. s'engageait, par réciprocité, à payer des pourcentages de licence à la Société Zeppelin lorsque des fabrications de dirigeables interviendraient .

Il était également entendu que les deux sociétés rechercheraient des fournitures dans le monde et que, exception faite pour les commandes de leur gouvernement respectif, gouvernement français, d'une part, gouvernement allemand, de l'autre, elles s'engageaient, pour les divers marchés de fournitures conclus par l'une ou l'autre des sociétés, à s'en rétrocéder des parts .

Il était stipulé également que les deux sociétés s'aideraient pour les lignes de navigation internationales par ballons dirigeables à intervenir .

En bref, c'était, contre des redevances, la vente par Zeppelin de sa licence à la Société anonyme de navigation aérienne .

On peut se demander comment Zeppelin a été amené à rechercher la vente de sa licence à une société française . Il est évident qu'il avait en vue, tout d'abord, l'activité de ses usines de Friedrichshafen . De plus, il cherchait à s'introduire dans de grandes lignes internationales de navigation aérienne vers l'Océan Atlantique qui, pour l'Allemagne, passent à peu près forcément par la France .

Enfin, on pouvait y voir l'espoir chez les Allemands de détenir, à un moment donné, une certaine influence afin de faire revenir les Alliés sur les règles imposées à l'Allemagne au lendemain de la guerre en matière d'aéronautique .

Vous savez que ces règles interdisent à l'Allemagne la fabrication de ballons dirigeables supérieurs à 20.000 mc pour les ballons souples, à 25.000 mc pour les semi-rigides, et à 30.000 mc pour les rigides .

C'est donc, en fait, la fabrication des grands ballons interdite en Allemagne .

De notre côté, il est évident que la Société de navigation aérienne et la France avaient le plus grand intérêt à connaître les procédés de collage de la baudruche et, plus généralement, tous les moyens de fabrication en usage depuis de longues années chez Zeppelin, comme la façon de traiter les charpentes de duralumin et les alliages légers dans lesquels, avant la guerre, les Allemands étaient

incontestablement passés maîtres .

M. le Président de la Commission de la marine a fait allusion à une lettre écrite, le 28 février 1931, par M. Peretti de la Rocca à M. le Ministre des travaux publics. Cette lettre mettait en garde les industriels français contre les dangers qu'il pouvait y avoir pour eux à investir leurs capitaux dans des affaires d'aviation ou d'aérostation allemandes . Elle montrait la tendance qu'avaient les Allemands, au lendemain de la guerre à créer des liens internationaux étroits de manière à pouvoir influer ensuite sur les gouvernements alliés pour obtenir la modification des règles qui leur sont imposées en matière aéronautique .

En l'espèce, l'accord entre Zeppelin et la S.A.N.A. n'a pas comporté d'investissement de capitaux, mais une cession de licence contre des pourcentages éventuels et un accord d'ordre commercial, aux termes duquel toute fabrication de dirigeable par l'une ou l'autre des sociétés, et à condition qu'il ne s'agisse pas d'une fourniture au gouvernement, serait partagée suivant une certaine quote-part entre les deux sociétés .

C'est dans ces conditions que la Société anonyme de navigation aérienne, bénéficiaire du contrat de licence Zeppelin, nous a abordés . Je dois dire que je me suis empressé d'accueillir sa proposition, parce que je voyais là le seul moyen de fabriquer d'une manière vraiment satis-

faisante des ballonnets pour le Dixmude, si l'on ne voulait pas s'adresser à l'Allemagne.

Comme la S.A.N.A. n'avait pas de moyens industriels, elle est entrée en rapports avec une vieille maison française d'aérostation, la Société Astra-Nieuport. C'est ainsi que la commande a été passée à une maison offrant toutes garanties au point de vue de la fabrication. Il s'agissait de la fourniture complète des ballonnets destinés au Dixmude et au Méditerranée. Cette fourniture portait, en ce qui concerne le Dixmude, sur un chiffre d'environ 20.000 mètres carrés de baudruche.

J'ajoute qu'il était extrêmement intéressant de mettre une vieille firme française comme Nieuport-Astra au courant des procédés de fabrication de Zeppelin. C'est ce qu'a fait la Société anonyme de Navigation aérienne qui l'a mise au courant de tous les secrets et tours de main de la maison Zeppelin. La société française Nieuport-Astra les connaît maintenant, et elle pourrait, demain, fabriquer des ballonnets dans d'excellentes conditions.

J'ajouterais encore un renseignement en ce qui concerne la participation du personnel. Le travail a été fait dans les usines Nieuport-Astra de Billancourt. J'y suis allé et j'ai pu constater qu'il s'agissait d'un travail extrêmement laborieux et délicat. On reçoit les coecums salés dans des tonneaux. On commence d'abord par les dessaler ; puis on les

fait sécher. On les passe ensuite à la glycérine pour les adoucir. On leur fait alors subir un certain nombre de préparations. Enfin, on les colle les uns sur les autres et on les fait passer devant un rideau vivement éclairé par le soleil ou par de puissants rayons de lumière artificielle, de façon à voir s'il y a des trous dans la baudruche, lesquels trous sont bouchés. Ce n'est qu'ensuite que l'on colle le tissu baudruché sur le tissu élémentaire de coton que l'on achète chez les fournisseurs habituels, dans les Vosges.

Il y avait, à l'usine de Billancourt, 200 à 250 ouvriers et ouvrières français et 6 allemands ingénieurs ou contremaîtres des usines de Friedrichshafen. C'est sous leur direction qu'a été exécutée la fabrication des ballonnets dans les usines de Billancourt.

Les conditions imposées aux ballonneurs étaient extrêmement sévères. Elles portaient sur trois points sur lesquels les fournisseurs purement français, en dehors de la Société anonyme de navigation aérienne, bénéficiaire du contrat Zeppelin, ont déclaré ne pas pouvoir apporter de garantie. C'était le poids, la résistance et l'étanchéité.

Pour ce qui est du poids, la question ne paraissait pas vitale. Néanmoins, comme un excès de poids des ballonnets aurait entraîné une réduction correspondante de la

charge utile du dirigeable, il fut spécifié que tout dépassement au-dessus du chiffre de 165 grammes par mètre carré comporterait une pénalité de 50 centimes par gramme et que tout dépassement au-dessus de 175 grammes par mètre carré entraînerait le refus du ballonnet.

Dans la pratique, nous avons eu complète satisfaction. Le chiffre de 165 grammes avait été fixé d'après les ballonnets des dirigeables allemands, notamment du type 49 comme celui qui était tombé à Bourbonne-les-Bains.

Nous n'avons pas fait les calculs d'après les anciens ballonnets du Dixmude, car ceux-ci étaient une exception dans la fabrication allemande. Les Allemands ont construit plus de 100 dirigeables et tous leurs ballonnets étaient faits en tissu baudruché sur du coton. Mais, exceptionnellement, les ballonnets du Dixmude étaient en tissu baudruché sur soie, c'est-à-dire qu'ils étaient beaucoup plus fragiles. C'est que les Allemands avaient voulu faire du Dixmude un grand appareil de bombardement et ils avaient tout sacrifié à l'extrême légèreté.

La question de poids n'a donc pas présenté de difficulté et elle a été résolue d'une manière favorable à la fourniture.

La question de la résistance était évidemment la plus importante. Je vous dirai comment cette résistance a été vérifiée de très près.

Voici quelles étaient les garanties imposées à la fourniture . Elles étaient basées sur le chiffre de résistance admis par les Allemands en matière de tissu de coton élémentaire , c'est-à-dire 450 kilos par mètre courant .

Pour les plages de tissu baudruché , on prenait également le chiffre admis par les Allemands , soit 700 kilos par mètre courant . De même , on exigeait la même résistance de 700 kilos pour l'assemblage des plages entre elles , ce qui est le point délicat .

Par conséquent , au point de vue résistance , les conditions étaient extrêmement sévères et vous verrez comment elles ont été respectées , même au-delà .

Pour ce qui est de l'étanchéité , il y avait là , au point de vue technique , une question extrêmement délicate que les constructeurs purement français , en dehors de la Société anonyme de navigation aérienne , avaient déclaré ne pas pouvoir résoudre complètement . Là aussi , les conditions imposées étaient très sévères .

Une première épreuve d'étanchéité était faite sur les tissus baudruchés avant assemblage . Chiffres spécifiés au marché , la perte de gaz mesurée à la balance Renard devait être inférieure , sous peine de refus , à 5 litres par mètre carré . C'était le chiffre admis pour les tissus baudruchés à l'étranger .

Ensuite , venait une deuxième épreuve d'étanchéité de

quatre jours sur les ballonnets eux-mêmes après montage à bord . D'après les chiffres spécifiés au marché , l'augmentation de densité du gaz devait être inférieure à 5 ou 10 grammes par mètre cube suivant les ballonnets pour l'ensemble des quatre jours , c'est-à-dire qu'il fallait que l'augmentation de densité du gaz pour le plus gros chiffre des ballonnets fût inférieur à 10 grammes par mètre cube , soit 1 gr,25 par jour . C'était insignifiant . Vous verrez , d'ailleurs , comment cette condition a été , en général , respectée . Si , après des retouches éventuelles , le ballonnet accusait une augmentation de densité supérieure , il était mis au rebut .

La troisième épreuve d'étanchéité était faite pour l'ensemble de la fourniture sur une période de quatre mois après la recette des ballonnets .

Voilà quelles étaient les garanties imposées . Comment ont-elles joué ?

Pour ce qui est de la fabrication elle-même , elle a été l'objet d'une surveillance attentive aux usines de Billancourt par les agents du Service technique de l'aéronautique , assistés d'un officier du Ministère de la Marine .

Quant aux épreuves de vérification après montage à bord , à Cuers , elles ont été opérées par les officiers de Cuers et les rapports d'essais ont été signés par le commandant du Dixmude et par un officier du Service technique .

M. LE PRESIDENT .- A quelle date ?

~~de l'état des ballonnets :~~

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Au fur et à mesure de la réception des ballonnets, c'est-à-dire pendant l'été de 1923 .

M. LE PRESIDENT .- Vous êtes au courant de la lettre du 7 octobre de M. du Plessis de Grenédan, dans laquelle il est dit :

" Et maintenant, permettez-moi d'attirer votre bienveillante attention sur l'avenir du dirigeable . Il est possible que les raids du Dixmude finissent quelque jour par décider la Marine à construire . Ce sera le couronnement de l'œuvre, si toutefois nos ingénieurs, nos industriels profitent de cette commande . Mais, hélas !, j'ai la quasi certitude qu'il n'en sera rien . Vous n'ignorez point que pour la construction des ballonnets du Dixmude et du Méditerranée, on s'est adressé à un consortium Nieuport-Astra - Société anonyme de navigation aérienne (.S.A.N.A.) - Réseau aérien transafricain (R.A.T.) qui, en réalité, voilent Zeppelin et sa filiale de Tempelhof ".

Il y avait évidemment du Zeppelin là-dedans .

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Il s'agissait, je vous l'ai expliqué, d'un contrat de licence tout à fait régulier qu'a connu le Gouvernement . Sur cette affaire, je prends complètement et pleinement ma responsabilité : il n'était pas possible de fabriquer les ballonnets autrement qu'en Allemagne ou qu'en France avec les procédés Zeppelin .

M. LE PRESIDENT .- Voici ce qu'ajoute M. Du Plessis

sur l'état des ballonnets :

" Nous en avons, d'ailleurs, été pour notre courte honte, car les ballonnets fournis par ces "hommes de paille" ne valent rien. Mais le pli est pris maintenant. Il va falloir remplacer les ballonnets mauvais par d'autres et Zeppelin est sûr de la commande par ses intermédiaires financiers et parisiens. C'est sans doute ce qu'il voulait. Il est installé, en fait,..."

Vous me permettez, monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat, de lire ce qui suit, qui vous concerne ?

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ETAT .- Je vous en prie, je connais cette lettre. Je dois profiter de l'occasion pour

M. LE PRESIDENT .- "... Il est installé, en fait, au service technique de l'aéronautique et, le jour où celui-ci aura une commande à passer, nul doute qu'il ne s'adressera à la firme pseudo-française. Voilà quel sera l'aboutissement pratique de nos efforts. C'est écoeurant ! Je vous en supplie, dites-le bien en haut lieu et défendez notre aéronautique française. Dites bien aussi que nous pouvons faire mieux que Zeppelin. S'il y a d'excellentes choses dans les rigides allemands, il y a d'énormes erreurs. Nous pouvons les éviter avec un peu d'attention. Mais, hélas ! pas un ingénieur du Service technique n'a osé prendre part à nos succès. Dites tant d'inconscience et de lâcheté. Et voilà ce dont dépend notre succès... et notre vie ! "

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ETAT .- Il y a une première chose contre laquelle je veux protester avec toute la réserve qui s'impose, étant donné que le commandant du Plessis est mort dans les conditions que nous savons, c'est la phrase qui concerne le Service technique de

l'aéronautique . Les ingénieurs de ce Service ont demandé au Ministère de la Marine d'être prévenus à temps des sorties du dirigeable afin de pouvoir faire le voyage de Paris à Toulon et de prendre le départ . C'est ainsi que , chaque fois , l'un d'eux , détaché du Service de l'aérostation ou du service technique de l'aéronautique , a pris part aux diverses randonnées du dirigeable . Le lieutenant de vaisseau Jouglard , notamment , du Service technique de l'aéronautique , a fait la longue et difficile randonnée du mois de novembre à bord du Dixmude .

M. LE PRESIDENT .- Je dois profiter de l'occasion pour dire qu'il a suffi , Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat , que je vous demande ~~sais~~ un document pour que , dans les vingt-quatre heures , je le reçoive . Je dois d'autant plus vous en remercier qu'au cours de cette enquête , vous êtes le seul qui ayez agi de la sorte . Les documents que j'ai par ailleurs pu demander/pour éclairer la Commission de la Marine m'ont toujours été refusés .

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ETAT .- Je ne peux donc pas accepter l'accusation de lâcheté à l'égard des officiers du Service technique qui sont montés à bord du Dixmude pour y faire leur métier au point de vue purement technique . Ils ne la méritent pas . Les ingénieurs du Service technique sont des gens qui montent tous les jours , non pas sur

des appareils de série , des appareils confirmés par l'expérience , mais sur des appareils nouveaux sortant de chez le constructeur , dont on a simplement vérifié les dessins et les calculs . C'est ce qui se passe couramment pour les avions . Dans ces conditions , les dangers qu'ils courrent sont particulièrement grands et c'est pour cette raison que , je le répète , je ne puis pas accepter l'accusation de lâcheté qui leur est faite .

J'ajoute que je sais par le destinataire lui-même dans quelles conditions cette lettre a été écrite . Elle a été écrite à M. Capazza , l'aéronaute connu , qui au lendemain du raid du Dixmude avait adressé un télégramme de félicitations à M. du Plessis . C'est en réponse à ce télégramme que M. du Plessis a écrit à M. Capazza la lettre dont vous venez , monsieur le Président , de donner lecture .

Le lieutenant du Plessis savait certainement qu'il ferait plaisir à M. Capazza en lui écrivant cette lettre . En effet , M. Capazza avait été , en 1919 et 1920 , à la tête d'une affaire d'aérostation qui avait essayé de mettre debout diverses constructions d'aérostation . Cette affaire , dont M. Capazza était l'agent et qui devait comprendre divers commanditaires , n'a pas vu le jour . Elle s'était présentée comme candidate aux fournitures de l'Etat , mais elle n'a pas réussi à se constituer . Il y a eu des conflits entre M. Capazza et la Société anonyme de naviga-

tion aérienne ou plutôt entre M. Capazza et l'un des directeurs de cette société, M. Dhé.

Voilà très objectivement ce que je sais à ce sujet. Je crois qu'il ne faut pas simplement les rapports de M. Du Plessis mais qu'il faut tenir compte également des expertises faites en ce qui concerne les ballonnets.

Nous verrons tout à l'heure, quand nous parlerons de l'étanchéité, que les ballonnets ne jouaient un rôle d'aucune sorte dans la sécurité du ballon. Ils ne pouvaient avoir qu'une influence infime sur sa force ascensionnelle. L'exemple du dirigeable américain, le Shenandoah, montre que les ballonnets n'interviennent pas dans la sécurité du dirigeable. Vous savez, en effet, que ce dirigeable américain, qui était fixé par le nez à un poteau d'amarrage, a rompu son amarre. Toute l'enveloppe est partie ainsi que les deux ballonnets avant qui sont cependant extrêmement importants. Le Shenandoah a pu cependant manœuvrer toute une nuit et il a fini par rentrer au matin dans son hangar.

[Je reprends mes explications en ce qui concerne l'application des clauses du marché et les opérations de recette des ballonnets.]

Je vous ai indiqué comment les clauses du marché avaient été vérifiées en usine, d'une part, et à Cuers, d'autre part. Les épreuves faites après montage à bord ont été constamment suivies par les officiers de Cuers et un rapport d'essai a été signé par le commandant du Dixmude et par un

officier du service technique. Ces opérations ont donné lieu, dans leur ensemble, aux constatations suivantes :

En ce qui concerne les poids, certains des 16 ballonnets, les N°s 1, 2, 3, 4, 15 et 16, ont accusé des poids très légèrement supérieurs au chiffre garanti de 165 gramme par mètre carré. Les autres, les N°s 5 à 14, ont été trouvés plus légers qu'il n'était indiqué dans le marché. Le poids de l'ensemble des ballonnets, soit environ 4.000 kilos, est, à quelques grammes près, dans les limites du marché, ce qui peut être considéré comme très satisfaisant. En fait, il y avait 14 kilos d'excédent, et comme il y avait quelques ballonnets plus légers que le poids prévu au marché, c'est en réalité une différence de 10 kilos très approximativement à laquelle on arrivait sur un total de 4.000 kilos. On peut donc dire que les poids-limites du marché ont été respectés.

En ce qui concerne la résistance des tissus, tous les tissus élémentaires utilisés ont donné une résistance de plus de 450 kilos, chiffre prévu au marché. Quant aux tissus baudruchés, ils ont dépassé, en résistance, le chiffre de 700 kilos par mètre courant prévu. Les relevés ont donné des chiffres de 900 à 1100 kilos.

Tous les assemblages utilisés avaient au moins la résistance requise.

C'est donc en matière de résistance - et c'est le poin

de beaucoup le plus important - un pourcentage de 30 p.100 approximativement supérieur aux obligations du cahier des charges .

Nous abordons maintenant la question de l'étanchéité, qui est la plus délicate . Voici comment se sont comportés les 16 ballonnets :

Le ballonnet n° 1 fut refusé pour étanchéité insuffisante . Ce ballonnet, refusé au point de vue administratif si je puis dire, fut cependant retenu à Cuers et dopé comme on dit dans le jargon du métier, c'est-à-dire verni au centre de Cuers-Pierrefeu pour être ensuite utilisé à bord du dirigeable .

Le ballonnet n° 16 fut également refusé pour étanchéité insuffisante . Il fut remplacé à bord du Dixmude par un ballonnet exécuté à titre d'essai par les ateliers de Chalais-Meudon . L'étanchéité de ce nouveau ballonnet avait été reconnue insuffisante mais on l'avait également dopé .

Les 14 ballonnets reçus devaient, aux termes du marché, être suivis pendant le délai de garantie au point de vue de l'étanchéité . Une première série d'expériences faites à Cuers parut montrer que cinq d'entre eux avaient un léger fléchissement d'étanchéité . C'est en vertu de ces deux constatations que M. du Plessis avait pu écrire que 6 ballonnets étaient mauvais , 2 assez bons et 6 bons .

Les 5 ballonnets ayant accusé un fléchissement étaient

les numéros 3,4,11,14 et 15 . Mais une contre-épreuve de neuf jours, faite en octobre et novembre, montra que deux de ces ballonnets, les numéros 11 et 15 étaient toujours bons et conformes aux clauses du marché .

Il en fut de même du ballonnet 3 bien que les mesures faites sur lui avec du gaz impur aient donné lieu à certaines critiques .

Le ballonnet 4 présentait un léger fléchissement avec une perte de force ascensionnelle de 1 gr,44 par jour au lieu de 1 gr,25, chiffre du marché .

Le ballonnet 14 présentait lui-aussi un fléchissement de 1 gr,55 par jour au lieu de 1 gr, 25 . Mais la mesure faite avait été probablement entachée d'erreur par une fausse manoeuvre qui fut signalée par le Commandant du Dixmude , lui-même .

En somme, sur les 14 ballonnets reçus, un seul, en toute certitude, le numéro 4 , et peut-être le n° 14, comportait un fléchissement infime d'étanchéité .

Pour se rendre compte de la faible importance que cela pouvait avoir sur la marche du Dixmude, il suffira de remarquer que la perte de force ascensionnelle, correspondante à ce fléchissement, était, pour le ballonnet 4, de 1 à 2 kilos par jour, soit moins de 1 pour mille, la force ascensionnelle du ballonnet étant de 2.500 kilos .

J'en viens alors de très près à la formule même dont

s'était servi M. Du Plessis . Calculer la force ascensionnelle d'un ballon pour voir si les conditions de la fourniture dont je suis justiciable sont remplies, ce n'est pas calculer l'étanchéité, car la force ascensionnelle d'un ballonnet peut être diminuée par diverses manœuvres . Il suffit qu'un trou dans le ballonnet ait échappé à la sagacité des armateurs; il suffit qu'au cours des diverses manœuvres on ait soupapé sans précaution ou laisser entrer un peu d'air pour que la force ascensionnelle du ballonnet soit diminuée sans que l'étanchéité du tissu puisse être mise en cause .

Ce sur quoi j'insiste, c'est que cela n'avait pas au point de vue des chiffres une importance même infime . En admettant, ce qui est vraisemblable, que, lors de ses dernières sorties, le Dixmude ait pu s'alourdir en un jour de vol de 45 kilos, par exemple, du fait des fuites de gaz de ses ballonnets, il s'allégeait dans le même temps de 4.500 kilos par jour par suite de la consommation d'essence des moteurs . Il s'allégeait donc en cours d'ascension d'un poids 100 fois supérieur à celui dont il s'alourdissait par perte normale de gaz .

Par conséquent, on était obligé d'ajouter aux fuites des ballonnets des soupapages et des pertes de gaz bien autrement importantes, sinon le ballon aurait pris de l'altitude . C'est un fait que j'ai observé lorsque l'année dernière, au mois d'octobre, après les dernières livraisons

de ballonnets, je suis allé à bord du Méditerranée , de Toulon à Rome par le détroit de Bonifacio et la mer Tyrrhénienne . Je suis monté à l'intérieur du ballon et j'ai constaté très nettement qu'à mesure qu'il s'allégeait par perte d'essence, il fallait soupaper pour laisser échapper du gaz .

La porosité des ballonnets du Dixmude pouvait faire perdre au total 200 mc de gaz par jour . Or, on avait prévu 750 mc et je repete que les soupapages indispensables dans une allure de croisière font perdre au ballon 4.000 mc très approximativement de gaz par jour .

Par conséquent, cette légère perte de gaz par les ballonnets ne pouvait présenter aucune espèce d'inconvénient au point de vue de la sécurité et de la marche régulière du ballon . Le seul inconvénient était la perte de gaz au hangar, qui pouvait occasionner à la longue une dépense supplémentaire .

M. le Comte de BLOIS .- La force ascensionnelle du Dixmude était-elle modifiée ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Non, ou seulement dans une proportion infime .

M. LE PRESIDENT .- Quelle était la capacité du Dixmude ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- 65.000 mètres cubes .

M. LE PRESIDENT .- Par conséquent, il résulte des chiffre

que vous nous avez donnés que le dirigeable perdait en trois jours de vol 1/5 de son gaz.

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ETAT .- On avait calculé 1,25 perte de de/force ascensionnelle spécifique par jour. Voici les constatations auxquelles on était arrivé pour les divers ballonnets :

Le ballonnet n° 1 perdait 3 gr. au lieu de 1 gr. 25

Le ballonnet n° 3 - 1 gr,9 - - -

Par conséquent, il perdait moins que le chiffre prévu au cahier des charges. Je précise que les chiffres que j'indique ont été établis du 5 au 20 novembre.

Le ballonnet n° 3 perdait 1 gr. au lieu de 1 gr. 25

n° 4 - 1 gr.4 - - -  
n° 5 - 1 gr.3 - - -  
n° 6 - 0 gr. 3 - - -  
n° 7 - 0 gr. - - -

n° 8 - 1 gr. 4 - - -  
n° 9 - 0 gr. 5 - - -  
n°10 - 0 gr. 5 - - -  
n°11 - 0 gr. 4 - - -

n°12 - 0 gr. 5 - - -  
n°13 - 0 gr. 3 - - -  
n°14 - 1 gr. 9 - - -  
n°15 - 1 gr. 3 - - -  
n°16 - 0 gr. 9 - - -

Du 6 au 16 novembre la perte de charge utile correspondante par jour était de 53 kilos .

Un renflouement général des ballonnets avait été effectué avant la sortie du 18 décembre . Il va de soi qu'avant de partir pour un long voyage on gonflait toujours avec du gaz neuf qui se comporte mieux .

#### Hangars.-

M. LE PRESIDENT .- Quand nous avons parlé à M. le Ministre de la marine des atterrissages possibles en Afrique et des refuges, notamment du hangar de Maison-Blanche , il a répondu que si ce dernier hangar n'était pas construit, c'était par la faute de vos services .

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Si M. le Ministre de la marine a pu formuler une telle appréciation, c'est qu'il a été victime d'une confusion . Pour les hangars la question est, en effet, excessivement nette .

Le Ministère de la marine doit construire à Maison-Blanche un grand hangar à dirigeable . Il s'agit d'un hangar fourni par l'Allemagne en vertu des clauses du traité de paix .

Le service de la navigation aérienne commerciale - et c'était alors le mien - devait construire un second hangar à dirigeable à Maison-Blanche pour un trafic commercial éventuel . Le terrain de Maison-Blanche m'appartient, à moi

sous-sécrétariat d'Etat de l'aéronautique . Si je n'y ai pas construit mon hangar, c'est pour l'excellente raison que, d'une part, je n'ai pas obtenu de crédit et que, d'autre part, la politique de construction de dirigeables a été ajournée pour des considérations d'ordre budgétaire .

Le Ministère de la marine doit donc construire à Maison-Blanche un hangar pour son propre service . C'est si vrai que dans le projet de budget de 1923, le Ministre de la marine avait demandé une dotation de 4 millions dans ce but . Si j'ai bonne mémoire , l'exposé des motifs du projet gouvernemental disait expressément : "Encore que soit réservée la question de la mise en construction de dirigeables rigides, il nous faut, puisque nous devons utiliser le Dixmude, de l'autre côté de la Méditerranée, en face de Cuers, un hangar". Je crois même me souvenir que M. le Ministre de la marine ajoutait : " Ce sera un véritable pont dont les deux piliers seroût, d'une part, Cuers, d'autre part, Maison-Blanche .

Quand le projet de budget de 1923 est venu devant la Chambre en octobre et novembre 1923, M. Charles Dumont, de même qu'il avait fait écarter certains crédits d'aéros-tation à mon budget, a fait écarter la dotation de 4 millior<sup>35</sup> demandée par le Ministre de la marine, en suggérant à ce dernier de reprendre cette dotation dans un projet de loi particulier . On a écarté à ce moment au budget du Ministère

propos un crédit de 4 millions de francs pour le montage de la marine un certain nombre de dépenses, notamment de moteurs et d'aérostation pour que le Ministre puisse, comme je le disais, déposer un projet spécial . C'est ce qu'il a fait .

Ce projet, déposé en annexe au procès-verbal de la deuxième séance du 29 mars 1923 de la Chambre et portant ouverture au Ministre de la marine, sur l'exercice 1923, de crédits pour la défense des côtes et l'aéronautique maritime, comportait expressément la dotation de 4 millions pour la construction du hangar de Maison-Blanche . Voici ce que je lis dans ce projet qui porte le N° 5.920 :

" La Marine pourra ainsi limiter à 10.000.000 francs

" la dépense totale nécessaire à la fois pour constituer

" un centre actif de dirigeables rigides et pour créer

" sur le même terrain l'entrepôt régional indispensable

" à l'Afrique du Nord " .

Il déclare que si la construction du hangar de Maison-Blanche n'a pas été terminée en 1923, c'est par suite de circonstances imprévues au Sous-Secretariat de l'aéronautique . Il devait, en effet, construire sur un de vos terrains ou peut-être faut-il voir dans cette circonstance la cause de

A la suite de ce projet, un rapport fut déposé au nom de la Commission de la marine de la Chambre par M. de Chapdelaine . Dans ce rapport, qui porte le N° 6251, on

prévoit un crédit de 4 millions de francs pour le montage du hangar de Maison-Blanche et de ses accessoires .

Le projet 5.920 n'est pas venu en discussion, mais les crédits qu'il comportait ont été incorporés au budget au cours de la deuxième discussion devant la Chambre à la séance du 28 juin 1923 . Ces crédits sont donc venus ensuite au Sénat où ils ont été votés .

A la suite de ce vote, le Ministère de la marine s'est mis en mesure de construire le hangar de Maison-Blanche .

La question est donc extrêmement nette . Le hangar pour les dirigeables de la marine à Maison-Blanche devait être construit par le Ministère de la marine . Celui-ci avait à cet effet demandé un crédit de 4 millions qui fut d'abord inscrit dans le projet de budget de 1923, puis inséré dans un projet spécial et, enfin, inscrit de nouveau dans le budget de 1923 .

M. le Comte de BLOIS . - M. le Ministre de la Marine a déclaré que si la construction du hangar de Maison-Blanche n'a pas été commencée en 1923, c'est par suite de circonstances imputables au Sous-Sécrétariat de l'aéronautique . Il devait, en effet, construire sur un de vos terrains et peut-être faut-il voir dans cette circonstance la cause du retard . Des conversations ont-elles été engagées entre le Ministère de la marine et vous ?

M. le SOUS-SECRETAIRE D'ETAT . - Si M. le Ministre de la

marine a parlé dans ce sens, il a incontestablement commis une confusion pour l'excellente raison - et je demande que ce soit inscrit au procès-verbal - que le Sous-Secrétaire de l'aéronautique n'a été, en aucune façon, chargé de la construction à Maison-Blanche d'un hangar pour le compte de la Marine. Cette construction appartient au Ministère de la marine et ce qui le corrobore pleinement, c'est que des crédits ont été demandés par lui à cet effet.

M. le comte de BLOIS .- Néanmoins, ce hangar devait être construit sur un terrain relevant de votre administration. Par conséquent, il y avait un accord à réaliser entre la Marine et vous .

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- L'accord est établi depuis très longtemps. Depuis longtemps, il est entendu que je mets le terrain de Maison-Blanche à la disposition du Ministre de la marine pour la construction de son hangar.

A la vérité, M. le Ministre de la marine se préoccupait fort avant de faire construire le hangar de Maison-Blanche, mais il lui a fallu attendre le vote du crédit de 4 millions qui est intervenu en juillet 1933 quand le budget a été voté par les deux Chambres. Mais encore une fois, le hangar de Maison-Blanche doit être construit par la Marine avec des crédits afférents au Ministère de la Marine .

Je dois ajouter que la construction d'un hangar de ce

genre, qu'elle soit réalisée par le Ministère de la marine ou par le Sous-Sécrétariat de l'aéronautique, représente une vingtaine de mois de travail.

M. le Ministre de la marine a dû être victime, je le répète, d'une confusion et il a plutôt voulu parler de campements. Vous connaissez la question. Dans les endroits où il n'est pas possible de prévoir ces immenses galeries des machines que sont les hangars à dirigeables, on a envisagé l'installation de campements.

Un campement est une sorte d'ancre très puissante, fixée dans des tonnes de ciment et où le dirigeable vient s'accrocher par des anneaux. La Marine a prévu un certain nombre de campements de ce genre à Nice, Montpellier et Rochefort. Elle en avait aussi envisagé à Bizerte et à Dakar, mais elle a renoncé à ce dernier, les dirigeables ne devant pas aller jusque là. Elle m'a alors chargé de prévoir des campements de ce genre sur trois terrains dont je suis propriétaire : à Paris-Orly, à Campo del Oro, près d'Ajaccio, et à Maïson-Blanche, près d'Alger.

Un campement est, comme je viens de le dire, une ancre dans du ciment, mais c'est aussi toute une organisation d'aérostation. Il faut, en effet, que le ballon puisse s'y ravitailler en essence et en hydrogène, c'est-à-dire que l'on doit prévoir un poste complet d'hydrogène pouvant

fournir 10.000 mc. de gaz au minimum.

Il était entendu que les frais de construction par moi de ces trois campements sur mes terrains devaient m'être remboursés par le ministère de la marine.

Le campement de Maison Blanche ne pouvait pas être prêt pour le passage du Dixmude puisque la Marine ne m'a demandé qu'en septembre-octobre de le construire, après qu'elle eût procédé à divers essais. De plus, elle n'y avait pas transporté ses moyens de ravitaillement en gaz ni son essence. Pour le raid du Dixmude comme pour les raids précédents, elle avait le campement existant de Baraki et à aucune minute on n'a envisagé, à ce moment, l'utilisation du campement de Maison Blanche.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce vous qui avez fait le campement de Baraki ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Non ! Le campement de Baraki appartient exclusivement à la Marine. Baraki est un vieux centre de dirigeables qui était suffisant jusqu'à maintenant, mais qui ne le sera plus pour les grands dirigeables. Il possède toute une organisation pour le ravitaillement en essence et en hydrogène, c'est-à-dire qu'il est complet. Cependant, le campement de Baraki a une ancre moins solide que celle que nous venons de terminer à Maison Blanche et celle que nous terminons à

Paris-Orly. Les nouveaux campements sont à 4 ancrés : 3 en triangle et une au milieu et le ballon vient s'y fixer par 4 anneaux.

C'est à un campement à une seule ancre que le Méditerranée a été accroché à Ciampino près de Rome lorsque je suis allé au congrès international de navigation aérienne . Il y est resté quelques heures pour y refaire son plein d'essence et de gaz . La manœuvre d'accrochage a duré une bonne heure . Il faut pour cela toute une organisation complète et 200 à 300 hommes de manœuvre rien que pour un ballon comme le Méditerranée . Pour le Dixmude , il en aurait fallu 300 à 400 , surtout par mauvais temps , parce qu'il faut soulever très doucement afin d'éviter que le ballon soit plaqué au sol .

M. le Comte de BLOIS .- A quel moment le terrain de Maison-Blanche vous a-t-il été demandé ? En septembre ou octobre ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Le 29 septembre .

M. le Comte de BLOIS .- Le terrain de Maison-Blanche est-il meilleur qu'à Baraki ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Il sera certainement meilleur .

M. le Comte de BLOIS .- Si la demande du Ministère de

la marine vous avait été adressée en juillet, par exemple, au lieu de l'être en septembre, pensez-vous que, malgré le mauvais temps, le Dixmude aurait pu atterrir à Maison Blanche ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Non parce que, ainsi que je l'ai dit, il faut une organisation très complète et qu'à Maison Blanche il n'y a que le terrain.

M. le comte de BLOIS.- Si cette organisation avait pu être réalisée en temps utile, c'est-à-dire au mois de décembre 1923, estimez-vous que, malgré le mauvais temps, le Dixmude aurait pu atterrir ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- A mon avis, c'était impossible. Je considère qu'un ballon de 65.000 tonnes comme le Dixmude et même de 33.000 tonnes comme le Méditerranée ne pouvait pas, par très mauvais temps, se rapprocher ainsi du sol. Il aurait pu le faire dans un centre comme Cuers où il y avait, pour le recevoir, 300 ou 400 hommes de manœuvre connaissant le ballon et un hangar où il pouvait être rentré. Il n'était pas possible qu'un ballon comme le Dixmude, de 325 m. de long pût être fixé, par tempête, à un campement alors que n'importe quelle rafale ou quel coup de vent pouvait l'arracher, le plaquer par terre et le mettre en miettes .

M. LE PRESIDENT .- Cela équivaut à dire que le Dixmude sortant par mauvais temps était certain d'y rester .

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Je me suis aperçu des difficultés que pouvait présenter l'arrimage d'un ballon à un campement par la manœuvre du Méditerranée à Ciampino . Il n'y avait pour ainsi dire aucun vent et une équipe d'aérostiers italiens, très entraînés . Malgré cela la manœuvre a été extrêmement délicate . Il y a eu deux ou trois sautes de vent assez faibles et des groupes de 50 hommes se trouvaient soulevés .

M. le Comte de BLOIS .- Avez-vous envisagé un campement à Touggourt ou dans la région ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Cela regardait le Ministère de la marine . Des études ont été faites à Cuers et au Ministère sur la possibilité d'installer un campement dans le désert, mais on s'est aperçu que cette question était encore prématurée et qu'elle méritait d'être étudiée de très près .

Cette affaire des campements est particulièrement difficile à résoudre . Je ne suis même pas sûr - les faits n'ayant pas été vérifiés par l'expérience - que les nouveaux campements que nous venons d'installer donneront satisfaction, tout au moins par temps, je ne dirai pas mauvais, mais moyen .

Qu'il s'agisse du campement ou de l'amarrage par le nez du ballon, on se heurte à mille difficultés . C'est une chose formidale que d'accrocher un pareil engin .

M. le Comte de BLOIS .- Par conséquent, vous n'estimez pas possible, pour le moment, une liaison par ballon sauf d'une façon accidentelle entre Toulon, Cuers et Dakar

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Cette question ne peut m'être posée qu'au point de vue commercial et c'est dans ce sens que j'y réponds . Je déclare donc très nettement que je ne ferai jamais cette politique parce que j'estime qu'une liaison par ballon dirigeable de Marseille à Dakar, même avec escales à Alger et à Casablanca, liaison qui a été, en effet, étudiée, est extrêmement difficile à réaliser .

Le grand dirigeable rigide qui, évidemment, offre des commodités et un très grand confort présente, au point de vue commercial, le grave danger de l'incendie . Ce danger pourra être corrigé dans l'avenir par l'hélium , si ce gaz devient d'un emploi commercial possible, ce qui n'est pas démontré .

D'autre part, une telle exploitation ~~ex~~, à moins qu'un Etat quelconque ne vienne en couvrir les frais à coup de centaines de millions, ne peut avoir aucun caractère commercial . J'ai fait étudier la question de très près et il

est apparu qu'une liaison Paris-Marseille-Casablanca-Dakar par exemple, nécessiterait une mise en œuvre prodigieuse : des hangars immenses, véritables galeries des machines, des magasins, des usines à gaz, des personnels civils payés à la journée . Les frais d'exploitation seraient tellement lourds que la réalisation de cette idée ne me paraît pas possible actuellement, à moins, je le répète, de faire intervenir l'Etat pour des centaines de millions.

M. le Comte de BLOIS .- Pour faire suite à la lettre que vous avez bien voulu m'adresser, vous envisagez toujours la possibilité d'une liaison commerciale Paris-Toulouse-Casablanca-Dakar ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Oui, et voici quelle est exactement la situation au point de vue de l'aviation proprement dite .

Nous avons actuellement une liaison régulière quotidienne Paris-Toulouse-Casablanca . Je dis Paris, parce que le service postal est ainsi conçu : le courrier part de Paris par le train du soir pour arriver à Toulouse le matin . Il prend alors l'avion et sauf pendant quelques jours de l'année, les plus courts, où il passe la nuit à Rabat, le courrier parti le matin de Toulouse est à Casablanca à 7 heures du soir .

J'ai fait le voyage avec le courrier en octobre 1923.

On passe par Barcelone, Alicante, Malaga et on est à Rabat à 5 heures . Il y a dans cette ville un arrêt de quelques minutes et 3/4 d'heure après on est à Casablanca .

Ce service quotidien est complété par un autre Alicante-Oran , et un service Rabat-Meknès-Fez sur Oran et nous préparons un service sur Alger .

Au point de vue aviation, la traversée Marseille-Alger sans escale est au-dessus des possibilités actuelles . Cela fait 800 km et nous n'en sommes qu'à 500 km .

La liaison Toulouse-Casablanca doit être poursuivie jusqu'à Dakar . Comme mon projet de budget pour 1923 a été établi en 1922 et que nous sommes actuellement sous le régime du budget de 1923, ~~j'avois~~ prévu cette année , pour faire un commencement d'exploitation des crédits additionnels . Mais étant donné les difficultés financières , ces crédits sont tombés , de même que n'a pas pu être retenue une proposition de loi de M. Barety , député , qui prévoyait un service régulier toute l'année sur Casablanca-Dakar . Ce crédit , qui était d'environ 1.500.000 frs , n'a pas été retenu . En tout cas , je ferai état de ce crédit pour le budget de 1925 . La ligne Casablanca-Dakar a déjà été étudiée l'année dernière , mais M. Latécoère doit se livrer cette année à de nouvelles études qui complèteront celles qui ont déjà été faites , afin de pouvoir , à partir de 1925 , établir un service d'essai sur Casablanca-Dakar .

En 1921 , on devait établir la liaison Toulouse-Alger par

Je dois dire que sur cette question de la liaison aérienne comparée du dirigeable et de l'avion, j'ai une opinion très nette. On a beaucoup parlé de la liaison que l'Angleterre se propose d'établir par dirigeable avec les Indes et du projet hispano-allemand Séville - Buenos-Ayres. Ce sont là des projets qui sont encore loin d'être réalisés.

Ce qui est intéressant sur ces grands parcours, c'est la liaison postale rapide. Or, même avec des organisations puissantes qui disposeraient de centaines de millions, il en sera des dirigeables comme des bateaux. En admettant qu'une compagnie dispose de plusieurs dirigeables et qu'elle ne les perde pas dans l'Atlantique, elle ne les fera partir que tous les 8 ou 10 jours, alors que l'avion dont le prix de revient est infiniment moins considérable et la souplesse d'emploi beaucoup plus grande pourra partir tous les matins.

A l'heure présente, ce ne sont pas les passagers que l'on peut rechercher sur ces parcours ; on en aurait peut-être quelques douzaines. L'intérêt réside dans la rapidité des liaisons postales.

Notez que je ne vais à Dakar que pour aller ensuite en Amérique.

M. TISSIER.- Pensez-vous que les relations par dirigeable entre la France et l'Algérie où la question du service postal devient secondaire ait quelque avenir ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Cela avait été envisagé. En 1931, on devait essayer la liaison Marseille-Alger par

le Méditerranée . Ce ballon a été très bien conçu au point de vue commercial . Il a été construit par les Allemands entre l'armistice et la signature du traité de paix et a fait quelques essais de voyages en Allemagne avant d'être livré à la France . Il mesure 33.000 mètres cubes, ce qui est un peu juste pour un service Marseille-Alger . Par beau temps, il fera le parcours en toute sécurité, mais s'il trouve du vent debout, il peut courir certains risques . Il faudrait un ballon de 40 à 45.000 mètres cubes pour faire ce service en toute sécurité . Si l'on n'a pas persisté dans ce projet de liaison Marseille-Alger par dirigeable, c'est à cause de la charge financière très lourde qui en serait résulté . Dès l'instant où l'on est obligé d'employer des personnels civils au lieu de compagnies d'aérostiers, la dépense devient considérable .

M. FARJON .- Vous avez une escale à Rio del Oro ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Nous avons un accord avec l'Espagne .

M. FARJON .- Vous avez dit que la baudruche des ballonnets était faite avec des coécums de boeufs . Il doit en falloir beaucoup ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Il en faut une quantité formidable, car chaque coecum a la dimension d'un mouchoir de poche .

tout au moins dans le sens de l'explication suivante :

M. FARJON .- J'ai entendu que pour faire les ballonnettes d'un dirigeable comme le Dixmude , il fallait des centaines de milliers de coecums .

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- C'est très juste .  
 Tous ces coecums viennent de l'Amérique du Sud . Il en faut ~~fauxxex~~ d'autant plus que leur dimension est celle que je viens d'indiquer et qu'on doit encore les doubler .  
 J'ajoute que c'est une matière qui évolue très vite .  
 Au bout de deux ans , il se produit des marbrures et des fentes . Elle nécessite des soins très attentifs : pas trop d'humidité , trop de froid ni trop de chaleur . On peut même se demander si le climat de Provence n'est pas défavorable à cause de la chaleur .

M. TISSIER /- Tant que les cellules jouissent de la propriété osmotique , c'est-à-dire sont encore gélatineuses , elles ont une espèce de vie et la membrane est imperméable . Mais dès qu'elles deviennent de la matière inerte , l'imperméabilité disparaît . C'est alors la fin des ballons de baudruche . Si l'on est dans une atmosphère très sèche , la baudruche reste moins longtemps imperméable . Peut-être arrivera-t-on à prolonger son existence , en entretenant une certaine humidité dans les hangars .

M. FARJON .- Vous disiez que les communications entre la France et l'Algérie n'étaient pas possibles actuellement

tout au moins dans le sens de l'exploitation commerciale .  
Envisagez-vous dans un délai assez bref la réalisation  
d'une liaison entre la France et l'Algérie ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Actuellement , Marseille se trouve reliée à Perpignan où l'avion parti de Toulouse avec le courrier de Paris fait une première escale . Le courrier de la vallée du Rhône rejoint ainsi celui de Paris . L'avion part alors de Perpignan pour arriver à Alicante . Là , une liaison est établie avec Oran et l'on atteint ainsi l'Algérie . Mais notre intention est d'obtenir la concession de la liaison Barcelone-Palma , ce qui nous permettra ensuite d'atteindre Alger . Nous ferons vraisemblablement , dès 1925 , le service Alger par Palma .

Je répète qu'il n'est pas possible actuellement de faire un service quotidien Marseille-Alger . Ce raid de 800 kilomètres est possible quand on le voudra , mais on ne peut pas en faire un service régulier et offrant toute sécurité .

M. FARJON .- Ce qui retient notre attention la Commission de la marine , c'est la possibilité de doubler dans une certaine mesure par l'aviation les relations maritimes entre la France et l'Algérie , en évitant autant que possible de toucher des territoires neutres . Certaines lignes ont-elles été étudiées dans ce sens ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Les deux grandes directives ce sont, d'une part, la création de grandes liaisons internationales, comme la ligne qui va vers Constantinople; d'autre part, la liaison avec l'Afrique du Nord . Celle-ci se présente sous la forme de la liaison avec le Maroc, qui est la première réalisée en passant au-dessus du territoire espagnol . Nous avons une ligne directe qui est entièrement dans des mains françaises . Nous avons eu quelque peine à obtenir cela de l'Espagne qui réclamait sa participation .

Nous avons ensuite une liaison algérienne qui fait appel à la précédente sur une partie de son parcours . La liaison algérienne, que nous faisons actuellement par Alicante-Oran et, demain, par Barcelone-Palma, sera complètement réalisée quand nous ferons directement Marseille-Alger .

Nous avons étudié également une liaison tunisienne . La ligne part actuellement d'Antibes, mais il est entendu qu'elle partira de Marseille, lorsqu'elle sera définitivement établie . Cette ligne sera Marseille-Ajaccio-Tunis . Actuellement, nous en sommes au tronçon Antibes-Ajaccio, qui marche comme tronçon d'essai . Tout cela est assez délicat à mettre debout .

M. FARJON .- Apercevez-vous dans un avenir qui ne soit

pas trop éloigné la possibilité de faire par les lignes aériennes des transports ~~de troupe~~ d'une certaine importance ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Pas de transport de troupe . Il ne faut pas se leurrer à cet égard .

J'ai beaucoup d'optimisme en matière de navigation aérienne par avions et hydravions sur de grands parcours , même pour les transports de passagers . Mais il faudra de longues années avant de réaliser ce que l'on pourrait appeler le paquebot aérien .

Ce que l'on peut réaliser facilement et quotidiennement ce sont de très bons services postaux . L'exemple le plus éclatant est celui de la ligne Latécoère qui fait le parcours Toulouse-Casablanca avec une régularité de 98 à 99 % bien que la côte espagnole soit très mauvaise certains jours .

M. LE PRESIDENT .- Ce n'est pas précisément

M. LE PRESIDENT .- Les accidents sont-ils nombreux ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Deux ou trois par an .

Il y a eu deux premières années terribles par le nombre des accidents , mais depuis deux ans et demi le service est extrêmement régulier . Au début , la ligne hésitait pour trouver sa formule . Elle recherchait du passager . Elle s'est aperçue qu'elle avait tort et maintenant elle fait du service postal , se contentant d'emporter quelques rares

passagers . Elle a actuellement 50 % de la poste du Maroc et elle a fait baisser les recettes télégraphiques de ce pays dans des proportions considérables .

M. le comte de BLOIS . - Pendant combien de temps le Dixmude était-il encore utilisable ? Lui assignez-vous, par exemple, une durée de deux ans à partir du 1er août 1933 ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT . - Il est extrêmement difficile de répondre à cette question . Les ballonnets du Dixmude pouvaient vivre encore et même être renouvelés pour une autre période . La question doit se poser simplement au point de vue général du ballon et des charpentes .

Pour ce qui est de l'enveloppe générale, il aurait fallu la renouveler avant longtemps .

M. le comte de BLOIS . - Pouvez-vous préciser ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT . - Ce n'est pas possible . Il aurait donc fallu faire un examen de l'enveloppe et des charpentes .

M. le comte de BLOIS . - Cela pouvait être de l'ordre d'un an, deux ans ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT . - Cela était très approximatif . En ce qui concerne l'enveloppe, je crois qu'il aurait fallu la renouveler avant un an ou deux .

Pour ce qui est des charpentes métalliques, c'est toute la question des alliages légers qui se pose . Il aurait fallu examiner méthodiquement le ballon pour voir la tenue des charpentes . Je dois dire que j'ai visité le Dixmude en octobre 1923, quand je suis allé prendre le Méditerranée à Cuers . Je me suis promené à l'intérieur du ballon et j'ai constaté qu'il était en très bon état .

M. le comte de BLOIS .- La question que je vous ai posée , monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat, avait la portée suivante : si la durée d'utilisation du Dixmude était inférieure à deux ans , on pouvait être pressé d'entreprendre un voyage . Mais si elle était supérieure à deux ans , il aurait/plus indiqué d'attendre que des campements ou des hangars fussent complètement construits .

M. LE PRESIDENT .- Il reste une dernière question à traiter .

Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat, vous avez certainement lu le rapport du commandant de Laborde et le super-rapport des amiraux . Tous deux concluent à la perte du ballon par foudroiement . Les arguments qui ont été apporté ici sont les suivants : à Siacca , à 3 heures du matin , on a vu des masses de feu tomber dans l'eau . Cette affirmation a été confirmée par celles d'un douanier et d'un berger .

Or, nous sommes un certain nombre qui persistons à croire que le Dixmude n'a pas été foudroyé mais qu'il est mort probablement par la faute de ses moteurs.

Peut-être y a-t-il eu un coup de tempête plus violent ou le ballon a-t-il fait une chute de plusieurs centaines de mètres dans un trou d'air, ce qui a rompu sa carcasse ; peut-être aussi est-ce parce que l'emplacement des moteurs n'était pas bien choisi.

Contrairement à la thèse du foudroiement, il y a le rapport que vous avez eu la très grande amabilité de communiquer à la commission, qui émane du lieutenant de vaisseau Jouclard, à bord du dirigeable Dixmude. A la page 8 de ce rapport, nous trouvons :

" Moto-propulseur. Les moteurs sont souples et  
" endurants .....  
" ..... pour les manœuvres en direction".

Puis, plus loin :

" Observations sur la stabilité et les qualités de  
" manœuvre. Au cours de l'ascension, le dirigeable n'a  
" été équilibré statiquement que pendant de courtes périodes".

Je vous demande de retenir cette phrase qui est extrêmement intéressante à mon sens. Enfin, je lis encore dans le rapport :

" Six moteurs à 1.000 tours. Le ballon tient facilement la route et évolue normalement. Mais au ralenti, il gouverne mal et très mal .....  
" ..... d'arrêter une abatée."

Il m'apparaît, d'après ces rapports, que le Dixmude n'était pas en parfait état au point de vue de la position des moteurs.

Si j'examine le schéma du Dixmude, je vois, à l'avant, une cabine extrêmement large, celle du Commandant, avec l'hélice. Puis les autres moteurs aux endroits que j'indique et le dernier à l'arrière.

Il me semble que si, à un moment donné, deux de ces moteurs se sont trouvés en avarie, une force considérable a pu se produire immédiatement sur l'autre bordée sans être compensée par une force équivalente qui se serait produite sur la bordée opposée si les moteurs ne s'étaient pas arrêtés. Cela a pu provoquer une rupture de la poutre centrale.

Dans des modèles de Zeppelin qui ont été effectivement construits, les moteurs étaient disposés de telle façon que, si l'un d'eux venait à s'arrêter, l'équilibre ne se trouvait pas rompu comme dans le cas du Dixmude où il y avait six moteurs Maybach de 260 chevaux.

Il n'a pas été donné à la Commission d'entendre les techniciens qu'elle aurait voulu voir venir devant elle. Il y a longtemps que je suis au Parlement et j'ai assisté à bien des enquêtes; c'est la première fois que je vois refuser à une Commission parlementaire le droit d'entendre des techniciens. Il est probable que ces messieurs

auraient pu nous apporter quelques éclaircissements qui nous auraient permis d'asseoir notre sentiment d'une manière plus solide .

Nous avons donc dû agir par nos propres moyens . Je viens de vous exposer mon sentiment en ce qui concerne le foudroiement du Dixmude . C'est une manière très simple d'expliquer les choses quand on veut en terminer avec une affaire pénible .

N'est-il pas plus admissible de tenir compte du fait que dans une sortie précédente les moteurs ont été en avarie et que, dans certaines conditions, le ballon ne pouvait plus manoeuvrer pour dire que c'est plutôt de ce côté qu'il faut chercher l'explication de la catastrophe ?

Evidemment, si une rupture de la charpente s'est produite à 1.000 mètres en l'air, les moteurs ont fait explosion et on a pu voir des boules de feu tomber . Pourquoi venir prétendre que c'est la foudre .

Un autre argument qui milite contre l'hypothèse du foudroiement du ballon vient de ce que le corps du Commandant du Plessis qui a été retrouvé n'était nullement carbonisé . Il était simplement broyé par la chute . N'est-il pas possible, d'autre part, que sa cabine, développant une force beaucoup plus grande que celle développée par les autres moteurs en avarie, que ce soit par là que le ballon ait commencé à se démolir ? pouvez-vous, monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat quel est votre sentiment à ce sujet ?

Il n'y a pas un cas presque qui n'ait péri de mort violente

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- En ce qui concerne les moteurs, je n'ai aucune qualité pour répondre puisqu'il s'agit d'un bâtiment qui appartient au Ministère de la marine dont je n'ai pas fourni les moteurs .

D'une façon générale, les moteurs Maybach, dont nous avons la pratique grâce aux livraisons de l'Allemagne, se tiennent bien . Ce sont des moteurs endurants qui n'ont pas des qualités supérieures comme vitesse, qui ne sont pas extrêmement fins comme on dit en aviation, mais qui sont solides . Le reproche qu'on peut, je crois, leur faire c'est de présenter une liaison défectueuse entre l'arbre moteur et l'hélice . Mais cela ne peut pas faire courir des dangers d'incendie .

M. LE PRESIDENT .- Cela peut avoir comme conséquence l'immobilisation du moteur lui-même .

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Peut-être .

En ce qui concerne le dirigeable lui-même, mon opinion personnelle est qu'il a été foudroyé . En fait, il n'y a guère que deux hypothèses possibles à envisager : ou bien le ballon rigide, à force de se battre contre la tempête, a vu sa carcasse flétrir, ce qui est arrivé à un certain nombre de dirigeables, ou bien il a été tué par la foudre .

Il y a des précédents dans les deux hypothèses . La carrière de tous les dirigeables allemands, si on les prend un à un, a été une carrière dramatique . Il n'y en a pas un ou presque qui n'ait péri de mort violente

par éclatement de la carcasse ou explosion consécutive à la foudre .

Dans les précédents où le ballon a péri par fléchissement de la carcasse , cela a permis , en général , à quelques membres de l'équipage de se sauver . En effet , une carcasse rigide de 225 mètres longueur ne fléchit pas dans la même minute sur toute sa longueur et sur toute sa largeur . Il y a quelques craquements de part et d'autre qui donnent le temps à quelques hommes de sauter en parachute . Dans le cas du Dixmude , tout le monde est allé au fond de l'eau . Cela m'a beaucoup impressionné et c'est ce qui me fait me prononcer en faveur de l'hypothèse du foudroiement du ballon .

M. LE PRESIDENT .- Il nous reste à vous remercier , monsieur le Ministre , de l'amabilité que vous avez eue pour nous en nous communiquant les documents que nous vous avons demandés et en répondant à notre appel .

( M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT SE RETIRE à 17 heures

-:-:-:-:-

COMMISSION SENATORIALE DE LA MARINE

VOUS TROUVEZ DEVANT VOUS LE DOCUMENT DE LA COM-  
MISSION DEPUIS QUE J'AI L'HONNEUR D'ETRE SON PRESIDENT.

CE QU'IL FAUT SAVOIR SUR LA COMMISSION DE LA MARINE

-o-

AUDITION DE M. DUMESNIL, Ministre de la marine

PRESIDENCE DE M. de KERGUEZEC

(M. le Ministre de la marine est introduit dans la  
salle des séances de la commission)

M. LE PRESIDENT. - Monsieur le Ministre,  
permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue pour la pre-  
mière fois que vous venez dans cette salle. Soyez assuré  
que vous trouverez dans la commission sénatoriale de la  
marine une aide et un soutien pour la tâche très lourde  
que vous avez à accomplir.

Ici, nous n'avons jamais été en retard dans  
les aspirations pour la reconstitution de la marine de  
notre pays. Nous avons su un programme positif; nous  
savons où nous allons: nous voulons essayer de refaire  
l'indépendance de la France; nous voulons donner à notre  
pays la possibilité qu'à toute heure de son histoire il  
soit à l'abri et puisse défendre lui-même sa propre  
sécurité. Par conséquent, vous ne trouverez pas au sein  
de la commission de la marine un esprit qui vous arrête-  
ra dans ce que vous pourrez faire de hardi, mais au con-  
traire, le meilleur encouragement et, je le répète, une  
aide et un soutien.

Fermmez-moi donc, Monsieur le Ministre, de

vous traduire ce que je sais être le sentiment de la commission depuis que j'ai l'honneur d'être son président. Ce qu'elle désire, c'est que le ministre de la marine lui parle en ministre de la marine, c'est qu'<sup>il</sup> ~~akka~~ lui dise ce dont il a besoin pour assurer la sécurité du pays. Trop souvent des ministres nous ont déclaré qu'ils étaient dans l'impossibilité de réaliser tel ou tel programme et se sont retranchés derrière le gouvernement dont ils faisaient partie ou les possibilités financières. Nous pensons que si c'est un langage de tribune, ce n'est pas un langage de commission. Plus tard on parlera des possibilités financières; pour le moment, ce que nous attendons du ministre, c'est qu'il nous dise la vérité, à nous commission de la marine, car il n'y a ici que des patriotes qui ont tous l'ardent désir de servir le pays et qui pensent que c'est en connaissant la vérité tout entière qu'ils réaliseraient ce dessein et parviendront à améliorer la situation présente. Connaissant la vérité on examine ensuite ce qu'on peut en retenir et ce qu'il est possible de réaliser.

Je suis persuadé que vous comprendrez les paroles que je vous adresse et que vous n'y verrez que notre volonté de servir à cette renaissance de la marine sans laquelle la France ne vivrait pas.

Il s'agit de savoir ce qui coûtera le plus et de la cher : ou d'entretenir une marine ~~à xx~~ faire naviguer ou de la laisser périr définitivement, perdre nos colonies et tomber au rang de l'Espagne. Pour nous notre

choix est fait. Aucun sacrifice ne nous coûtera s'il s'agit de donner à ce pays la sécurité à laquelle il a droit.

Je vous demande pardon de m'être étendu si longuement. Vous comprenez le sens de la bienvenue que je vous adresse; c'est dans le dessein de poursuivre notre tâche dans une collaboration intime ~~avec~~<sup>entre</sup> vous que avez des décisions à prendre et nous dont vous voulez bien demander les conseils, que nous vous recevons aujourd'hui. Vous m'avez compris: ici, vous recevrez toujours le meilleur accueil, - et le plus sympathique.

(Applaudissements)

M. LE MINISTRE. - Monsieur le Président, Messieurs, vous me permettrez d'abord de remercier M. le Président de la commission sénatoriale de la marine et vous tous, - parce que votre président a parlé en votre nom - de la bienvenue que vous voulez bien m'adresser.

Permettez-moi de vous dire que je viens ici sans aucun parti-pris, avec une seule volonté : c'est, comme vous-mêmes servir mon pays de toutes mes forces, et cela non seulement, aidé de vos conseils, comme vient de l'indiquer M. le Président de la commission, mais avec votre appui et sous votre contrôle.

Je sais quel rôle a joué la commission sénatoriale de la marine au cours de ces dernières années, et je m'emprise d'affirmer que je suis en plein accord sur les directions que vient d'affirmer M. le Président. Je

vous parlerai toujours à cœur ouvert et vous pouvez être certains que je vousdirai toujours la vérité, même si elle n'est pas extrêmement agréable - je ne dis pas même pour les Français, mais pour nous qui avons la charge de veiller sur notre marine et qui devons nous efforcer d'aboutir dans des conditions qui peuvent être essentielles pour la vie de notre pays.

Je vais aujourd'hui, si vous le permettez, vous faire un exposé d'ensemble de notre situation maritime, je dresserai une sorte de tableau, de bilan plutôt de cette situation et je vous ferai connaître également quels sont mes projets, puis je serai à votre disposition, selon la méthode de travail que vous préférerez, soit pour répondre chapitre par chapitre aux questions que vous pourrez me poser sur l'exposé que je vais faire, soit au contraire, pour revenir dans d'autres séances et entendre les questions qu'aura pu suggérer en votre esprit le résumé que je vais vous faire.

La situation de notre marine commande la vie de la nation elle-même; je considère que la question de notre situation en Méditerranée est liée étroitement à celle de notre existence même, j'entends à notre situation sur le Rhin, et si nous perdons le contrôle, la liberté de manœuvre et de nos communications, - je ne dis pas seulement avec l'ensemble de nos colonies, mais en particulier avec notre domaine de l'Afrique du Nord - tous les efforts de défense nationale que nous pouvons

tenter ailleurs, risqueront d'être vains. C'est l'idée essentielle qui m'a animé dès mon arrivée rue Royale et elle continuera toujours à inspirer mes projets.

J'ai eu la bonne fortune d'obtenir de la chambre ces jours derniers, - et j'espère que la question ne tardera pas à venir devant le Sénat, - un budget qui, s'il n'est pas tout à fait celuique j'aurais souhaité, constitue néanmoins un budget de réalisations immédiates, un budget de vie. Je n'aurais pas accepté, d'accord avec M. le Président du conseil qui m'a fait confiance sur ce point, - la lourde responsabilité qui m'incombe s'il n'en avait pas été ainsi, responsabilité d'ailleurs, d'autant plus lourde que nous sommes devant un Parlement où les questions navales n'ont pas toute l'importance dans l'opinion qu'elles devraient avoir, car à par quelques spécialistes, on se désintéresse malheureusement des questions maritimes, parce que l'on a perdu l'habitude de s'y intéresser depuis dix ans. Je n'aurais donc pas accepté, je le répète, la responsabilité très lourde que j'ai assumée si je n'avais eu cette liberté de manœuvre à laquelle a fait allusion M. le Président de la commission tout à l'heure.

J'estime, en effet, que si le gouvernement n'avait pas accepté, avant même que mon budget fût soumis au parlement, certains chiffres essentiels que j'ai demandés, je n'aurais pas accepté non plus la responsabilité de conduire les funérailles de la marine. Je veux bien essayer en plein accord avec le parlement et en

m'y donnant de toutes mes forces, d'organiser un début de renaissance, mais je ne veux pas conduire des funérailles.

Messieurs, notre budget, - si le Sénat veut bien confirmer les votes de la Chambre, - atteint le chiffre de 1300 millions, 1313 millions exactement.

Ce n'est pas un budget de luxe, mais c'est un budget qui, tout de même, pour 1925, va nous permettre d'assurer tout ce qui est vital dans la marine. Toutefois, un budget ne suffit pas! évidemment il permet d'envisager un avenir de quelques mois, peut-être un peu plus, mais lorsqu'on se trouve en présence d'une situation aussi grave que celle de la marine française, à côté du budget il faut avoir des projets à grands horizons, il faut voir loin. J'ai donc préparé une série de projets organiques qui me paraissent indispensables et dont je vais demander le vote extrêmement rapide à la Chambre.

J'ai la bonne fortune de vous annoncer que j'ai ce matin même - au conseil des ministres - obtenu l'autorisation de déposer - et ce sera fait demain matin - les deux premiers projets : c'est à dire le projet sur le statut naval et celui sur la 2<sup>e</sup> tranche ~~maximale~~ du programme naval de constructions neuves.

J'indique tout de suite qu'à mon avis, laissant de côté la question budgétaire, le projet qui doit être la base de tous les autres est celui du statut naval. C'est sur lui, aussitôt qu'il aura été voté, qu'en devra édifier les autres projets de renaissance de la marine: c'est-à-dire tout d'abord le projet relatif

aux constructions neuves formant le reliquat de la 2e tranche, puis immédiatement et parallèlement à celui-là - et j'en dirai tout à l'heure quelques mots précis, - un projet sur les combustibles liquides.

J'ouvre ici une parenthèse : je vous donnerai des chiffres tout à l'heure qui sont très graves et très émouvants: il n'y a pas, à l'heure actuelle, peut-être de préoccupation plus essentielle que celle des combustibles liquides. Il ne servirait de rien d'essayer de reconstituer une flotte de petites unités navales si parallèlement nous n'avons pas pris les mesures nécessaires pour que toutes ces unités nouvelles soient assurées d'avoir en combustible liquide les stocks nécessaires à leur ravitaillement..

Par conséquent, je le répète : en ce qui concerne le statut naval, je vous apporte là une base sur laquelle doivent reposer, premier édifice, la 2e tranche du programme, 2eme édifice, le projet sur les combustibles liquides, puis un 3e projet relatif à la défense des côtes, un 4e projet concernant le statut de l'aéronautique navale, et enfin deux autres projets au dépôt desquels j'assigne une date plus éloignée: d'une part, la loi des cadres qui ne peut être utilement déposée ~~maxim~~, - car ce serait mettre la charrue avant les bœufs - qu'après le vote du ~~km~~ statut naval, les effectifs étant fonction étroite de notre matériel, - et <sup>d'autre part,</sup> enfin, dernier projet : celui de l'aménagement des ports.

et à Ce dernier projet nécessite des études ap-

Il paraît sur la préface du projet de statut profondes, indispensables, car il est évident que nous ne pouvons pas vivre en enfermant le grand corps qu'est notre marine dans le vieux corset étroit que sont nos ports.

Voilà, dans les grandes lignes, les titres de chapitres dont je vais vous parler au cours de cette audience.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Je désire poser tout de suite une question à M. le Ministre.

A cette dernière question du régime des ports vous comptez, sans doute, rattacher la question des arsenaux.

M. LE MINISTRE. - Bien entendu ! j'allais y venir et dire qu'en ce qui concerne la question des arsenaux, elle va également faire l'objet d'explications que je vous dois d'autant plus que j'ai à plaider devant vous une cause en appel, - cause que j'ai l'espérance de gagner, - (mouvements divers) ...oh! messieurs, je vous demande, à vous juges qui m'entendez de bien vouloir ne pas faire de gestes d'approbation ou de dénégation avant d'avoir entendu mon exposé!

Il y a un certain nombre de questions de détail dont je parlerai en terminant, relatives à un certain nombre de problèmes que j'ai réglés depuis que je suis arrivé au ministère, - mais je vais aller tout de suite au but : c'est-à-dire à la question du statut naval et à celle des programmes.

Je passe sur la préface du projet de statut naval qui sera déposé demain sur le bureau de la Chambre et dont je demanderai le vote aussitôt que la Chambre sera débarrassée du budget, afin qu'il vienne rapidement devant vous. Vous savez en quoi il consiste : donner à la France, dans des conditions harmonieuses de liaison des différents bâtiments, et des armes, le moyen d'assurer non pas une politique d'expansion militariste, - cela est loin de notre pensée, - mais de défense certaine de nos colonies et de notre pays, politique qui devra tendre en particulier à assurer, en toutes éventualités, la liberté de passage en Méditerranée.

Le statut naval que j'ai déposé se différencie essentiellement du précédent en ce sens que je demande un tonnage de sous-marins nettement plus considérable.

Aux termes des accords de Washington, la question est réglée en ce qui concerne les "capital ships". Ce sera 175.000 tonnes pour les cuirassés, 60.000 tonnes de bâtiments porte-avions, 360.000 tonnes de bâtiments légers de surface: croiseurs, torpilleurs ou contre-torpilleurs; mais alors qu'on n'avait inscrit que 60.000 tonnes de sous-marins, j'ai inscrit 96.000 tonnes, indépendamment, d'ailleurs des sous-marins dits de défense des côtes, qui doivent sortir sur crédits budgétaires spéciaux, à la cadence de 3 par an, pour atteindre 36 sous-marins, et qui viendront s'ajouter aux 96.000 tonnes de sous-marins de première classe.

M. LE PRESIDENT. - Permettez-moi de vous remercier de cette déclaration qui a son importance : c'est la première fois qu'elle est faite. On avait toujours parlé des sous-marins en disant qu'on les construirait dans le "cadre des accords de Washington" et l'on ne voulait pas se rendre compte qu'au Sénat ici, - il y avait eu une séance assez dramatique à cet égard et l'on pourtant avait affirmé à la tribune que le gouvernement gardait sa liberté en ce qui concerne le tonnage des sous-marins - l'on ne voulait pas se rendre compte, dis-je que nous avons passé notre temps à demander aux ministres de ne jamais parler du "cadre des accords de Washington" en tant que sous-marins. Je vous remercie, Monsieur le Ministre, d'avoir prononcé ces paroles et je retiens votre affirmation à savoir que vous avez inscrit le qui nous étaient nombre de sous-marins nécessaires, indiquait par là - je ne dirai pas que vous vouliez briser la formule "du cadre des accords de Washington," - mais que vous entendiez donner à la France, tout ce dont elle a besoin, au point de vue sous-marins.

Nous sommes d'accord.

M. LE MINISTRE. - Nous sommes tellement d'accord - et je demande que cette question reste dans la confidence de la commission, - que je vais préciser, car je sens que je parle à cœur ouvert, devant des Français pour qui je n'ai pas de secret à garder.

La question est la suivante : à Washington, on a longuement délibéré sur les différents tonnages de bâ-

timent auxquels la France aura droit. Je laisse de côté - chacun est libre d'avoir telle opinion qui lui plaît sur les résultats qu'a obtenus l'amiral Debon quand il est allé à Washington, - la question des "capital ships" ainsi que celle des bâtiments porte-avions. Qu'on soit satisfait ou non de ces résultats, nous sommes obligés, parce que la France est tenue de faire honneur à sa signature, de nous enfermer dans le cadre des accords, - c'est à dire 175.000 tonnes de "capital ships" et 60.000 tonnes de bâtiments porte-avions. Il avait été indiqué, en effet, dans les accords de Washington, que la France ne demandait que 90.000 tonnes de sous-marins, mais je crois pouvoir affirmer que les deux questions étaient liées et que les 90.000 tonnes de sous-marins demandées par la France à Washington eudont elle avait parlé, étaient liées, dans cette limitation, à un chiffre supérieur pour le tonnage en capital-ships. Etant donné que nous n'avons pas obtenu plus de 175.000 tonnes de capital ships, nous ne sommes pas tenus à ce plafond de 90.000 tonnes de sous-marins; et c'est volontairement, pour briser ce cadre de 90.000 tonnes, pour qu'il ne soit pas dit que nous nous renfermons dans ce cadre de 90.000 tonnes, que j'ai pris le chiffre de 96.000 tonnes - n'ayant pris ainsi que 6.000 tonnes de plus, ce qui n'est pas considérable, - qui semble se référer au chiffre donné à Washington, mais qui à mon avis ne doit pas en tenir compte. J'ai donc pris ce chiffre de 96.000 tonnes pour que, lorsque le débat viendra en séance publique

il soit bien entendu que la France a inscrit à son programme ce tonnage qui dépasse les 90.000 tonnes dont on a parlé à Washington, en toute liberté. J'estime que si nous sommes liés étroitement par les accords en ce qui concerne les "capital-ships" et les porte-avions, nous ne sommes liés, ni en ce qui concerne les sous-marins, ni en ce qui concerne les bâtiments légers de surface. Au surplus, la question des sous-marins est pour nous tellement essentielle que, même si il n'est pas possible d'atteindre avant un certain nombre d'années ce chiffre de 96.000 tonnes que je vous demanderai d'inscrire dans la loi du statut naval, il est nécessaire d'indiquer que nous serons encore bien au-dessous de ce chiffre qu'il était toutefois, je le répète, indispensable d'inscrire pour les raisons que je viens d'indiquer.

M. LEMERY. - Je tiens à confirmer ce que viennent de dire et M. le Président de la commission et M. le ministre de la marine.

Je rappelle que la question des sous-marins s'est posée, alors que la discussion s'engageait à Washington, sous la présidence de M. Doumergue, qui présidait à ce moment cette commission. J'ai été alors chargé par la commission de la marine de faire un rapport supplémentaire au rapport déposé sur le programme naval. La doc-  
trine de la commission s'est nettement affirmée et elle a été câblée à Washington où l'on a fait connaître l'attitude de la commission de la marine.

D'autre part, comme rapporteur de la conféren-

de Washington pour la commission de la marine, j'ai eu à donner à la tribune du Sénat l'interprétation de cette commission sur les accords et j'ai affirmé que nous n'étions liés en rien par la Conférence de Washington en ce qui concernait notre tonnage de sous-marins. J'ai obtenu publiquement une déclaration du ministre de la marine que nous n'étions pas limités. Par conséquent en nous tenant sur ce terrain, nous affirmons ~~ce qui~~ qui a rencontré l'assentiment unanime du Sénat et n'a donné lieu à aucune représentation diplomatique de la part des puissances représentées à Washington; il est donc absolument acquis que nous avons entière liberté en ce qui concerne notre tonnage de sous-marins.

Je m'associe aux remerciements adressés à M. le ministre de la marine par M. le Président pour avoir affirmé par le dépôt de son projet, sur lequel le Parlement va avoir à discuter, une doctrine qui a été soutenue publiquement à la tribune et qui n'a pas rencontré de contradicteurs.

M. LE MINISTRE. - Je suis heureux d'être d'accord avec la commission de la marine, et maintenant je vais vous donner l'essentiel du projet, étant donné que vous aurez à en délibérer.

Il se caractérise uniquement, - mais c'est très important, à la fois dans son principe et dans les faits, par l'affirmation de notre liberté en ce qui concerne les sous-marins, et en même temps par une augmen-

tonnage est également limité au tonnage de chacun de 36.000 tonnes de sous-marins, ce qui fait que nous marchons vers un total de 94 sous-marins, en y comprenant 36 sous-marins côtiers, et 58 sous-marins de 1<sup>re</sup> classe auxquels s'ajouteront éventuellement 6 sous-marins de 3<sup>e</sup> classe. avoir un tonnage supérieur à 10.000

tonnes et une artillerie supérieure à 100. tandis que M. de LAVRIGNAIS. - Nous avons la même li-  
berté pour les bâtiments légers de surface.

M. LE MINISTRE. - Nous avons la même liberté; le tonnage de 360.000 tonnes que j'ai indiqué tout à l'heure aurait pu être dépassé; nous aurions pu inscrire 400.000 tonnes, mais étant donné que nous n'arriverons pas aux 2/3 de ces 360.000 tonnes, il m'a paru inutile de manifester des intention qu'on pourrait interpréter en sens divers et d'inscrire un chiffre plus élevé.

M. HERY. - Vous n'aurez pas les chiffres prononcés à Washington. (6.000 tonnes, mais nous ne devons pas dépasser 360.000 tonnes de capital-ships)

M. LE MINISTRE. - Non!

M. LEMERY. - L'accord de Washington n'intéresse que les "capital-ships".

M. HERY. - On pourrait mettre le chiffre prononcé à Washington pour les navires légers.

M. LE MINISTRE. - Il n'a pas été prononcé de chiffre pour les navires légers.

M. MAHIEU. - Pour les bâtiments légers le

tonnage est simplement limité au tonnage de chacun.

M. LE MINISTRE. - Il est intéressant de rappeler les chiffres. Les bâtiments légers sont ~~maximale~~ caractérisés de la façon suivante : ils ne peuvent pas avoir un tonnage supérieur à 10.000 tonnes et une artillerie supérieure à 203, tandis que les bâtiments <sup>en</sup> capital-ships ne peuvent dépasser 35.000 tonnes ni avoir une artillerie supérieure à 406. Voilà exactement la situation. Dans ces limites, - c'est à dire au-dessous de 10.000 tonnes et d'une artillerie de 203, nous pouvons construire ce que nous voulons et c'est la raison pour laquelle dans le programme de 1922 on a fixé des croiseurs de 8000 tonnes et 2 croiseurs de 10.000 tonnes, mais l'armement de ces derniers reste le même que ceux de 8000 tonnes. Dans l'avenir, il sera possible, en plus des 175.000 tonnes de capital-ships auxquels nous avons droit, de construire des bâtiments de 14.000, 15.000 et 16.000 tonnes, mais nous ne devons pas dépasser ~~maximale~~ une artillerie de 406.

Telles sont exactement les caractéristiques essentielles qui différencient les capital-ships des bâtiments légers de surface.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Monsieur le Ministre, à la question que je vais poser, vous êtes libre de répondre maintenant ou de l'ajouter aux questions diverses que vous avez l'intention de traiter à la fin de cette audition.

Puisque nos possibilités en cuirassés ne nous

permettent pas d'atteindre le tonnage en bâtiments légers qui nous serait nécessaire, voudriez-vous nous dire quelle était la composition de la flotte qu'on a appelée la flotte Wrangel et si, incorporée à nos unités elle aurait pu, dans une certaine mesure réparer les lacunes dont nous souffrons. Dans quelles conditions ces bâtiments ont-ils été remis à la France? Pourquoi en avons-nous effectué la remise aux Soviets et enfin, quels sont les incidents qui vous ont amené à relever l'amiral Exelmans de ses fonctions?

M. LE MINISTRE. - Je répondrai volontiers. J'avais prévu la question et j'ai même apporté les documents nécessaires; j'ouvrirai donc volontiers mon dossier devant vous; mais je préfère cependant pour le bon ordre de la discussion non pas demander rendez-vous à huitaine, mais à quelques instants, lorsque j'aurai fini mon exposé.

M. LE PRESIDENT. - La question posée par M. de Blaiss est intéressante, mais s'il veut bien accepter la remise à quelques quarts d'heure, nous allons continuer d'entendre l'exposé de M. le Ministre de la marine.

M. LE MINISTRE. - Telles sont les idées essentielles que je devais vous faire connaître en ce qui concerne le statut naval, dont le projet sera déposé demain sur le Bureau de la Chambre et que je m'efforcerai de faire venir au plus vite devant le Sénat.

Je déposerai également demain, en vertu de l'autorisation du conseil des ministres de ce matin le projet sur la 2e tranche du programme naval.

Vous connaissez la situation : à l'heure actuelle elle n'est pas brillante et je la résumerai d'un mot : si nous n'avions pas commencé à faire un peu de constructions neuves, - après les huit ans de sommeil datant de l'époque de la guerre, - et cela en vertu de la loi de la première tranche de 1922, - nous nous serions trouvés en 1934, étant donné l'âge de nos bâtiments et l'obligation où nous nous serions trouvés de les mettre peu à peu hors rang, - à la tête de 3000 tonnes de sous-marins et de 3000 tonnes de torpilleurs - c'est-à-dire 2 sous-marins et 2 torpilleurs.

Voilà quelle aurait été la situation en 1934. Par conséquent, ce n'est pas devant vous que j'ai à plaider l'utilité d'un vaste programme de constructions neuves capable de nous assurer un minimum de sécurité.

Ce programme naval comportait une première tranche qui a été votée en vertu de la loi du 18 avril 1922. Elle concernait :

3 croiseurs de 3000 tonnes

6 contre-torpilleurs de 2400 tonnes

12 torpilleurs de 450 tonnes

6 sous-marins de 1150 tonnes

6 sous-marins de 600 tonnes

la transformation du "Béarn" en porte-avions.

Une deuxième étape a été amorcée à la veille de la séparation des chambres par la loi du 12 avril

1924 accordant la mise en chantiers de :

2 croiseurs de 6000 tonnes

6 ~~destroyers~~/torpilleurs de 1500 tonnes

2 sous-marins de 1ere classe de 1500 tonnes.

Je puis dire que depuis mon arrivée au ministère de la marine je n'ai pas perdu une seconde. A l'heure actuelle, en effet, la presque totalité de ce premier morceau de la 2e tranche a été mise en chantiers soit :

2 croiseurs

les 6 torpilleurs

et les 2 sous-marins

Je puis indiquer, de plus, à la commission, que j'ai eu la bonne fortune, en ce qui concerne les 6 torpilleurs, qui ont été confiés à l'industrie privée, - les 2 croiseurs et les 2 sous-marins ayant été confiés aux arsenaux, - évidemment du fait des circonstances qui m'ont permis de tenir la drague haute aux fournisseurs, - de pouvoir économiser sur les crédits alloués pour les 6 torpilleurs, 15 millions de frs, c'est-à-dire la valeur d'un torpilleur.

J'ouvre une parenthèse pour indiquer ma manière de faire : dès mon arrivée, j'ai dit : il y a une chose inadmissible; c'est que le ministre soit obligé de se battre comme un chien pour avoir des crédits qui sont inemployés; il y a eu peut-être à cela des excuses l'année dernière, étant donné le retard du budget, mais cette

je n'admettrai pas qu'un crédit obtenu ne soit pas utilisé et j'ai déclaré que je tiendrai les directeurs de chaque service personnellement responsables si l'on n'apportait pas la justification formelle du non emploi de certains crédits. J'ai donc engagé au maximum, dans le dernier semestre de 1924, tous les crédits à ma disposition, soit pour les mises en chantiers, - ce qui est fait, - soit pour les constructions immobilières, soit pour l'organisation de réservoirs de combustibles liquides. D'une façon générale je continuerai à tenir la main à cette politique. Ayant obtenu du Parlement des crédits dont j'ai sur ma bonne foi et mon honneur de ministre justifié la nécessité, je ne veux pas être exposé, au bout de l'année à dire : "Voilà 700 millions de crédits à reporter"! En agissant ainsi on décourage les meilleures volontés au Parlement, parce que ceux qui ont accordé ces crédits disent alors : "Vous ne faites pas ce que vous voulez, nous ne donnerons plus de crédits"! Aussi, comme je tiens à obtenir les crédits indispensables, je veillerai à ce que l'impulsion donnée se poursuive et réponde aux intentions du parlement.

Nous sommes en présence de la nécessité de réaliser le plus vite possible la fin de la 2e tranche. Elle sera composée ainsi, aux termes du projet que je vais déposer demain matin :

4 croiseurs - les meilleures de mines de surface pour 15 contre-torpilleurs de 1100 tonnes devant 220 tiges 18 torpilleurs n'ai pas le tonnage exact ce sont soit 2 sous-marins de croisière 300 à 4000 tonnes au moins. 28 sous-marins de 1ere classe ( de 1500 tonnes) types excepté 6 sous-marins mouilleurs de mines (soit un total de 36 sous-marins)

2 mouilleurs de mines de surface

4 pétroliers

1 ravitailleur de sous-marins

1 transport d'aviation

Je ne compte pas dans les sous-marins ceux prévus pour la défense des côtes, car je considère que c'est une façon d'augmenter tout de même notre force sous-marine, sans cependant en tirer un avantage excessif, que de prévoir des sous-marins côtiers en dehors du statut naval. Je prévois donc 36 sous-marins pour la surveillance des côtes, à réaliser à raison de 3 par ans. En réalité ces sous-marins ont un rayon d'action d'une dizaine de jours.

Les sous-marins mouilleurs de mines pourront emporter 24 mines, tandis que les mouilleurs de mines de surface emporteront 350 mines et pourront être utilisés au début des hostilités lorsqu'il s'agira de mouiller d'un seul coup tout un champ de mines.

M. LE PRESIDENT. - Quel est le tonnage de ces bâtiments ?

M. LE MINISTRE. - Les mouilleurs de mines de surface pourront emporter 350 mines de 1100 kgs contenant 220 kgs d'explosif. Je n'ai pas le tonnage exact; ce sont certainement des bâtiments de 3000 à 4000 tonnes au moins. Je pourrai vous communiquer les caractéristiques exactes; je ne les ai pas sous les yeux.

M. RIO. - Quel est le tonnage des pétroliers ?

"Normandie" va emporter une grande quantité d'appareils,

M. LE MINISTRE. - Je vais y venir.

Nous disposons actuellement de 2 mouilleurs de mines en voie de transformation: le premier emportera de 150 à 200 mines, le second également. Le premier, le "Castor" sera utilisé comme mouilleur de mines offensif, - c'est-à-dire qu'il devra aller mouiller des mines devant les ports de l'adversaire, - le second, le "Pollux" sera utilisé pour les missions rapprochées ou mouiller des mines défensives devant nos côtes. La marine a fait également étudier la transformation en mouilleurs de mines offensifs de deux paquebots pouvant transporter chacun 700 à 800 mines chargées de milliers de kilogs d'explosif, de 2 navires ex-allemands et de 2 navires de constructions française, porteurs respectivement de 27 et 40 mines.

On a enfin prévu des installations qui sont en cours d'achèvement sur de grands remorqueurs et les dispositifs nécessaires pour transporter environ 50 mines de 110 kilogs d'explosifs.

Voilà, en ce qui concerne les mouilleurs de mines, tant de surface que sous-marins, quelles sont nos prévisions en ce moment en cours de réalisation.

M. DE LAVRIGNAIS. - Vous avez un bâtiment porte-avions spécial.

M. LE MINISTRE. - Le "Béarn", qui marche à 22 noeuds et comme vous le savez, est un cuirassé du type "Normandie"; il emportera une grande quantité d'appareils, aura en permanence dans ses étages supérieurs 3 escadrilles en état de vol et un certain nombre d'appareils démontés dans ses fonds. Ce bâtiment est le porte-avions proprement dit qui, normalement, doit naviguer en emportant des escadrilles pour lesquelles il est muni d'une plate-forme d'atterrissement; mais indépendamment du "Béran", j'envisage des bâtiments dits "transports d'aviation" qui sont en réalité ce qu'on appelle des bâtiments "mère-gigogne" pour l'aviation. Ils emporteront un certain nombre d'escadrilles et auront à bord des installations nécessaires pour réparer. Ils marcheront à 15 noeuds seulement, avec trains d'escadre, pour permettre aux avions ou hydravions de se faire réparer.

Un transport d'aviation est compris dans la tranche du programme naval dont je déposerai le projet demain. De plus, je prévois la transformation d'un cargo le "Jacques-Cartier" en transport d'aviation, ce qui fait 2 transports d'aviation, indépendamment du "Béarn".

fait 2 transports d'aviation, indépendamment du "Béarn" pour la deuxième tranche du programme naval.

M. DUPLANTIER. - Les transports d'aviation rentreront-ils en compte dans le tonnage prévu par la Conférence de Washington ?

M. LE MINISTRE. - Evidemment ! ils rentrent dans les limites qu'on ne peut dépasser.

M. de LAVRIGNAIS. - Les travaux du "Béarn" sont-ils achevés ?

M. LE MINISTRE. - Ils se poursuivent; le "Béarn" sera en état d'entrer en escadre en 1926.

M. MAHIEU. - Vous n'en aurez jamais deux de ces bateaux: un en Atlantique et l'autre en Méditerranée ?

M. LE MINISTRE. - Nous sommes limités par le tonnage; le "Béarn" est un navire de 23.000 tonnes; étant donné que nous aurons deux autres transports de 12.000 tonnes, nous ne sommes pas loin des 60.000 tonnes permises pour les transports d'aviation.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Nous ne sommes tenus de respecter les accords de Washington que dans la mesure où les gouvernements étrangers les respectent eux-mêmes. Si des gouvernements étrangers en arrivaient à dépasser les accords de Washington, il est probable que nous-mêmes serions autorisés à en faire autant.

M. LE MINISTRE. - Je me permets de vous dire que quel que soit mon désir de doter mon pays d'une flotte aussi considérable que possible, nous ne prendrons jamais la responsabilité, même si un gouvernement étranger manquait à sa signature, de considérer que la France peut manquer à la sienne. Elle devrait porter devant la juridiction internationale compétente sa protestation, et si elle n'était pas entendue, la France verrait alors ce qu'elle croirait devoir faire; mais je considère que ce n'est pas à nous à répondre à un manque à la parole donnée par un manque à notre signature.

M. LE COMTE DE BDOIS. - JE VOUS remercie de cette déclaration.

M. LEMERY. - Je n'interviens, comme M. le Président tout à l'heure en ce qui concerne la question des sous-marins, que pour prendre acte des déclarations de M. le Ministre en ce qui touche la tranche du programme naval voté, et je me permets de le féliciter avec la commission de la marine que la doctrine qui a prévalu ici, malgré quelques résistances, ait triomphé, si bien que le danger signalé par M. le Ministre, à savoir qu'en 1934 nous étions menacés d'avoir pour toute marine 2 sous-marins et 2 torpilleurs est écarté et que nous y parons en votant le programme naval dans les conditions mêmes où la commission sénatoriale de la marine l'avait indiqué.

M. LE MINISTRE. - Je dois ajouter qu'il y a

une question d'échelonnement des mises en chantiers.

M. LE PRESIDENT. - C'est, en effet, un point très vif.

M. LE MINISTRE. - Mon prédécesseur avait envisagé des mises en chantier échelonnées sur 6 années; la commission avait demandé de les réduire à 4 années. Je ne pouvais pas ne pas tenir compte des préoccupations de M. le Ministre des finances, qui, si j'ai la charge de la marine, a la responsabilité du budget général, et des possibilités financières. J'ai donc dû négocier avec lui et le budget projet que je soumettrai comporte un échelonnement sur 4 ans 1/2. Il porte 5 ans, mais en réalité, comme les 5 années partiront de juillet dernier, depuis janvier 1925, date à laquelle sera réglée la mise en chantier, jusqu'à juillet 1929, cela fait bien 4 ans et demi. Si mon budget est voté d'ici un mois ou deux, nous commencerons dès les premiers mois de 1925 les mises en chantier pour réaliser les dernières en 1929. L'échelonnement est le suivant :

En 1925 : 1 croiseur en chantier

3 contre-torpilleurs

4 torpilleurs

7 sous-marins de 1ère classe  
sous-marins

2 mouilleurs de mines

1 mouilleur de mines de surface

et le transport d'aviation.

En 1926 : 1 croiseur,  
3 contre-torpilleurs  
4 torpilleurs  
1 sous-marin de croisière  
5 sous-marins de 1ere classe  
1 sous-marin mouilleur de mines  
2 pétroliers  
que c'est le et le ravitailleur de sous-marins.

J'indique tout de suite que le mot "ravitailleur" n'est pas absolument exact; le véritable terme, qui n'est pas officiel, mais fait mieux comprendre la pensée c'est "mère-gigogne", c'est-à-dire navire destiné non seulement à emporter ce dont les sous-marins ont besoin, mais constituant un véritable atelier flottant capable d'effectuer toutes les réparations nécessaires et comportant de plus une infirmerie pour permettre aux hommes qui sont à bord des sous-marins, de trouver pendant quelque temps du repos et des conditions d'hygiène meilleures que celles qu'ils ont à bord de leur bâtiment. Voilà le rôle essentiel de ces bâtiments qui portent le nom de "ravitailleurs de sous-marins" mais sont quelque chose de mieux que cela.

M. LE PRESIDENT. - La commission de la marine se félicitera que vous prévoyez de semblables bâtiments dans votre programme, car je me souviens d'une controverse qui s'est élevée ici à ce sujet. Nous avions demandé l'inscription dans le programme naval d'un

certain nombre de convoyeurs de sous-marins dont le rôle est de rendre ceux-ci plus mobiles.

M. LE MINISTRE. - C'est la base flottante.

M. LE PRESIDENT. - Les sous-marins qui n'ont pas de convoyeurs sont attachés à leur port; le convoyeur qui les accompagne, - et j'indique tout de suite que c'est le système anglais, - rend au contraire leur mobilité extrême. Je n'insisterai pas sur la controverse qui s'était élevée ici entre le ministre et la commission, le ministre ne voulant pas accepter notre thèse; je n'ai qu'un regret à exprimer: c'est que le nombre de convoyeurs ne soit pas plus élevé, car c'est pour le sous-marin une condition de mobilité très grande et les Anglais marchent tout à fait dans cette voie.

M. LE MINISTRE. La situation n'est pas tout à fait la même, étant donné qu'avec nos sous-marins de la classe, qui sont des navires de 1500 tonnes, vous pouvez tenir la mer pendant 30 jours, et que notre politique navale est surtout méditerranéenne. Nous n'avons pas les mêmes raisons que les Allemands pendant la guerre, lorsqu'ils voulaient aller chercher jusqu'en Amérique, des bâtiments pour les torpiller.

Toutefois je prévois 2 sous-marins de croisière que je mets en chantier, je ne dis pas simplement pour donner satisfaction à un désir exprimé par la commission de la marine, quoiqu'en l'espèce on ne puisse avoir de parti-pris et il n'y a pas de question d'é-

mais parce que je crois qu'il ferait excessif d'en prévoir davantage. J'en mets donc deux à titre d'essai. Nous verrons ensuite, si ces 2 sous-marins ont donné des résultats, s'il n'y a pas lieu d'en faire construire un plus grand nombre, 4 ou 6. Dans les débuts je préfère, étant donné que nous avons besoin surtout d'une grande activité dans la Méditerranée et que les sous-marins de croisière ont un tonnage double de celui des sous-marins de 1<sup>re</sup> classe, j'aime mieux avoir 4 sous-marins de 1500 tonnes de plus que 2 sous-marins de croisière de 3000 tonnes chacun.

C'est pour quoi aussi je n'ai prévu qu'un seul ravitailleur de sous-marins, étant donné que la majeure partie du temps, si nous étions appelés à avoir une base flottante en Méditerranée orientale, tous les sous-marins qui sont appelés, au contraire à se mouvoir entre l'Espagne, l'Italie et la Grèce peuvent se ravitailler facilement et venir se réparer dans les ports, ayant un rayon d'action de 20 à 30 jours. Voilà ma raison; elle n'est pas péremptoire; mais personne n'est détenteur de la vérité; mais je le répète, je suis disposé à revenir sur cette question: si l'expérience de la première tranche démontre la nécessité ou l'utilité d'avoir un convoyeur - ou un ravitailleur, nous sommes d'accord sur le sens sinon sur les mots, - de plus, je n'y verrai pas d'inconvénient.

J'ajoute que les sous-marins de 1<sup>re</sup> classe du type qui sort actuellement peuvent facilement, partant

Et en 1929, le soldé, soit à Brest, aller croiser en face Dakar et revenir.

Etant donné notre conception navale qui n'est pas aggressive, mais défensive, puissamment défensive, nous n'avons pas besoin, peut-être, d'aller chercher l'ennemi, bien que la défense consiste quelquefois en cela, et voilà pourquoi j'ai préféré porter mon effort sur des sous-marins de 1<sup>re</sup> classe.

1925 et 1926 sont relativement faibles.

M. PERREAU. - Surtout, comme vous le dites, que nous voulons faire de la défensive plutôt que de l'offensive.

en 1926, 229 millions

M. LE MINISTRE. - Je poursuis mon projet d'échelonnement : 1925, 660 millions

en 1926, 640 millions

En 1927 : 1 croiseur,

en 1928, 540 millions

3 contre-torpilleurs

en 1929, 400 millions

4 torpilleurs,

et en 1930, dernière année de crédits, 220 millions.

5 sous-marins de 1<sup>re</sup> classe

J'ajoute que ces annuités comprennent non seule-

lement la mise en construction des unités, mais toutes-

les dépenses d'exploitation et de fonctionnement du bateaux.

En 1928 : 1 croiseur, provisionnement de bateaux,

la constitution 3 contre-torpilleurs, obus, torpilles, mines, etc.

4 torpilleurs se sont établis d'après les derniers indicateurs.

1 sous-marin de croisière et des matériels, également 6 sous-marins de 1<sup>re</sup> classe.

comme définitifs : 6 sous-marins mouilleurs de mines.

et au total 1 mouilleur de mines de surface

2 pétroliers.

Et en 1929, le solde, soit :

**3 contre-torpilleurs**

tions prévues alors 2 torpilleurs seront achetés, c'est-à-dire en 1932, 5 sous-marins de 1ere classe posséderont alors 210.000 1 sous-marin mouilleur de mines

En ce qui concerne les crédits j'ai pu obtenir  
l'assentiment du ministre des finances, ceux prévus pour

1925 et 1926 étant relativement faibles.

C'est ainsi que je n'ai besoin :

que les deux premières unités soient achetées en 1925, que de 40 millions,

crédit un crédit tout d'abord assez bas je ne permettrai pas en 1926, 229 millions

très peu de dépenses pour la construction d'un nouveau navire en 1927, 500 millions

Fois si les deux dernières unités seraient à l'accélérée en 1928, 620 millions

encore les deux dernières unités en 1929, 640 millions

Et pour compléter les sous-marins, dans environ 500 millions en 1930, 540 millions

tons de 55.000 à 70.000 tonnes, en 1932, s'ajouteraient un peu plus de 500 millions en 1931, 400 millions

peu plus des deux dernières, presque les trois quarts, puis et en 1932, dernière année de crédits : 225 millions.

que j'ai prévu 96.000 tonnes.

J'ajoute que ces annuités comprennent non seulement la mise en construction des unités, mais toutes

les dépenses nécessaires pour approvisionnement de combat, la constitution de stocks de projectiles, obus,

torpilles, mines, etc. Les chiffres sont établis d'après

les derniers indices des prix de main d'œuvre et des matériaux; évidemment, ils ne peuvent être considérés

comme définitifs et n'ont qu'une simple valeur d'indication, surtout en ce qui concerne 1931 et 1932.

la question du statut naval.

J'ajoute qu'au moment où les dernières constructions prévues dans le projet de loi seront achevées, c'est-à-dire en 1932, la flotte de haute mer française possédera alors 215.000 tonnes de bâtiments légers - retenez ce chiffre - sur les 360.000 tonnes qui sont inscrites dans le statut naval.

Vous voyez, par conséquent, qu'en inscrivant 360.000 tonnes en 1925, puisqu'en 1932 nous n'en aurons que les deux tiers, c'est-à-dire 215 tonnes, j'ai inscrit un chiffre tout à fait large - et je me permettrais même de vous en entretenir à nouveau une autre fois si les moyens financiers permettaient d'accélérer encore les constructions.

En ce qui concerne les sous-marins, nous aurons de 65.000 à 70.000 tonnes, en 1932, c'est-à-dire un peu plus des deux tiers, presque les trois quarts, puisque j'ai prévu 96.000 tonnes.

Voilà les chiffres essentiels.  
Telles sont les ~~maximales~~ résumées que je puis vous donner aujourd'hui. Je suis à votre disposition maintenant pour les questions que vous voudrez bien me poser sur ce projet, - sinon je vous renvoie au moment où il va être entre vos mains; je reviendrai alors avec un dossier spécial sur cette question du programme naval, comme je reviendrai spécialement sur la question du statut naval.

M. RIO. - Et le tonnage des pétroliers ?

M. LE MINISTRE. - Si ma mémoire me sert bien, ce sont des navires de 8000 à 10.000 tonnes.

M. RIO. - Allez-vous les faire construire ou les prendrez-vous sur le marché ?

M. LE MINISTRE. - Nous allons être obligés de les construire. J'ai préparé un dossier spécial sur cette question.

Actuellement, nous avons une flotte commerciale de pétroliers tout à fait insuffisante pour nos besoins, ce qui fait que, sans porter tort à la flotte commerciale, il est nécessaire de faire construire un certain nombre de pétroliers, d'autant plus que les pétroliers du commerce transportent du pétrole tandis que nous nous transportons du mazout et qu'un bateau qui transporte du mazout est sali définitivement et ne peut plus servir à autre chose. Il est indispensable, étant donné que la consommation va s'accélérer, d'avoir du fret étranger; je traite en ce moment avec les bateaux anglais pour aller chercher en Amérique le mazout que ne peuvent transporter les pétroliers français.

Nous avons, à l'heure actuelle, en tout et pour tout 28.000 à 30.000 tonnes de pétroliers, alors que la consommation du temps de paix est de 100.000 tonnes pour la marine et va augmenter de plus en plus avec tous ces bâtiments qui se chauffent exclusivement au combustible liquide; j'ajoute qu'en temps de guerre il faudrait, dès la première année, 1 million de tonnes, et

lorsque toute notre flotte sera transformée en flotte  
brûlent du combustible liquide il faudra 1.400.000 tonnes

M. MAHIEU. - Les réservoirs à mazout sont-ils suffisants ?

M. LE MINISTRE. - J'ai préparé un dossier, je vais y venir dans un instant.

M. HERY. - M. le Ministre est-il obligé, d'après les règlements financiers concernant les deux assemblées, de déposer toujours et d'abord son projet à la chambre ? Je demande cela parce que vous gagneriez du temps en le déposant au Sénat ?

M. LE MINISTRE. - C'est formel ! je suis obligé d'effectuer d'abord le dépôt à la Chambre. Je vous présente même mes excuses, car, en ce qui concerne la question des arsenaux j'ai fait demander tant au secrétaire général de la Chambre qu'à celui du Sénat s'il était possible, selon mon désir, puisque le projet actuel était devant le Sénat, par courtoisie, par déférence, par amitié même, et étant sur un terrain où nous ne voulons que le bien du pays, même s'il doit y avoir conflit, car c'est notre honneur à chacun de défendre notre opinion, - j'ai donc dis-je demandé s'il était possible de ne pas retarder le débat devant le Sénat en ce qui concerne les arsenaux ; mais il m'a été répondu que je ne pouvais déposer le projet tout d'abord que devant la Chambre.

Je le regrette, car ce ne sera pas un débat aussi précis que sur un texte.

J'en viens à la question de la défense des côtes. Je vais déposer également avant la fin de l'année le projet sur l'aéronautique et peut-être aussi celui sur les combustibles liquides.

Tous deux. Vous voyez que nous avons travaillé depuis quelques semaines. Il me restera à déposer, au début de 1925, le projet de lois des cadres, qui, comme je l'ai dit, ne peut venir qu'après le projet de statut naval, et le projet sur l'aéronautique.

Le projet spécial des arsenaux va venir dans quelques jours; il est prêt.

En ce qui concerne la défense du littoral la loi doit prévoir les moyens dont disposera le ministre de la marine, certains appartenant propre à son département, certains autres au ministre de la guerre; la loi devra donc bien préciser les conditions dans lesquelles les moyens appartenant au ministre de la guerre seront mis à la disposition du ministre de la marine. Sur cette base, j'ai commencé par faire une réforme de principe qui avait son intérêt: j'ai supprimé l'éparpillement des responsabilités et des commandements. Il y avait, jusqu'à ces derniers temps, dans chaque arrondissement maritime, un préfet maritime et un commandant en chef des frontières. J'ai supprimé des frontières maritimes et j'ai mis entre les mains du préfet maritime l'ensemble du commandement et des responsabilités; j'ai refait l'unité de commandement.

M. LEMERY. - Très bien !

M. LE MINISTRE. - C'était indispensable surtout à une heure où je suis obligé d'avoir un cadre d'officiers qui est très loin d'être aussi pléthorique qu'on le dit dans le public, étant donné que je dois armer tous les bâtiments neufs qui vont sortir en 1925. Cependant je n'ai pas demandé un homme de plus, je garde comme équipage, les 55.000 hommes d'effectif de l'année dernière et je vais armer un grand nombre de petits bateaux avec le même cadre d'officiers ; j'ai récupéré 24 officiers, ce qui est un chiffre, - capitaines de vaisseau, capitaines de corvette, de frégate, ou lieutenants de vaisseau rien que par la réforme du haut commandement accomplie en supprimant les commandements de frontières. Désormais, le préfet maritime a l'ensemble du commandement; il a deux cellules à côté de lui : d'un côté une cellule strictement militaire, de l'autre ce qui concerne l'administration et les arsenaux.

La défense du littoral comprend divers éléments : des éléments actifs, des éléments passifs, et des éléments mi-actifs mi-passifs.

Dans les éléments actifs figurent les bâtiments des flotilles de sous-marins patrouilleurs, les dragueurs, mouilleurs de mines. Au premier rang de ces éléments je place les sous-marins de 2e classe, au nombre de 6 escadrilles de 6, soit 36 bâtiments au minimum. Cela donnera une escadrille par arrondissement maritime, en principe, étant entendu que chaque escadrille ne sera pas

liée à son arrondissement, mais pourra être déplacée suivant les circonstances; les patrouilleurs de surface seront fournis par des bâtiments de flottilles fatiguées mais susceptibles encore de rendre de bons services aux environs de la côte; les dragueurs et mouilleurs de mines et les remorqueurs seront fournis par la réquisition, à l'exception de ceux dont aura besoin dès la première heure et qui seront pris dans les bâtiments de servitude, élé-

Les éléments passifs seront pris dans les bâtiments mêmes de la défense des côtes; elle ne peut être supprimée; il existe des points où il est essentiel qu'en cas d'attaque par surprise, la riposte soit immédiate. Le nombre des batteries fixes sera ramené au chiffre strictement indispensable; des batteries de 155 peuvent garnir certains points déterminés qui peuvent être menacés et joueront le rôle de réserve d'artillerie.

Toutes les batteries nouvelles vont utiliser des pièces provenant de cuirassés du type "Normandie" ou de bâtiments déclassés.

L'artillerie contre aéronefs, de son côté, doit recevoir le développement nécessaire: il s'agit là simplement d'un nombre restreint de batteries de 75.

Le 3e élément, - mi-actif, mi-passif, comprend les mines et les filets à mines.

En ce qui concerne la loi sur le statut naval de la défense des côtes, je n'ai pas fixé un programme de constructions à longue échéance qui présenterait de graves inconvénients dévoilant nos projets.

Il n'est pas nécessaire d'annoncer que nous établirons une batterie à tel ou tel endroit ou que nous aurons tel ou tel nombre de pièces.

L'organisation défensive du littoral devra se mouvoir dans la limite des crédits mis à la disposition du ministre chaque année dans le budget.

Voilà les idées essentielles en attendant le dépôt du projet de loi sur la défense des côtes.

M. LE PRESIDENT. — Nous avons désiré très vivement que la défense des côtes appartienne à la marine; à ce sujet notre esprit a évolué. Au début, nous pensions que cette défense pouvait être assurée en grande partie par les mines, mais nous avons changé d'avis: elle se fait surtout en avant par les sous-marins, par les patrouilleurs, et aussi sur le territoire de la métropole.

Toutefois, il est un point auquel la commission de la marine attache une très grande importance: c'est celui relatif à la défense de notre empire colonial: un point nous semble particulièrement vulnérable: c'est Bizerte. Si demain la France était attaquée sur mer, elle n'aurait guère à craindre un débarquement sur les côtes de la métropole où nos régiments de territoriaux auraient vite fait de régler le sort des gens qui auraient tenté ce débarquement. Par contre, le problème essentiel, en cas d'agression sur le Rhin, est celui de la protection de notre empire africain du Nord qui se trouverait notamment dégarni de troupes, notamment à Bizerte.

Ne croyez-vous pas, en effet, qu'il y aurait

nécessité d'amener rapidement les troupes des colonies en France ? Vous ne pourriez donc pas conserver des troupes considérables à Bizerte; c'est un point dont il faut se rendre compte: il n'y aurait pas là une garnison très importante et cette citadelle qui nous est si nécessaire servirait à la merci d'un débarquement italien, par exemple, qui nous mettrait en fâcheuse situation. Nous sommes donc quelques uns à penser qu'il faudrait que Bizerte fût défendu non seulement par mer, mais encore par terre. Précisément lorsqu'il s'agit agé de la répartition des pièces du "Gascogne" on avait dit : on va en mettre quelques unes à Brest, d'autres à Toulon... Nous avons pensé que si des villes commerciales comme le Havre devaient être défendues, il était surtout nécessaire que des points comme Bizerte fussent surtout protégés. Bizerte peut être défendu par mer au moyen de la défense mobile, mais il doit l'être surtout par terre. Il doit y avoir à Bizerte une sorte de camp retranché qui n'ait rien à craindre d'un débarquement italien que nous n'avons pas actuellement le moyen d'empêcher. C'est, selon nous, une nécessité et il convient que le ministre de la marine fasse étudier la défense de Bizerte par terre.

J'attire aussi votre attention sur un point qui est pour nous de la plus haute importance: celui de la sécurité de nos convois en Méditerranée qui peuvent être menacés dans leur flanc, sur les côtes d'Espagne et et de là jusque vers Ajaccio aux Baléares; la sécurité de notre route doit être organisée non seulement au point de vue maritime, mais sur-

tout

commission de la marine que cette question fait l'objet au point de vue de l'aviation, de manière à nous défendre en avant du côté de l'Italie; d'autre part, il doit y avoir une organisation à Ajaccio pour permettre les petites réparations, avec mobilisation sur place des ouvriers retraités qui sont là-bas, laquelle, à mon sens n'a pas jusqu'à présent été préparée.

J'appelle votre attention sur tous ces points dont l'importance ne vous a pas échappé, que vous connaissez, mais sur lesquels nous serions heureux d'avoir de vous des éclaircissements.

M. LE MINISTRE. - Je suis d'autant plus heureux d'en parler devant la commission de la marine que nous nous sommes entretenus, vous et moi, il y a quelques jours, de ces questions et que je suis autant que vous préoccupé de la défense de Bizerte. A l'heure actuelle, sans entrer dans le détail, je puis dire que l'accord est complet entre le ministre de la guerre et le ministre de la marine pour pousser activement l'étude de tous les moyens de défense nécessaires à la protection de Bizerte contre des opérations venant de la terre tant au point de vue matériel qu'à celui de l'organisation des batteries d'artillerie. L'aménagement de petits centres de résistance pour couvrir Bizerte constitue un problème difficile. Ceux d'entre vous qui connaissent Bizerte ou qui en ont examiné la carte savent qu'il y a un front de terre prolongé à défendre et que cela nécessite un gros effort. Je puis donner l'assurance à la

commission de la marine que cette question fait l'objet de toute mon attention et que dans la mesure où nous avons le moyen de créer une organisation efficace nous le ferons.

En ce qui concerne Ajaccio la situation est la suivante: la baie doit servir d'abri éventuel et de centre de ravitaillement pour les bâtiments légers et les sous-marins. A l'heure actuelle, nous avons un centre de réparations du matériel, des magasins, un atelier de torpilles, des réservoirs à mazout, insuffisants puisqu'ils ne contiennent que 3500 tonnes, un parc à charbon pouvant contenir 12.000 tonnes, ce qui est insuffisant également. Je prévois des installations nettement supérieures. L'installation d'une aviation à Ajaccio est également nécessaire, parceque non seulement la protection de la rade et du littoral de la Corse, mais aussi la route de Bizerte à Toulon doit être assurée par la marine aérienne; - par des champs de mines également, - mais il doit surtout y avoir une grande activité de l'aéronautique maritime. Le centre de ravitaillement d'Ajaccio va être développé et double pour la mobilisation; des études sont en cours pour reconnaître des terrains favorables à l'aviation aux environs d'Ajaccio, de Bonifacio et sur la côte Sud de Corse.

Telles sont les mesures envisagées. Je partage donc, vous le voyez, la façon de penser de votre président; il faut qu'un barrage sérieux soit établi de ce côté au moyen d'éléments actifs et passifs, c'est-à-dire bâtiments de surface et mines, avions pouvant

disposer de bons terrains d'atterrisseage. J'ajoute enfin qu'il faut également organiser la Corse sur la face est aussi aussi bien que sur sa face ouest, pour que nous ayions des vues du côté de l'Italie. Nous le faisons d'une façon sérieuse; soyez assurés que cette organisation fait l'objet de nos préoccupations.

tionnelle

M. LE PRESIDENT. - Nous vous remercions infiniment de vos déclarations.

M. LE MINISTRE. - Je reviens à la question de l'aéronautique; je me borne à des vues générales, parce que, pour notre première prise de contact, il est préférable, je crois, de procéder ainsi.

En ce qui concerne l'aéronautique, je n'ai qu'à répéter ce que j'ai dit à la Chambre il y a quelques jours : il n'y a pas d'aéronautique maritime! J'ai trouvé, en arrivant au ministère, sinon le néant, mais à peu près le néant, et cela m'a été d'autant plus cruel que je suis un peu de la maison: comme ancien sous-secrétaire d'Etat de l'Aéronautique j'avais connu une époque où il y avait 1200 appareils dans cette maison; en 1918 j'avais prévu toute une organisation formidable, au point de vue technique, avec des types d'appareils qu'on achève et qu'on met au point maintenant. J'ai donc été d'autant plus douloureusement impressionné et c'est une raison pour que la commission soit persuadée que s'il est un point sur lequel je tiendrais à honneur personnel d'employer toute mon énergie et toute mon ac-

tivité, toute l'influence personnelle dont je dispose, c'est bien à lui-ci.

La première chose qu'il m'a paru indispensable de réaliser c'est l'organisation, partant de ce principe qu'on ne fait rien, s'agissant de questions militaires ou de sa vie à soi, sans une organisation rationnelle.

J'ai donc fait signer, le 6 septembre par le Président de la République, un décret réorganisant l'aéronautique, - c'est-à-dire répartissant les escadrilles, les ventres, les places de combat, concentrant les écoles, etc. de façon que nous commençions tout d'abord par voir clair.

J'indique notamment que j'ai pris la décision de concentrer toutes les écoles d'aéronautique à Ourtaine. Je fais donc enlever les écoles de l'Etang de Berre où elles se trouvent maintenant, étant donné que j'ai besoin du plan d'eau de Berre pour en faire le centre d'hydraviation de la Méditerranée. C'est mon seul plan d'eau. Je mets donc tout ce qui est école à Ourtaine; c'est la meilleure région au point de vue des vents, présentant les meilleures conditions de vie pour les pilotes, et d'autre part c'est une région plus abritée contre des attaques éventuelles, le golfe de Gascogne étant évidemment un endroit plus difficile à atteindre par voie de mer ou de l'air que la Méditerranée. J'ai l'intention d'installer aux environs de Rochefort une grande réserve d'hydraviation, les écoles, je le répète, étant à Ourtaine.

Ce décret est entré immédiatement en application; d'autre part, un autre décret, du 4 novembre a réorganisé le service central de l'aéronautique. J'ai d'abord voulu - et cela n'a pas la valeur d'un geste, cela correspond à une conception profonde chez moi, - placer à la tête du service de l'aéronautique un aviateur. Je l'ai confié à l'un des hommes, dont je dirai, bien qu'il ne soit pas d'usage de prononcer des noms devant une commission, qu'il représente non seulement une grande valeur au point de vue de la connaissance de l'aviation et de son emploi, parce qu'il est lui-même un excellent pilote, mais qu'il possède une autorité morale incontestée dans la marine et le personnel aérien: le commandant de la Borde, qui commandait le "Béarn". Je l'ai prié d'abandonner son bâtiment pour prendre la direction de l'Aéronautique. Il était plus facile de lui adjoindre quelqu'un au point de vue administratif, qui n'est pas beaucoup le sien que d'adjoindre un ensemble de techniciens à des administrateurs. C'est pourquoi sans avoir aucun grief contre le directeur du service, et n'ayant qu'à me louer de lui, mais estimant qu'il n'avait pas une compétence suffisante au point de vue technique, j'ai prié le commandant de la Borde de prendre le commandement du service central de l'aéronautique.

En même temps, j'ai réformé les méthodes de la maison; il était indispensable que l'aéronautique eût un contact, pour les questions militaires avec le chef d'état major général et fût sous contrôle, et qu'elle eût au contraire son indépendance au point de vue des

questions techniques ou administratives. C'est ainsi qu'il y a deux sections dans la direction centrale de l'aéronautique au ministère : une relevant du chef d'état major général qui doit connaître des questions militaires, l'autre indépendante de lui, ne relevant sans intermédiaire que du ministre, au point de vue technique et administratif.

Voilà dans leur essence, les réformes organiques, - qui seront évidemment suivies d'autres, - que j'ai réalisées au ministère de la marine.

J'en viens maintenant à la situation même de l'Aéronautique.

Elle est très triste. Nous sommes à la tête - je l'ai dit à la tribune l'autre jour, et encore m'a-t-on fait observer que j'étais optimiste, - laissant de côté les appareils d'école, <sup>ou</sup> ~~dans~~ quelques uns hors d'usage, d'environ 76 appareils ayant une certaine valeur militaire. Avec les crédits qui ont été votés par la Chambre la semaine dernière et que le Sénat, j'espère votera également, j'aurai, au début de 1926, 200 appareils ayant une bonne valeur militaire. C'est encore loin de compte. Le projet de statut de l'aéronautique que je vais déposer va comporter 56 escadrilles dont 20 armées en temps de paix; dans un an je compte avoir 10 escadrilles dont 3 seulement seront complètes; l'escadrille complète de chasse comprend 16 appareils <sup>en service</sup> et 8 appareils d'entretien annuel de protection, soit au total 24 appareils.

L'escadrille de reconnaissance, ~~et~~ de bombardement

et de torpillage comporte 12 appareils en service et 50 % d'appareils d'entretien annuel, soit 6 appareils d'entretien, au total 18 appareils.

Donc, avec le budget dont je dispose actuellement, j'aurai, au cours de 1925, 10 escadrilles dont 3 seulement seront complètes, et avec les crédits qui vont être votés j'aurai 6 escadrilles complètes de plus, soit 9 escadrilles complètes sur 10. A la fin de 1925, il ne restera plus qu'une escadrille à effectif réduit.

En 1926, à une date que je ne peux préciser parce que tout dépendra de la cadence des sorties, j'aurai 297 appareils, au lieu de 76 actuellement et 97 à la fin de 1925. J'ajoute que le "Béarn" pourra être utilisé à ce moment et sera incorporé dans l'escadre.

Quels seront ces appareils ? Au point de vue appareils de chasse ce seront des types comparables aux meilleurs en usage dans l'armée; il en sera de même au point de vue des appareils de reconnaissance.

Pour les appareils de bombardement, ils seront de deux types : ceux dits "de bombardement" et ceux dits "torpilleurs" qui emportent une véritable torpille, comme les engins lancés par les bâtiments.

J'envisage aussi un type d'appareil de grande reconnaissance qui devra être capable d'emporter une charge utile de 1400 kilogs, un équipage de 5 hommes, avec 5 mitrailleuses et cartouches, un poste de T.S.F et devra pouvoir franchir 1200 kilomètres, c'est-à-dire traverser la Méditerranée en toute sécurité, puisqu'elle ne représente que 1000 kilomètres de vol.

M. LE PRESIDENT. - J'ai plus de confiance dans ces appareils que dans le "Bégan", car lorsqu'on l'a mis en chantier, j'ai protesté de toutes mes forces comme rapporteur du budget de la marine. On disait à ce moment: "ce n'est rien! c'est 80 millions". Où en sommes nous maintenant ?

M. LE MINISTRE. - A 120 millions! je suis bien obligé de le terminer: je cours après mon argent, je suis obligé "d'arroser le tapis" !

M. LE PRESIDENT. - Lorsque le "Béarn" sera en service son rôle sera d'accompagner les escadres. Et ceci me rappelle la question de M. de Montjeu en séance de commission; je le vois encore, ou plutôt je l'entends encore demander : "Quel sera le rôle du Béarn?" - "Accompagner les escadres!" - mais, répliqua alors M. de Montjeu, "quelles escadres"?... En effet, à ce moment, il vous restera en tout trois bateaux! Le Béarn ne vous servira donc à rien et il aurait été plus avantageux de faire ce que nous demandions, c'est-à-dire des bâtiments légers à faible tirant d'eau.

M. LE MINISTRE. - En Angleterre, "l'Hermes" sur lequel nous n'avons pas de précision, est un bâtiment de 10.000 tonnes, à plateau.

M. LE PRESIDENT. - Nous avons dit "le Béarn" est un crime... mais nous a-t-on répondu: il est bon marché, 80 millions!.. Or, nous avons été battus et on dépassera

200 millions. Pour aboutir à quoi ? pour accompagner quoi ? étant donné qu'on vient nous dire que ce bateau peut faire 19 noeuds...

M. LE MINISTRE. - Il fera 20 noeuds.

M. LE PRESIDENT. - Il ne peut pas les faire; il avait été construit pour faire 19 noeuds, dans telle ligne, avec tel poids ! j'entends bien qu'on a remplacé les canons par des gueuses au fond du bateau; mais il n'empêche qu'il a été construit pour cette vitesse, et le jour où il devra accompagner l'escadre, s'il y en a encore, il ne pourra rendre des services, parce que sa vitesse qui devrait être très grande ne lui permettra pas de suivre les bâtiments qu'il devrait accompagner. Il lui faudrait une vitesse plus grande même que celle de vos croiseurs. Ce qu'il fallait, je le répète, c'étaient des bateaux rapides, à faible tirant d'eau, avec une cuirasse très forte. Je n'insiste pas, d'ailleurs, car je sais bien que vous n'êtes pas responsable de ce bilan

M. LE MINISTRE Je reviens aux appareils de grande reconnaissance.

J'ai dit que je voulais des appareils capables de faire 1200 kilomètres. Nous sommes encore loin de compte, puisque les appareils actuels ne dépassent guère 800 kilomètres de rayon d'action: nous avons les "Blanchard", les "Latham", les "Cams" dont le rayon d'action est de 960 kilomètres avec 3 hommes d'équipages et

4 mitrailleuses. Tout de même, vous voyez que nous travaillons et nous continuerons dans cette voie des appareils rapides.

Deux mots maintenant sur l'aérostation. Tout le monde est d'accord sur l'utilité, pour l'escorte, de dirigeables souples de 6000 mètres, et pour les petites vitesses de dirigeables de 3000 mètres; mais il y a controverse sur les rigides. La encore, je ne me reconnaît pas le droit d'avoir une opinion personnelle tellement ferme qu'elle puisse engager d'une façon définitive les destinées du pays, mais tout au moins, pour quelques années, j'ai le devoir, étant donné la situation de la science / aéronautique, de ne pas engager de crédits pour des rigides tant que nous n'aurons pas les moyens financiers suffisants pour édifier des hangars là où c'est nécessaire. Nous n'avons pas le droit de lancer sur le chemin de l'air des navires aériens dans les conditions où nous n'enverrions pas des bâtiments sur mer, c'est-à-dire sans port où ils puissent se réfugier.

M. PERREAU. - D'autant plus qu'ils ne peuvent naviguer guère que par beau temps.

M. LE MINISTRE. - D'autant plus que le pauvre "Dixmude" a été rattrapé par les croiseurs qu'il avait pour mission de dépasser. Tant que le problème de l'hélium ne sera pas résolu, - et ce sera difficile parce que son prix est hors de la portée de notre bourse et aussi parce que les Américains n'en ont pas assez pour eux-mêmes pour qu'ils acceptent de nous en donner, -

Il sera impossible de prévoir des crédits pour des régimes et par conséquent je n'en ai prévu dans le budget de 1925 que pour l'utilisation restreinte du petit "Méditerranée", qui est un rigide ex-allemand que nous avons encore à notre disposition. Comme il se posait une question administrative pour les équipages et les officiers spécialisés dans la science du dirigeable, j'ai donné les instructions les plus sévères pour que l'utilisation du "Méditerranée" n'eût jamais lieu pour des distances supérieures à 300 kilomètres au-delà de son port d'attache, c'est-à-dire pour qu'il puisse toujours rejoindre, dans des conditions normales et quelles que soient les intempéries.

Voilà ma politique en matière d'aérostation.

J'en viens maintenant au plan d'armement dont je dirai deux mots très rapides. L'effectif prévu pour 1925 est de 55.000 hommes; cependant pour l'armement des bâtiments de la première tranche j'ai besoin, par rapport à 1924, de 5.000 hommes de plus. Je n'ai pas demandé d'effectif supplémentaire cependant: c'est une preuve que j'opère une compression considérable sur les effectifs dont je dispose cette année.

J'ai, en effet, pris les mesures suivantes : J'ai comprimé de 10 % les effectifs des services à terre et de 5 % les effectifs des équipages des bâtiments en disponibilité, armés ou en réserve; j'ai réduit les effectifs envisagés pour la D.C.A et certains personnel de l'aéronautique maritime. Enfin, j'ai décidé de for-

mer à bord la majeure partie du personnel spécialisé dont la marine a besoin. J'ai débusqué une très grande quantité de personnel à terre. Voici un exemple : il y avait à Toulon une école de chauffeurs qui mobilisait 500 ou 600 hommes à terre. J'ai décidé qu'ils feraient leur apprentissage à terre : on faisait faire, d'ailleurs, des dessins algébriques à des hommes ~~manant aux qualités~~ sachant quelques-unes à peine lire. C'était inutile ; je suis allé au plus pressé.

Ma formule en matière de politique navale se résume en deux mots : avoir, au point de vue du matériel une marine de qualité plutôt que de quantité, et au point de vue personnel, une marine qui navigue !

M. PERREAU. - Surtout une marine qui navigue !

M. LE MINISTRE. - Au lieu d'avoir 50 % des effectifs à la mer, comme je les ai trouvés en 1924 - et je comprends dans ce chiffre les effectifs volants de l'aéronautique, - j'aurai, en 1925, 68 %; au lieu d'avoir 38 % de personnel à terre comme en 1924, j'aurai en 1925, 20 %. L'indisponible, soit 12 %, représente comme toujours les congés et les maladies.

M. PERREAU. - Il faut faire naviguer le personnel officier le plus possible; c'est le défaut de notre marine; les officiers ne naviguent pas.

M. LE MINISTRE. - Aussi bien pour les hommes que pour les officiers, je veux ne réserver de faveur - en prenant ce mot dans son sens le plus favorable,

c'est-à-dire tous les encouragements, les priorités, - que pour les marins qui navigueront, - mettant à part bien entendu, les cas exceptionnels. Mais d'une façon générale je serai intraitable sur ce point. J'accorderai toujours la priorité à ceux qui navigueront, qu'il s'agisse de l'avancement des officiers ou des conditions de nourriture pour les hommes. Je marquerai toujours une différence. Je suis, d'ailleurs, très préoccupé du bien-être des hommes, et je parle en vieux fantassin qui n'ignore pas que, non seulement pendant la guerre, mais aussi en temps de paix, on n'a des hommes ayant bon moral que lorsqu'ils ont l'estomac garni.

J'ai donc donné des instructions aux officiers - je n'ai eu, d'ailleurs qu'à accentuer leur état d'esprit et je rends hommages au souci qu'ils ont du bien-être de leurs hommes. Je leur ai marqué que je leur aurai un gré infini à cet égard de persister dans cette voie et je leur ai demandé de choisir les sous-officiers . Je saurai toujours gré à un capitaine de vaisseau sur le nom duquel s'élèvera un concert d'éloges pour la façon dont les hommes sont nourris à son bord.

J'ai donné également des prescriptions absolument formelles, à tous les degrés de la hiérarchie pour que les chefs connaissent leurs hommes; je veux qu'un commandant de compagnie puisse connaître ses hommes par leurs noms et qu'ils n'aient pas besoin de papier pour en faire l'appel; je veux qu'il s'intéresse à eux, qu'ils connaissent leurs prénoms, ce que font leurs parents, ce

qu'ils ont fait eux-mêmes dans la vie civile, qu'ils soient même les confidentis de leurs joies ou de leurs peines. C'est ainsi que nous arriverons à maintenir une excellente discipline, qui sera en même temps tout à fait cordiale<sup>A</sup>. Je dois dire, d'ailleurs, que j'ai de très bons renseignements à l'heure actuelle: les rapports qu'envoient les commandants d'unités sont presque unanimement favorables: l'état moral est excellent ; il y a même dès à présent, surtout parmi les hommes qui ne sont pas de la côte, parmi ceux qui viennent de l'intérieur et qui en étaient encore à cette légende que les marins étaient nourris uniquement avec de la chandelle, du lard et des fayots, une grande satisfaction à constater qu'ils sont bien nourris, de façon convenable et harmonieuse et qu'on s'efforce de varier les menus.

J'ai fait vérifier également depuis l'arrivée des recrues, l'état sanitaire et je pourrai le dire à la tribune, - cela fera plaisir aux familles , - il est tout à fait favorable. Je suis tenu quotidiennement au courant de cet état sanitaire dans les ports, d'ailleurs, et j'ai prescrit des mesures à cet égard dont j'ai rendu les préfets maritimes responsables. J'ai voulu qu'ils aillent voir par eux-mêmes l'état des hommes, - car je sais que c'est pour eux un encouragement.Or, je reçois des télégrammes vraiment remarquables desquels il résulte qu'actuellement je n'ai pas 2 % d'inaccessibles dans certains ports. L'état sanitaire, je le répète, est donc tout à fait bon.

M. PERREAU. - Les soldes des officiers ne sont pas brillantes.

M. LE MINISTRE. - J'y viendrai.

En ce qui concerne les hommes, j'ai pris des mesures pour améliorer les conditions de bien-être à bord; nous avons prévu et nous allons prévoir de plus en plus, dans la mesure où les nécessités le permettent, des installations de douches, lavabos, vestiaires, bibliothèques, salles de repos. Si je veux que les marins naviguent, j'ai aussi le devoir d'améliorer les conditions d'existence à bord. Il n'est pas admissible qu'il n'y ait pas de bancs, par exemple, pour que les hommes qui ont un moment de repos, puissent s'asseoir et vraiment se reposer. Ceux qui sont fatigués, naturellement, sont plus enclins à avoir un mauvais moral et à recevoir les souffles d'indiscipline: la moindre critique venue de l'extérieur tombe dans leur oreille comme une graine dans un terrain bien préparé.

M. LE PRESIDENT. - En 1919, en rade de Constantinople, je me rappelle avoir visité un torpilleur russe à bord duquel les hommes d'équipage avaient des lits en fer avec matelas et une installation absolument parfaite; Charles Magnier était avec moi et nous avons pu, hélas! constater la différence avec les bateaux similaires français où nos marins étaient logés comme des chiens. Or, savez-vous où avait été construit ce bateau russe ? Au Havre, dans les "Chantiers normands" ! Si tout de même la marine du tsar pouvait mettre à la disposition

bord, à 350 grammes net, des personnes évidemment plus ou moins de ses marins de tels logements alors qu'il s'agissait d'un bateau construit au Havre, est-il admissible que nos constructions navales n'aient pas pu faire la même chose s'agissant des marins français ! Je puis vous assurer que ce spectacle m'a profondément affligé.

M. PERREAU. - Il faut donner à bord le plus de bien-être possible.

M. LE MINISTRE. - Dans le budget actuel, j'ai prévu des choses qui ont fait sourire, - mais je vous assure que je n'ai pas souri, moi en demandant ces crédits, - j'ai prévu des draps! ou plutôt à dire vrai des sacs de couchage, ce que nous appelons encore des "sacs à viande", dans lesquels on dort très bien, car je me rappelle encore les bonnes nuits de sommeil qu'on passait dans ces sacs à viande qui ont l'avantage de protéger le corps, dans les mois d'été contre les frictions de la laine. J'ai donc prévu des sacs à viande pour les rengagés et les quartiers-maîtres, de façon à leur donner de ce côté un peu plus de bien-être et ~~j'ai~~ prévu également ~~un certain effort~~ une somme de 1 million pour acheter des brodequins de sortie aux hommes et 500.000 francs pour qu'il y ait des manteaux imperméables de sortie à bord; il n'y en aura pas pour chaque homme, mais ils se les repasseront, et ils éviteront ainsi de rentrer parfois trempés par la pluie.

Au point de vue de la nourriture, j'ai fait un gros effort : j'ai porté à 350 grammes par homme et par jour la ration de viande pour le personnel à

bord, à 380 grammes pour le personnel embarqué et à 400 grammes pour le personnel à la mer, - c'est toujours la différence de bien-être que je maintiens pour ceux qui "triment" davantage. Avec 400 grammes de viande, - la ration c'était la ration forte de campagne,/de la guerre, - qui donnent, d'après les enquêtes une réduction de 30 % à la cuisson, - il reste environ 300 à 310 grammes de viande à manger; mais il y a en plus le jus, - ce qu'on appelle le bouillon - il y a une partie des 90 grammes sur lesquels porte la réduction, qui sont encore riches en éléments nutritifs. Par conséquent, au point de vue de la quantité, je puis dire qu'actuellement les hommes sont bien nourris; j'ai augmenté de 100 grammes par jour la quantité de viande, et pour ceux qui dans certains cas, veulent acheter directement, j'ai donné la possibilité d'employer/la ration sous une autre forme en donnant une indemnité représentative de vivres.

Je viens de parler de la quantité. Au point de vue de la qualité, je me suis préoccupé de la formation des "coqs"; j'ai ouvert trois écoles de coqs: à Lorient, à Brest, à Toulon, où ils vont faire des stages de 5 mois pour apprendre à préparer les aliments. Je vais essayer également d'entrer en conversation avec des restaurants privés pour qu'après avoir appris à faire la cuisine dans les écoles dépendant de l'intendance maritime, les coqs fassent un stage de quelques semaines chez des restaurateurs afin d'y apprendre des "trucs" de métiers. J'espère ainsi que, petit à petit, nous aurons à bord une nourriture non seulement très saine, mais a-

bondante et variée. Je veux, par exemple, que les hommes ne mangent pas toujours de la viande, qu'en leur donne de temps en temps du poisson, et en ce qui concerne les légumes qui sont indispensables au point de vue nutritif, je veux aussi qu'ils soient aussi bien préparés que possible.

En ce qui concerne les coqs, vous savez qu'ils sont à la fois, le plus souvent "boulanger et cuisiniers. Or, j'essaye de faire actuellement la séparation complète des deux car l'en peut être excellent boulanger et ne pas faire un très bon cuisinier. Cela est possible à bord des grands bâtiments parce qu'on peut spécialiser, mais à bord des petites unités qui ont 75 hommes d'équipage, je ne puis guère songer à séparer le boulanger-coq du cuisinier-coq et je m'efforce là de mettre un boulanger-coq qui soit assez bon cuisinier.

M. PERREAU. - On peut très bien avoir un boulanger-coq qui soit très bon cuisinier.

M. LE MINISTRE. En ce qui concerne le moral j'éviterai de faire à la commission de la marine une longue déclaration: elle sait mon sentiment et que si je m'efforce comme c'est mon devoir d'avoir une marine répondant à l'idéal démocratique qui est le nôtre - étant de ceux qui n'ont jamais séparé l'amour passionné de la patrie de la République, autant je m'efforcerai d'améliorer le plus possible le sort des hommes, autant je m'appliquerai aussi à maintenir une discipline très stricte. Ce sont là des questions sur lesquelles je ne

plaisanterai jamais. Je le ferai d'ailleurs, en toute bienveillance et j'ai dit, parlant l'autre jour à des communistes au cours de la discussion du budget de la marine, que je me considère non seulement comme le gardien de la santé physique, mais de la santé morale des hommes . Je ne laisserai pas péricliter l'œuvre qui m'est confiée.

M. LE HARS. - Avez-vous été récompensé de cette intelligence bonne volonté ? Avez-vous des renagements ?

M. LE MINISTRE. - A l'heure actuelle, je ne puis pas dire que j'en suis récompensé, - autrement que par la satisfaction du devoir accompli, - parce qu'il n'y a pas assez longtemps que j'ai pris ces mesures, mais celles qui avaient déjà été prises en ce sens avant moi ont donné un certain résultat : la proportion des engagements et réengagements au cours des derniers mois est nettement plus considérable, - de 25 % ~~exemples~~ à peu près , - comparée à ce qu'elle était au début de l'année, avant cet effort de propagande par affiches, tracts, conférences pour attirer des hommes dans la marine.

Il va sans dire, d'ailleurs, qu'il est de plus en plus indispensable d'obtenir des engagements et des réengagements, surtout à un moment où l'on envisage la réduction du service militaire à un an. Il va falloir faire un effort considérable pour avoir des renagements

et surtout pour avoir des spécialistes, étant donné que les bâtiments deviennent de plus en plus de véritables usines, des ateliers flottants. Il nous faut donc des hommes d'élite dans toutes les spécialités.

J'ai également opéré certaines réformes au point de vue ~~des~~ de l'application du recrutement du personnel; je ne veux pas être "empoisonné", - permettez-moi le mot, - par certains éléments indésirables et j'ai déclaré tout d'abord que je me réservais toujours le droit de mettre un homme à la porte. Je l'ai même fait quelquefois pour de "mauvais bougres" pour lesquels on me disait : "ils reviennent des Compagnies de discipline, ils n'ont plus que 3 mois à faire garder les!" Non! cela m'est égal: ai-je répondu je ne regarde pas si c'est un bénéfice pour eux: je préfère m'en débarrasser pour qu'ils ne gangrènent pas les éléments sains qui ent autour d'eux.

Bien entendu, je n'entends pas en faire une règle de principe, parce que je ne veux pas qu'en en arrive alors à se conduire mal à dessin pour se faire mettre dehors, mais j'examine moi-même les cas; j'y passerai quatorze heures par jour s'il le faut, et je verrai tout par mes yeux.

D'ailleurs, en ce qui concerne le recrutement je ne veux plus qu'on vive sur cette vieille légende suivant laquelle lorsqu'il y a un "mauvais gars" dans une ville on va l'engager dans la marine; autrefois on l'envoyait dans l'infanterie de marine, maintenant on dit : "il ira dans la marine"! Or, je me réserve le

droit de réformer les engagements. Oui, le ministre pourra, par le fait du prince, au bout de la durée légale du service, mettre à la porte un homme qu'il ne veut pas garder. La durée légale actuelle est de 18 mois: un homme s'engage, je ne lui payerai à son entrée au service qu'une prime assez réduite, - je sais que c'est là la difficulté parce que l'appât est moins grand, mais il y aura une formule à trouver, - et après 18 mois, même s'il est engagé pour 5 ans, je veux pouvoir lui dire : "tu es un "mauvais bougre", - ou tu es un imbécile, - suivant que j'aurai affaire à une mauvaise tête ou à un incapable, - Je casse ton engagement au revoir et merci !"

Il est indispensable que j'agisse ainsi, quitt à me créer à moi-même des difficultés pour le recrutement, afin de ne pas être empoisonné par des éléments mauvais, indisciplinés ou incapables. Cela m'obligera à développer d'autant plus la propagande: puisqu'on doit opérer une sélection plus sévère il convient naturellement d'avoir un plus grand nombre de candidats. J'ajoute que je fais de même au point de vue du personnel officier.

Je viens de réformer, en effet, les conditions l'Ecole d'entrée à Navale. Je m'emprise de dire que je ne suis pas un homme de parti pris, - je ne l'ai jamais été, - et j'estime que s'il est un terrain sur lequel les méthodes expérimentales doivent être employées le plus possible, c'est en ce qui concerne les questions d'ordre militaire.

En tout cas, voilà ce que j'ai fait : j'ai été frappé de l'indigence intellectuelle des dernières promotions à l'Ecole navale.

M. PERREAU. - Il y a longtemps !

M. LE MINISTRE. - Je fais appel à ceux qui connaissent la marine: au point de vue des traditions de cœur, de dévouement, rien à dire; elles sont restées les mêmes! mais au point de vue/générale, c'est lamentable, et vraiment quand on compare les candidats d'aujourd'hui à ceux d'il y a quelques années on ne peut pas ne pas être frappé de la différence. Voici des chiffres: Les examens écrits pour le concours de 1924 à l'Ecole Navale ont donné les résultats suivants: pour 75 admissions prévues, il fallait envisager au moins 150 admissibilités. Si l'en avait demandé une moyenne de 10 sur 20 aux candidats, - ce qui n'était pas excessif, nous aurions eu 43 admissibles, alors qu'il en fallait 150 ! avec une moyenne de 9 sur 20 nous n'aurions encore eu que 66 admissibles! il a fallu descendre pour avoir 145 admissibles jusqu'à la moyenne de 7 sur 20 ! Vous comprenez que, dans ces conditions, j'avais le devoir de tailler dans le wif, et, au risque d'encourir certaines critiques, - légitimes, je m'empressai de le reconnaître, - j'ai pris la mesure suivante: j'ai décidé purement et simplement que pour cette année le programme de l'Ecole navale serait inscrit dans le cadre du programme de l'Ecole Polytechnique. Cela présente l'inconvénient de supprimer, à l'examen d'entrée,

D'autre part, je ne risque pas, comme dans l'interrogation d'histoire. Tous les historiens ont alors levé les bras au ciel et déclaré que je sacrifiais l'étude de l'histoire! pas du tout! et cela pour une double raison: c'est que tous ces jeunes gens sont tous bacheliers, au moins de première partie et ont fait de l'histoire, et que de plus j'ai moi-même fait renforcer à l'Ecole navale l'enseignement de l'histoire; j'en ai fait un enseignement mieux adapté, une histoire qui sera spécialement technique dans ses rapports avec la marine et son évolution à travers le monde, le rôle que les grandes nations navales ont pu être appelées à jouer. Voilà ce que j'ai fait. Voyons les avantages qui peuvent en résulter : d'abord, au point de vue du nombre; au lieu de 200 candidats que j'ai eus pour descendre au chiffre lamentable que j'indiquais tout à l'heure en ce qui concerne les admissibles, j'espère en avoir, je ne dis pas un millier, mais un nombre au moins suffisant pour en retenir la quantité d'admissibles nécessaires. J'ouvre en effet les portes de l'Ecole navale aux élèves de tous les établissements publics cupriés de France qui ont une classe de "mathématiques spéciales". Par conséquent, il est possible qu'avec la propagande qu'en fait pour donner aux jeunes gens le goût des choses de la mer, le désir d'aventure qui est au fond du cœur de tous les adolescents, j'aie 500, 600 ou 800 candidats à l'Ecole Navale l'année prochaine. Je pourrai alors faire une sélection bien plus sévère et j'espère ainsi ne pas avoir à descendre au-dessous de la note 10; je voudrais même prendre la note 12 ou 13 pour l'admission.

D'autre part, je ne risque pas, comme certains l'ont prétendu, au cours d'appréciations que je crois pour ma part erronées, d'avoir le rebut de Polytechnique, parce que la limite d'âge pour l'Ecole Navale est de 19 ans et que ceux qui se présentent en même temps à l'Ecole Navale et à Polytechnique pour la première fois auront s'ils sont admis, la possibilité de choisir.

Voilà ce que j'ai fait. Peut-être ce n'est pas parfait; mais je verrai les résultats de l'examen l'année prochaine et s'il y a lieu d'apporter des modifications, je les apporterai - ou mon successeur - l'année suivante.

J'ajoute que si le ministre de la guerre veut introduire dans l'examen de Polytechnique une interrogation d'histoire, je l'introduirai également à l'examen de l'Ecole Navale. Je n'avais pas le choix: ou il fallait prendre le cadre du programme de l'Ecole Polytechnique un peu moins fort, ou renoncer à toute réforme, car si j'avais introduit une seule matière qui ne fût pas dans le cadre du programme de Polytechnique, je n'aurais pas eue de classe dans les établissements privés qui préparent les élèves à l'Ecole navale.

(M. FENOUX remplace M. de KERGUEZEC au fauteuil de la présidence)

M. DE COMTE DE BLOIS. - J'ai écouté avec grand intérêt les explications de M. le ministre de la marine. Ayant pris sur cette question des examens de l'Ecole

navale position, il y a bien des années, vous me permettrez, monsieur le ministre, d'exposer un certain nombre d'idées personnelles.

Le recrutement de la marine est menacé déjà depuis fort longtemps. Les principales causes de ces lacunes du recrutement sont : d'une part la question des soldes, d'autre part, la question de l'avancement. Quant à la question des programmes, j'étonnerai peut-être nos collègues en disant qu'elle me paraît secondaire. La marine anglaise possède un excellent recrutement d'officiers, malgré le peu de succès des candidats aux examens; cela ne les empêche pas de devenir d'excellents officiers.

En ce qui concerne le programme de l'Ecole navale je regrette la mesure que vous avez prise. Je l'ai moi-même critiquée en disant que si l'on exigeait le programme de Polytechnique il en résulterait des déchets pour Navale. Cette opinion a été mielle; je la maintiens. Vous dites que la limite d'âge permettra de faire la discrimination: pas tout à fait, parce qu'un élève doué pour les mathématiques aura tout intérêt à préférer l'Ecole Polytechnique à l'Ecole navale; il y trouvera, en effet, des possibilités d'une vie plus avantageuse s'il ne reste pas dans l'armée, puisqu'il pourra être ingénieur et accéder à une foule de situations auxquelles son titre d'ancien élève de l'Ecole Navale ne pourra pas lui permettre de prétendre. Il préférera donc, s'il est intelligent, s'il est doué, entrer à Polytechnique.

M. DURLANTIER. - Il y a l'inclination personnelle.

M. LE MINISTRE. - Nous allons l'avoir, ce sera pas M. LE COMTE DE BLOIS. - Permettez-moi de vous dire qu'elle joue très peu au près des conditions économiques. J'ai été suffisamment mêlé à ce milieu, je connais la question.

M. FERREAU. - La question de l'avancement est autre chose.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Et aussi la question de la soldes.

M. FERREAU. - L'avancement est trop lent.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Vous aurez beau prendre toutes les mesures possibles en ce qui concerne la question d'examen, je ne crois pas - je souhaite cependant me tromper, - qu'elles vous donnent toutes les satisfactions que vous en attendez.

M. LE MINISTRE. - Je ne prétends pas avoir découvert la panacée universelle! je me suis trouvé en présence d'une insuffisance criante, cruelle! j'ai cherché à obtenir un plus grand nombre de candidats pour pouvoir faire une sélection meilleure et avoir un niveau intellectuel supérieur à celui de cette terrible promotion de 1924. Vous parlez de l'avancement et des soldes: ce que je puis dire, c'est que j'ai de tous mes efforts, lutté au près du ministre des finances pour obtenir le relèvement des soldes.

M. LE COMTE DE BLOIS. - C'est capital !

M. LE MINISTRE. - Nous allons l'avoir; ce ne sera pas certes, ce que nous aurions souhaité, mais l'amélioration sera tout de même sensible, tant pour les officiers de l'armée de mer que pour la guerre. C'est un effort que nous avons arraché au ministre des finances, en nous y employant, le général Nollet et moi, de notre mieux.

M. PERREAU. - Permettez-moi une observation: il ne faudrait pas comparer la solde des officiers de l'armée de terre à celle des officiers de marine. L'officier de terre vit chez lui; l'officier de marine vit à la mer, mais il a sa famille à terre et il a besoin d'une solde supérieure; de plus, il court des dangers permanents que l'officier de terre ne court qu'accidentellement. Il y a là une situation toute différente.

M. LE COMTE DE BLOIS. - D'autant plus j'apprécie l'observation de M. Ferreau qu'elle soulève une question particulière dont j'ai entretenu votre collègue M. le ministre de la guerre: c'est celle des officiers en stage dans les écoles où vous vous efforcez d'envoyer le plus possible d'officiers. Il faut qu'ils puissent vivre, - et très souvent, ils ne sont pas embarqués. Je prends le cas du bataillon des fusiliers de Lorient que vous maintenez.

M. LE MINISTRE. - Bien entendu !

M. LE COMTE DE BLOIS. - Il faudrait étudier cette question d'une manière spéciale, car actuellement beaucoup d'officiers, et surtout d'officiers mariés ne peuvent plus se spécialiser et faire des stages trop coûteux; ils ont intérêt à rechercher des embarquements. Les faire naviguer, c'est parfait, mais il ne faut pas cependant qu'ils arrivent à être obligés de fuit les écoles: c'est l'inverse qui devrait se produire et si l'on exige d'eux qu'ils soient le plus souvent embarqués il est nécessaire également qu'ils cherchent à suivre les cours et obtiennent des brevets.

M. LE MINISTRE. - Votre observation est pleine de vérité et je m'en suis préoccupé, notamment pour Paris où il s'est produit ce fait lamentable que certains officiers que j'aurais voulu appeler au ministère où ils avaient plus que d'autres leur place, n'ont pas pu y venir cependant, parce qu'ils n'avaient pas de fortune; ils ne peuvent pas suivre les cours de l'Ecole de guerre.

M. SERVAIN. - Vous devancez, Monsieur le Ministre, ce que j'étais prêt à dire.

M. PERREAU. - Il n'y a que les officiers fortunés qui peuvent suivre les cours.

M. LE MINISTRE. - Je ferai tout ce qui dépendra de moi.

Firme  
M. LE PRESIDENT - Il n'y a qu'un moyen: c'est de considérer ces officiers comme embarqués.

M. LE COMTE DE BLOIS.- Au point de vue de l'avancement, une mesure a soulevé l'émotion que vous avez cru devoir prendre au sujet des commissions de classement.

~~des commissions de classement. Formées par le ministre c'est entendu, mais qui souliez examinaient les~~

~~listes pour~~ M. LE MINISTRE. - J'allais en parler, ayant l'habitude de prendre la responsabilité de mes actes; je m'en suis expliqué devant la chambre d'une façon très précise et j'ai eu l'assentiment de la grande majorité de l'assemblée.

~~Voilà ce que j'ai fait, en honnête homme, sans arrière-pensée.~~

~~tout ce qu'il~~ Au ministère de la guerre, le Général Nollet a supprimé une petite commission qui fonctionnait depuis 4 ans et qui procédait au travail préliminaire à l'établissement des tableaux d'avancement; cette commission qui comprenait outre le chef de cabinet du ministre l'inspecteur général et deux directeurs, présentait des projets au ministre de la guerre. Le Général Nollet a déclaré qu'il n'avait pas besoin d'une commission comprenant dans son sein son chef de cabinet pour faire semblable travail, étant donné que lui, ministre avait toute autorité pour décider souverainement de toutes questions d'avancement ou d'établissement du tableau de la Légion d'honneur.

~~une fois~~ J'ajoute que cependant cette petite commission n'avait pas pouvoir de décision et ~~et~~ le ministre en a tout de même réalisé la suppression, son autorité de-

A la marine, au contraire, depuis une éternité, depuis toujours, je crois, ce n'était pas le ministre, cependant responsable qui avait l'autorité; c'étaient des commissions de classement, - formées par le ministre c'est entendu, - mais qui seules examinaient les titres des officiers et les inscrivaient au tableau d'avancement. Le ministre n'avait qu'un droit, c'était de choisir dans ce tableau d'avancement les officiers qu'il voulait faire avancer. Depuis de Lanessan on avait accordé au ministre le droit d'inscrire d'office 1/5 de cette liste; pour les quatre autres cinquièmes, il n'avait pas le droit d'intervenir dans l'établissement de la liste; tout ce qu'il pouvait faire, c'était ~~exactement~~ retarder le tour d'avancement d'un officier dont il ne voulait pas, mais il arrivait toujours un moment où celui-ci, par la force des choses, la liste étant épuisée, voyait arriver son tour. D'autre part, ces commissions de classement, présidées en personne par le ministre, étaient composées de membres en nombre impair, ce qui fait que la fameuse formule suivant laquelle la voix du président est prépondérante en cas de partage, ne pouvait jamais trouver à s'exercer.

J'ai estimé qu'il était, absolument contraire au principe d'autorité dont je suis le défenseur que le ministre pût être mis en ballotage ou en minorité devant une commission composée de ses subordonnés. Voilà une commission de 5 membres: il s'agit de savoir si le lieutenant de vaisseau X... va être inscrit au tableau pour

les officiers politiciens pour ne point ignorer que mal-  
le grade de capitaine de corvette; le ministre estime  
qu'il doit ou ne doit pas être présenté, et par 3 voix  
contre deux, non compris la voix du ministre, la com-  
mission décide dans un sens opposé au sien. Si j'avais  
dû présider une commission semblable je n'aurais pu m'em-  
pêcher d'éprouver un vif sentiment d'amertume. Il n'est  
pas un commerçant, pas un industriel qui admettra qu'on  
se substitue à lui pour faire avancer son personnel. Ad-  
mettrez-vous ou plutôt croyez-vous qu'un amiral, un of-  
ficer supérieur, n'importe lequel, qui aura des proposi-  
tions à faire pour l'avancement, admettra qu'elles lui  
soient imposées par un soviet de subordonnés qui lui ap-  
porteront du travail tout fait ?

Voilà que J'ai donc refusé cette faveur de nommer 1/5  
des officiers, et j'ai estimé d'autre part que si le  
ministre pouvait être soupçonné, - j'espère qu'il n'en  
sera pas ainsi à mon égard, - d'être accessible à des  
interventions personnelles, la commission pouvait être  
aussi bien accessible à d'autres interventions et que la  
règle de l'avancement pouvait tout aussi bien s'y faire  
suivant la vieille formule :

"Donnez-moi le tabac, je vous passe les nègres" !

J'ai entendu sauvegarder le principe d'autor i-  
té du ministre, - et j'ajoute que je n'entends prendre  
en considération pour l'avancement que le mérite per-  
sonnel des officiers. Je suis contre les officiers poli-  
ticiens; je ne les aime pas: même s'ils partagent mes  
idées; ce n'est pas leur rôle; je connais trop, d'ailleurs

les officiers politiciens pour ne point ignorer que malheureusement pour certains, leurs opinions peuvent changer suivant les chances d'avancement ! Ce que je demande aux officier c'est d'être militaires et, en plus, d'observer envers le régime un loyalisme parfait. Cela, oui, j'ai le devoir de l'exiger d'eux.

tiers à M. PERREAU. - Un loyalisme absolu !

M. LE MINISTRE. - Je ne demande pas autre chose et ce n'est pas parce qu'un officier ira notamment à la messe le dimanche matin qu'il n'aura pas les mêmes titres à avancer qu'un autre s'il en est digne; pas davantage, par contre, je ne tolèrerai de manifestations extérieures, qu'elles soient de droite ou de gauche. Voilà quel est exactement mon état d'esprit. C'est en tout esprit d'équité, avec le désir de reconnaître le mérite partout où il se trouve et le seul souci du loyalisme envers la République que j'arrêterai le tableau d'avancement.

C'est dans ces conditions que j'ai pris la mesure dont vous avez parlé, estimant que j'avais le devoir de ne pas laisser péricliter le principe d'autorité.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Je vous remercie, monsieur le ministre, de la loyauté de vos déclarations et j'en prends acte. Naturellement, je ne suspecterai pas un instant l'esprit d'équité dans lequel vous construirez le tableau d'avancement; mais cet engagement que vous

prenez en votre nom, vous ne pouvez pas le prendre au nom de vos successeurs. Si vous êtes ministre de la marine, ce que je souhaite, pendant vingt ans...

M. LE MINISTRE. - C'est trop !

J'ai dit M. LE COMTE DE BLOIS. - ... je souscris volontiers à votre programme, et ceci pour deux raisons: la première, c'est l'esprit de sagesse dans lequel vous comptez l'appliquer, la seconde c'est qu'après 20 ans et même moins, vous connaîtrez bien votre personnel! Mais supposez que vous ne restiez ministre que 6 mois et que vous soyiez remplacé par un autre qui ne restera, lui, que trois mois! Ce sont ces ministres temporaires, très rapides, qui vont juger ces questions d'avancement d'un personnel qu'ils connaîtront moins bien que des amiraux et des officiers supérieurs.

M. LE MINISTRE. - Je réponds tout de suite à votre objection.

D'abord, je ne puis pas répondre de la mentalité de mes successeurs, mais permettez-moi de vous dire que ce qu'un ministre a fait par décret un autre peut le défaire; si un autre ne se sent pas les reins assez solides pour prendre les responsabilités de sa fonction, il apportera un nouveau décret au Président de la République. Supposez, au contraire que je n'aie pas pris cette mesure et qu'un de mes successeurs, quelle que soit sa mentalité, ait eu le désir de la prendre, il n'avait qu'à faire comme moi. En l'espèce, je n'ai pas

d'autre raison à vous donner. Cependant, j'ajouterais pour répondre à votre objection qu'un ministre qui ne connaît pas la marine pourra juger de l'avancement des officiers, que le ministre ne va pas nommer qui bon lui semble. J'ai pris mes précautions dans le décret. Moi-même j'ai dit que les décisions seraient prises par le ministre d'après les éléments suivants :

1<sup>o</sup> les calepins des officiers;

2<sup>o</sup> les renseignements officiels s'ajoutant aux calepins;

3<sup>o</sup> les notes et propositions des chefs à tous les degrés de la hiérarchie, à commencer par les chefs de corps et en suivant les différents échelons de l'armée. C'est ainsi que les propositions arrivent au ministre, - et j'ajoute que c'est ainsi que cela se fait au ministère de la guerre depuis toujours, peut-on dire, et pourtant il y a dans l'armée 33.000 officiers alors que j'ai 2.000 officiers dans la marine - et je ne crois pas qu'il y ait eu, à la guerre, la moindre contestation depuis des années. Des notes me sont présentées tous les jours, avec des numéros d'ordre donnés aux différents échelons de la hiérarchie et la note de préférence, à titre d'indication, du directeur de l'arme; enfin le chef d'état major général et l'inspecteur général du corps se seront documentés avant moi et j'entendrai à titre indicatif leur avis. Même si je ne connais pas les gens individuellement, et sans prétendre soutenir un paradoxe, je dirai peut-être même parce que je ne les connais pas individuellement et que je n'ai pas de parti-

pris, que je ne suis pas le cousin de tel capitaine de vaisseau, ou le neveu de tel amiral, parce que je n'ai pas derrière moi une clientèle - dans le sens honorable du mot, - une "gens", - je suis assuré de prendre une décision en toute impartialité.

Je vais avoir à XXXXX inscrire 15 capitaines de vaisseau sur 120 proposables : croyez-vous que lorsque je me serai fait une opinion personnelle, si j'hésite entre Pierre et Paul je ne ferai pas appeler mon chef d'état major général? Mais si ! nous travaillerons ensemble, nous reverrons les notes et ensuite je me prononcerai. Je ne mettrai peut-être pas "dans le mille" à tous coups, mais je ne me tromperai pas plus que les commissions de classement. Un ministre honnête est plus à l'abri des influences - dans le sens honorable du mot - qui peuvent se produire qu'un amiral qui toute sa vie a connu un officier, l'a eu peut-être comme aide-de-camp, en un mot peut être plus enclin à se laisser pencher la balance en sa faveur. Croyez-vous qu'à titres égaux un amiral présidant une commission de classement n'ait pas autant et plus de tendances à choisir tel ou tel candidat qu'un ministre impartial qui ayant des éléments de décision par les notes des chefs hiérarchiques et les numéros de préférence pourra, en toute indépendance faire son choix, d'une façon parfaitement équitable, dans les conditions que j'indique ?

(M. de KERGUEZEC reprend le fauteuil de la présidence)

M. LE COMTE DE BLOIS. - Je retiens de vos explications, dont je vous remercie, que vous avez une ferme confiance dans l'impartialité des ministres et une confiance moins grande dans l'impartialité des amiraux...  
(protestations)

M. LE MINISTRE. - Je voudrais sur ce point précis répondre que je ne mettais nullement en doute l'impartialité des commissions de classement....

M. FERREAU. - Moi, je la mets en doute !

M. LE COMTE DE BLOIS. - Pas moi !

M. LE MINISTRE. - Les commissions de classement ne sont pas ou n'étaient pas composées d'amiraux; elles étaient présidées par un amiral et composées d'officiers de grades inférieurs. Vous dites que le ministre n'a pas les éléments suffisants pour décider en toutes circonstances. Je réponds : si ! parce qu'il a l'appréciation ~~taxidiéminum~~ de tous les chefs hiérarchiques y compris les amiraux, et s'il arrive au ministre de ne pas donner satisfaction à tout le monde, il a, s'il est honnête homme, et l'on doit bien admettre qu'il l'est en général, la possibilité de décider utilement. Une commission de classement, elle, est au moins aussi accessible que le ministre à des influences. Elle est présidée par un amiral et l'erreur que vous faites, quant au reproche que vous adressez au ministre de ne pas connaître assez son per-

sonnel, - c'est de ne pas voir qu'on peut, par contre, reprocher à la commission de le connaître trop ; ainsi, je le répète, elle peut être entraînée involontairement par le souci de faire avancer quelqu'un qu'un de ses membres aura connu personnellement comme aide-de-camp, capitaine de pavillon, camarade à bord, etc. Par conséquent l'argument qu'un ministre ne sera pas un juge parfait peut être invoqué contre les commissions. Mais entre deux juges imparfaits : commission et ministre, puisque l'une et l'autre sont des hommes ou des agglomérations d'hommes, je choisis le ministre parce que le ministre, en plus de l'impartialité, sauvegarde le principe d'autorité.

M. DE LAVRIGNAIS. - Je pensais bien que cette question serait effleurée, et nous aurons l'occasion d'y revenir; mais ce que nous a dit M. de Blois quant à ses craintes d'une succession rapide de ministres n'est pas exagéré: j'en ai pris note : depuis 53 ans nous avons eu 64 ministres de la marine.

M. LE MINISTRE. - C'est un peu de votre faute, messieurs du Parlement ! dans cette précision, on vous demande, si vous n'avez pas fait, de faire le

M. DE LAVRIGNAIS. - Il est intéressant de reprendre l'historique des commissions de classement auquel j'ai été un peu mêlé, quoique non marin, mais parce que mon père a été longtemps membre d'une commission de classement. Elles ont été créées en 1848 par le Gouvernement provisoire. Le décret portait les signatures de

Dupont de l'Eure, Arago, Lamartine, Albert, Crémieux, Garnier-Pagès, Louis Blanc, Ledru-Rollin, etc. Ce sont des noms d'une garantie à nulle autre pareille.

Les considérants de ce décret sont assez connus: c'est pour créer une garantie en faveur des officiers qu'on a établi ces commissions, en vue de les soustraire à l'autorité absolue du ministre. Une première modification a été apportée au décret par la création d'un conseil d'amiraux, sous la présidence d'un vice-amiral comprenant des contre-amiraux et des inspecteurs généraux des différents ports; ce sont eux qui faisaient le classement des officiers. Cela a duré jusqu'en 1890. A ce moment des incidents ont amené un changement, mais pour ce qui concerne la mesure que vous prenez aujourd'hui, je crois pouvoir m'associer à ce qu'a dit M. de Blois : sans suspecter votre bon vouloir et votre impartialité, il me semble que pour l'ensemble des officiers de marine, étant donné la rapidité avec laquelle les ministres se succèdent, l'ancienne organisation était préférable.

Nous pourrons revoir cette question; je vous donne simplement cette indication et cette précision, en vous engageant, si vous ne l'avez pas fait, à revoir le décret de 1848; ce sera pour vous une lecture très utile.

M. LE MINISTRE. - Je l'ai lu; mais nous ne sommes pas dans la même situation qu'en 1848.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Je m'associe pleinement

arrivé au ministère de la marine, le 16 juin, il y a  
aux observations de M. de Lavrignais et je maintiens mes  
réserves. Vous êtes le ministre responsable; prenez  
plus que d'habitude la responsabilité de ce chiffre et puis  
vos responsabilités.

descendu au-dessous de ce chiffre par suite des nécessi-  
tés de combattre.

M. FERREAU. - Je voudrais dire à M. de Blois  
que je connais des faits vraiment pénibles se ratta-  
chant à cette question de l'avancement et qu'il en est un  
entr'autres que je vous citerai au sujet duquel j'ai  
écrit dernièrement au ministre : il s'agit d'un jeune  
homme sorti n° 2 sur 44 de l'Ecole supérieure et qui  
est le seul à ne pas être officier malgré ses notes  
excellentes. Tous les autres sont officiers d'adminis-  
tration; c'est la même commission de classement qui l'a  
éliminé après 9 propositions de ses chefs.

M. LE MINISTRE. - La question, pour moi, est  
simple. Je ne reviendrai pas sur la mesure que j'ai  
prise. Je considère que l'autorité du ministre est en  
cause; je ne fais, au surplus, je le répète encore,  
qu'appliquer un principe qui fonctionne au ministère de  
la guerre depuis de longues années et étant donné que  
je n'ai que 2000 officiers cela m'est plus facile en-  
core qu'à mon collègue de la guerre qui en a 33.000

J'ai un mot à ajouter en ce qui concerne les  
cadres supérieurs; il ne faut pas tomber dans certains  
excès et dire qu'il y a 92 amiraux pour 6 cuirassés.

M. FERREAU. - Combien y en a-t-il ?

M. LE MINISTRE. - Le cadre légal est de 45  
dont 25 contre-amiraux et 15 amiraux. Lorsque je suis

arrivé au ministère de la marine, le 15 juin, il y en avait 40 en service; à l'heure actuelle il n'y en a plus que 37 et j'espère arriver à 35 ou 36. Je ne puis descendre au-dessous de ce chiffre par suite des nécessités de commandement et aussi parce qu'il convient de ne pas arrêter l'avancement des officiers généraux qui seraient condamnés à marquer le pas; ce serait mal reconnaître le dévouement dont ils font preuve. Je n'entends pas conserver des officiers généraux en nombre pléthorique, mais en gardant ces 37 amiraux cela me donne une proportion de 1.94 % du corps des officiers de marine. Si je compare ce chiffre à ceux des marines étrangères, je constate qu'en Italie le nombre des officiers généraux représente 2.3 %, des officiers de marine, aux Etats-Unis 1.2 % seulement, en Grande-Bretagne 2 %. Nous sommes donc à peu près dans la même proportion que la Grande Bretagne et l'Italie.

Voici ce que j'ai fait; je ne pourvois pas actuellement à toutes les vacances; si je voulais je pourrais faire demain une promotion de 8 amiraux et atteindre le cadre légal de 45; je ne pourvois aux vacances en ce moment que dans la proportion de 60 %, de façon à pouvoir reconnaître dans une certaine mesure les services d'officiers tout à fait méritants auxquels je ne peux donner les étoiles qu'en les mettant à la retraite. C'est ainsi que j'ai déjà fait plusieurs fois; à un officier que je ne peux nommer amiral je donne un témoignage d'estime en lui demandant au moment de son départ s'il veut me remettre sa demande de mise à la re-

en tant que contre-amiral, signée en blanc, et le même jour je fais signer sa mise à la retraite avec le grade contre d'xxxxx-amiral.

M. PERREAU. - Ont-ils la retraite ?

M. LE MINISTRE. - Cela ne change pas la retraite. C'est ainsi que j'ai procédé pour le commandant B.... qui commandait ~~XXXXXX~~ au Havre pendant la guerre. Je l'ai fait venir et je lui ai dit : "donnez-moi votre retraite, je suis prêt à vous donner les étoiles". "Merci ! m'a-t-il dit, vous couronnez ma carrière".

Voilà ce que je suis prêt à faire pour décongestionner le cadre trop pléthorique des officiers.

M. LE PRESIDENT. - Observez-vous la même proportion pour les officiers de corps ? C'est là surtout qu'il y a pléthore et j'ajoute que je dois me frapper la poitrine. Pendant la guerre, étant rapporteur du budget de la marine j'ai été appelé à demander qu'on augmente le cadre des officiers généraux des corps, notamment des contrôleurs, des médecins et de certains autres corps. On a continué depuis. C'était bon pour le temps de guerre, mais depuis, je pensais que les ministres auraient réduit les cadres. Pas du tout ! On a gardé les officiers généraux des corps. C'est de ce côté qu'il faut surtout regarder.

M. LE MINISTRE. - Je réduirai également, mais dans une proportion équitable ou du moins que je tâcherai

de rendre telle, pour ne pas léser les droits acquis.

M. LE PRESIDENT. - Cette augmentation correspondait, je le répète, aux besoins du temps de guerre elle n'a plus maintenant sa raison d'être.

M. LE HARS. - Pensez-vous toujours à la question qui nous a été posée au sujet de la flotte Wrangel ?

M. LE MINISTRE. - J'y arrive. La situation est la suivante : nous sommes en présence d'un engagement signé de M. Poincaré, que je n'ai pas dans mon dossier, mais que je puis vous communiquer, car il y a deux télégrammes à ce sujet qui ont paru dans "le Journal", je crois, il y a quelques jours. Ils se résument ainsi :

"A partir de la minute où le gouvernement des Soviets aura été reconnu par la France nous nous considérons comme devant remettre la flotte actuellement en asile - car c'est le mot exact - à Bizerte, au Gouvernement russe".

M. LE HARS. - Ce n'est pas sous cet angle que je me place...

M. LE COMTE DE BLOIS. - Voulez-vous me permettre de reprendre l'ordre dans lequel j'ai posé la question :

Quels étaient les navires qui nous avaient été remis, dans quelles conditions, quel appoint éventuel pouvait-il fournir ?

M. LE MINISTRE. - J'indique d'abord que des engagements formels ont été pris par le gouvernement par précédent, qui sont la suite logique des conversations posées qui ont eu lieu au moment où Wrangel a remis sa flotte dans l'asile à la France. En effet, lorsque Wrangel nous a demandé d'hospitaliser sa flotte à Bizerte, il a lui-même reconnu que cette flotte n'était pas sa propriété, ni celle du gouvernement à la tête duquel il se trouvait alors, mais celle de l'Etat russe. Là-dessus, il n'y a pas de difficultés.

La flotte est donc venue à Bizerte, et elle à Bizerte est restée sans que nous ayons à nous en occuper autrement que pour faire, suivant les lois de l'hospitalité, des avances en argent ou en nature pour nourrir les équipages à bord et effectuer certaines réparations très indispensables pour l'entretien des bâtiments. Nous n'avons jamais reçu cette flotte en dépôt et nous n'avons jamais eu à dresser un inventaire à une époque quelconque. Nous n'avons donc aucune responsabilité en ce qui concerne l'état actuel de cette flotte. Nous avons demandé simplement aux Russes : "vous êtes de pauvres gens qui avez été chassés de votre pays, vous demandez asile... nous vous ouvrirons notre rade et nous vous aiderons, nous vous donnerons à manger, nous vous ferons les avances nécessaires pour carénier les bâtiments, les entretenir, etc." Voilà ce qui a été fait.

Sur 4 sous-marins, 3 ou 4 torpilleurs et un croiseur "le Korniloff", le reste ne vaut pas la peine d'être emporté. Un seul de ces bâtiments vaut une valeur militaire.

Le gouvernement français a reconnu les Soviets et ceux-ci ont demandé l'exécution des engagements pris par le gouvernement de M. Poincaré. La question qui se pose actuellement est donc de savoir dans quelles conditions cette flotte devra être rendue aux Russes.

Je puis dire tout de suite que les bâtiments de la flotte sont d'une valeur militaire extrêmement restreinte. Elle comprend, d'abord un cuirassé de l'Amiral 23.000 tonnes, "l'Amiral Alexeief", lancé en 1917, armé de canons de 305. Ce bâtiment, qui est certainement parmi les meilleurs de ceux qui se trouvent actuellement à Bizerte est cependant dans l'impossibilité de regagner la Russie par ses propres moyens. A l'heure actuellement il n'y a pas un bâtiment de la flotte Wrangel qui puisse quitter Bizerte autrement que remorqué. Quelle est exactement l'importance des réparations à effectuer/7 pour que ces bâtiments soient en état d'avoir une valeur militaire, je l'ignore, mais d'après les indications que je possède je puis vous dire qu'il faudra au minimum un an, peut-être plus pour que ces bâtiments puissent être de nouveau incorporés dans la flotte russe et utilisés. Certains d'entre eux ne pourront même pas être remorqués car ils ne supporterait pas le voyage; ils devront être vendus sur place au prix de leur ferraille.

J'estime que les bâtiments que les Russes pourraient souhaiter emmener seraient : "l'Amiral-Alexeief", 3 ou 4 sous-marins, 3 ou 4 torpilleurs et un croiseur "le Korniloff"; le reste ne vaut pas la peine d'être emmené. En somme, ces bâtiments n'ont qu'une valeur militaire

minime, je le répète, et ne sauraient être comparés aux nouvelles unités qui sortent maintenant, ni même à peine aux vieilles unités, sauf "l'Amiral Alexeief", à condition que son intérieur soit en état d'être réparé, notamment en ce qui concerne les chaudières. Mais s'il est réparable, le gouvernement français prendra définitivement une décision en conseil des ministres. C'est une question qui regarde beaucoup plus le ministre des affaires étrangères que le ministre de la marine; toutefois celui-ci est pleinement soldiaire de la décision et, je n'ai pas besoin de dire de son chef, dont il n'est en tant que ministre de la marine qu'un agent d'exécution. J'ai donc déjà pris les précautions nécessaires pour qu'aucun conflit ne puisse s'élever, pour qu'il n'y ait aucun inconvenient à ce que les représentants des Soviets viennent à Bizerte.

Les quatre officiers de passage à Paris, avec lesquels mon Etat-major général et les Affaires Etrangères sont en conversation sont des gens de tenue correcte, l'un d'eux, - Krilof, je crois, - est membre de l'Académie des Sciences, les trois autres étant des techniciens, et l'amiral Berens (??) est le propre frère de l'amiral commandant la flotte à Bizerte, un ancien officier de la marine tsariste. Bien entendu, ils ne seront autorisés à se rendre à Bizerte que pour constater l'état de la flotte et n'auront aucun contact avec la population civile ou militaire.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Ni avec les éléments indigènes.

M. LE MINISTRE. - Bien entendu j'y ai songé tout le premier et je ne voudrais pas introduire là-bas un foyer de désagrégation quelconque.

Ils constateront l'état de la flotte et ensuite des négociations se poursuivront exclusivement pour savoir dans quelles conditions cette flotte sera remise.

Sur le principe, pas de difficulté ; Wrangel lui-même ayant affirmé que les navires étaient la propriété de l'Etat russe.

M. PERREAU. - En tout cas, il faudra faire payer les frais que cela a coûté.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Cela a son importance

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Ce sont des éléments de la question qui n'échappent pas au gouvernement. Je n'ai pas qualité pour donner d'autres explications, mais nous sommes en présence de textes qui nous lient.

M. LE HARS. - N'y a-t-il pas un bateau ou deux que nous avons réparés à grands frais et gardés ?

M. LE MINISTRE. - Il y a deux bâtiments que nous avons incorporés : "le Vulcain" et le "Bakou".

Le "Vulcain" a été transformé en navire-atelier et est incorporé dans la flotte de la Méditerranée; nous l'avons payé au ministère des finances quelques

millions qui ont été versés au compte de la liquidation Wrangel. De plus, en septembre j'ai fait voter une loi qui m'a autorisé à acquérir pour 4 millions le pétrolier "Bakou"; il est maintenant incorporé dans la flotte; il n'y a pas de discussion possible: il a été acquis régulièrement.

En résumé, comme je l'ai dit tout à l'heure il y a des télégrammes dont le gouvernement actuel ne peut pas ne pas tenir compte, télégrammes du gouvernement précédent disant formellement que la France s'engage à remettre les bâtiments en asile à Bizerte au gouvernement russe, dès qu'il sera reconnu par nous.

M. LE PRESIDENT. - Voulez-vous me permettre de mettre la commission au courant d'un fait qui touche de très près à cette question. Il s'agit de l'entrée de la flotte russe en mer Noire.

Je me trouvais à Bukares~~t~~<sup>h</sup> au cours du mois dernier, nullement pour faire de la politique ou de la diplomatie, mais pour les affaires de mon enfant.

Les huit premiers jours de mon arrivée j'étais souffrant quand un matin on me téléphona que le président du conseil allait venir me voir à 2 h 1/2. Cet entretien, en effet, eut lieu le jour même et dura près d'une heure et demie; le <sup>président</sup> ministre me mit très longuement au courant de la très grave situation de la Bessarabie où des attaques russes extrêmement violentes se produisaient, et tout récemment on avait dû faire tirer le canon et marcher la mitrailleuse contre 7000 paysans

bessarabiens qui s'en allaient du côté des Soviets. La situation était extrêmement grave et le président du conseil s'étendit très longuement sur les dangers qu'elhe faisait courir à la Roumanie. "La France, ajouta-t-il, est notre alliée, nous avons avec elle des traités; si elle nous abandonne dans cette situation, comment allons-nous faire ?" Et il envisagea l'entrée de la flotte russe en mer Noire. Nos revendications sur la Bessarabie, dit-il <sup>que nous abandonnons</sup> sont toujours contestées et s'il y avait une action militaire nous irions probablement vers un blocus et la confiscation de nos bateaux de commerce. La situation est alarmante.

La conversation, ce jour-là, en resta là, mais le lendemain, le ministre des affaires étrangères vint me trouver: "vous avez reçu, me dit-il la visite de M. le Président du conseil vous avez compris ? - Oui ! -

"Avez-vous pris note ?

- Evidemment! pour moi-même. Mais la conversation est-elle destinée à n'être connue que de moi ?

- Non! evidemment! cette visite a été délibérée en conseil des ministres.

- Je comprends donc que ce n'est pas pour moi seul.

Et le jour même ayant à écrire à un ministre du cabinet de mes amis, je l'ai prié, dans cette lettre de bien vouloir avertir de ce qui venait de se passer à M. Herriot.

M. LE MINISTRE. - Et le ministre en question

a fait immédiatement la commission.

M. LE PRESIDENT. - Trois jours après le Président du conseil est revenu à la charge et le jour même de mon départ, le roi m'a dit en venant à moi: "vous avez vu le président du conseil; il vous a parlé d'une question qui nous préoccupe beaucoup; nous vous serions reconnaissants, à Paris, de mettre le Président du conseil au courant de ce qui se passe et de notre inquiétude.."

Je rentre à Paris et à 8 h du matin, de retour  
chez moi, je trouve une note téléphonée /disant : "le  
président du conseil vous recevra demain à 11 h 45".

J'ai vu le Président du conseil; je lui ai fait part de toute la conversation avec M. Bratiano et il m'a dit: "vous avez eu raison de rapporter tout cela; faites savoir à M. Bratiano que dans les traités signés avec les Soviets j'ai introduit la formule suivante :  
réserve "sous/<sup>et conclus par</sup> des traités de la France et des engagements pris par elle"

Par conséquent, la Roumanie a tout à fait tort si elle considère que la reprise des relations avec la Russie peut lui apporter une sécurité moindre. Au contraire, nous serons pour elle en Russie des amis vigilants et nous aurons soin de veiller que les choses ne se gâtent pas. Et il a ajouté alors - et c'est là où je veux en arriver : "Quand l'entrée de la flotte des Soviets en mer Noire, je me suis rendu compte que c'était une chose grave, et dans nos conversations avec

Krassine, je me suis appliqué toujours à essayer d'obtenir qu'un certain nombre des bateaux de Bizerte, au lieu d'aller dans la Mer Noire, aillent dans la Baltique."

Rentré chez moi, j'ai relu le traité de Lausanne et a surgî à mes yeux un point que je n'avais pas aperçu et qui est très grave. et immédiatement j'ai écrit en qualité de Président de la commission de la marine à M. le Président du conseil la lettre suivante :

Monsieur le Président,

Au cours de l'entretien que vous m'avez fait l'honneur de m'accorder la semaine dernière au sujet des affaires roumaines, vous avez bien voulu me dire que vous aviez déjà fait effort pour obtenir des négociateurs russes que le plus grand nombre possible des bateaux internés à Bizerte fassent retour en Baltique.

Voulez-vous permettre au Président de la Commission sénatoriale de la Marine de venir préciser un point de vue qui ne vous a pas échappé, mais sur lequel il y a intérêt à vous documenter.

Les Roumains craignent avec raison l'arrivée en mer Noire de la flotte internée, car leur sécurité les obligerait à un effort naval auquel ils ne sont pas préparés, et que semble leur interdire leur situation financière.

D'autre part, la fréquence et la vigueur des attaques russes en Bessarabie peut faire craindre que les flottes militaires des Soviets ne servent à appuyer ces attaques, ou, en cas de conflit général, à bloquer les côtes roumaines de la Bessarabie, de la Moldavie et de la Dobroudja.

Autant qu'il est possible d'avoir des renseignements la flotte des Soviets restée en mer Noire comprendrait :

1 cuirassé de 27.000 tonnes inachevé  
5 croiseurs dont plusieurs seraient inachevés  
6 à 8 torpilleurs en service  
5 sous-marins,  
et un certain nombre de navires auxiliaires.

Je ne suis pas en mesure de connaître l'état actuel de cette flotte, mais toutefois son activité n'apparaît pas, et l'on peut se demander si elle n'a pas été en partie abandonnée.

La flotte actuelle internée comprend :  
1 cuirassé - Le "Général Alexeieff", construit en 1914, 23.000 tonnes, marchant 21 noeuds et armé de canons de 305, de 20 canons de 130 et de tubes de 450.

Ce cuirassé, plus récent que nos meilleurs et de tonnage et de vitesse comparables a un armement un peu inférieur.

1 croiseur - Le "Général Korniloff", 1902, 23 noeuds théoriquement, sans valeur militaire.

1 aviso - Le Moriak

3 destroyers - "Bespokoini", "Derrki", "Fuilki", de 1914 - 1100 tonnes, 34 noeuds, canons de 102 et tubes lance-torpilles de 457.  
Tous ces bâtiments paraissent être en bon état.

3 autres destroyers : ROSPYERKUI, GNIEVNI et TSERIGO, 1914 et 1915, 1100 et 1300 tonnes, 34 noeuds, même armement que les précédents.

4 sous-marins - TYULIN, BUREVESTNIK, UTKA, A.G 22, 1913 1916 et 1918, d'un tonnage moyen et d'une vitesse comparables à celle des nôtres, bien armés.  
Ces bâtiments sont à faire remarquer.

Il y a en outre un lot de 5 navires, cuirassés et destroyers sans aucune espèce de valeur, mais capables de remplir un but militaire contre un adversaire désarmé.

J'ai indiqué que la République des Soviétiques était à l'heure actuelle le seul Etat riverain de la Mer Noire qui paraissait posséder une flotte de guerre, sur l'action de laquelle nous avons, du reste, peu de renseignements, mais il n'est pas douteux que l'adjonction de forces nouvelles, surtout des destroyers et des sous-marins, préciserait une menace pour les Etats riverains dépourvus de toute marine, et les craintes de la Roumanie paraissent justifiées sur ce point.

J'entends bien que les actes signés à Lausanne le 30 janvier et le 24 juillet 1923 (Annexe de la convention des Détroits, article 2, page 65) donnent la faculté à chaque puissance contractante d'envoyer en mer Noire une force susceptible d'égaler numériquement celle de la flotte la plus considérable appartenant aux puissances riveraines de la Mer Noire.

Il est évident que cette clause est une garantie pour les puissances riveraines, mais immédiatement surgit devant les intérêts français un aspect nouveau de la question.

Toute la politique navale de la France semble réduite à la protection de ses convois avec ses colonies et notamment avec l'Afrique du Nord, et le plus angoissant est précisément qu'en cas de conflit sur le Rhin, l'Italie voulant nous en empêcher, nous serions actuellement hors d'état de transporter un régiment en France.

Dans ces conditions, nous serait-il possible de distraire une force quelconque pour l'envoyer en mer Noire ?

Cela nous serait impossible, et seule, parmi les puissances méditerranéennes, l'Angleterre est à même de disposer de forces navales suffisantes pour répondre aux stipulations de garantie du traité de Lausanne.

On peut donc affirmer que si la clause de garantie vient à jouer elle aura pour effet de placer sous le pavillon anglais tout le contrôle et toute la police de la mer Noire, et d'ouvrir aux Britanniques un nouveau champ d'action d'autant plus intéressant pour eux que non seulement l'Angleterre prendra ainsi à revers la Turquie, garantira sa route terrestre vers les Indes, sera l'arbitre de tout le proche Orient, sera à même d'exercer une pression constante sur les nations riveraines menacées par la Russie, mais encore qu'elle pourra exercer cette action sur la Russie elle-même et sur sa politique. L'Angleterre en mer Noire, c'est encore sa route assurée vers les pétroles de Mossoul, les pétroles russes et sa mainmise sur les pétroles de Roumanie.

Je pense que l'entrée des flottes anglaises en mer Noire constituera pour l'Angleterre une de ses plus grandes victoires diplomatiques et militaires et que tous nos efforts doivent tendre à l'empêcher, car elle aura comme conséquence notre éviction certaine de toutes ces régions.

Les plus grandes concessions doivent être faites aux Russes pour obtenir d'eux que la totalité de leurs navires internés aillent en Baltique, de manière à ce que le problème de l'entrée des forces anglaises en mer Noire ne soit pas posé.

J'ai estimé, Monsieur le Président, qu'il était de mon devoir de souligner à vos yeux ce point de

vue qui me semble important, en vous assurant de l'impossibilité dans laquelle se trouve actuellement la marine française de faire aucun effort qui puisse avoir pour effet de contrebalancer la puissance anglaise dans une région où notre situation morale est encore si importante.

Veuillez agréer, etc..."

(Applaudissements)

Je m'excuse de n'avoir pas communiqué ce texte à M. le Ministre de la Marine.

Vous voyez, messieurs, que j'ai tenu à préciser un point de vue qui n'est pas seulement le point de vue roumain, mais inclut l'influence française dans tout l'Orient. Il y a le plus grand intérêt à ce que le Gouvernement français trouve le moyen, par je ne sais quelle tractation, d'<sup>empêcher</sup> empêcher la flotte soviétique d'entrer en ~~mer~~ Mer Noire, afin que les Anglais ne puissent exciper du traité de Lausanne pour mettre la main sur cette mer.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Très bien !

M. LE PRESIDENT. - Cette lettre a été écrite le 18 novembre. Et c'est huit jours après que M. Chamberlain arrivait à Paris... Quel est le langage tenu à M. le Président du conseil ? Il demande à M. Herriot d'abandonner toute espèce de contrôle français en Turquie ! Monsieur le Ministre de la marine, vous êtes un ministre intelligent et patriote; je vous demande de vous servir de votre autorité, qui est grande dans le cabinet pour essayer d'empêcher ce fait de se produire. Je vous en supplie, aidez-nous dans cette tâche ! il ne faut pas que l'Angleterre entre en mer Noire.

Je connais bien l'Orient, j'y vais souvent, j'y ai vécu; je puis dire que c'est un pays qui nous appartient où notre influence est toujours vivace; la Turquie elle-même tend les bras vers nous: elle attend que nous allions définitivement avec elle; la Roumanie nous aime; elle est de cœur avec nous, elle a saigné des mêmes douleurs que nous; nous avons dans ce pays une influence immense. Si on laisse les Anglais entrer dans la mer Noire, c'est notre influence contre battue, c'est l'or anglais travaillant contre nous, c'est 100 ans de civilisation française dans ces pays passant sous le pavillon britannique.

Peut-être ai-je tort de dramatiser! Ne voyez dans mes paroles que l'angoisse d'un homme qui connaît bien ces questions; notre avenir dépend de ce coin de l'Orient; si nos ennemis y entrent nous y perdons toute influence. J'essaye donc de vous communiquer mes inquiétudes, mes angoisses. Je vous disais tout à l'heure que je suis allé là-bas, non pas pour faire de la politique, mais pour les affaires de mon enfant, mais les Roumains sont venus vers moi et ils m'ont dit : "ne laissez pas la France faire cela! Monsieur le Ministre, aidez-nous, prenez notre défense et faites votre possible pour que les Anglais n'aillent pas là bas détruire notre influence."

M. LE MINISTRE. - Malheureusement, la question n'est pas facile à résoudre. Nous nous trouvons en

face d'une situation que le Gouvernement n'a pas créée. La France a une signature. Je disais tout à l'heure à M. le comte de Blois que quelle puisse être notre opinion sur certains points, nous sommes tout de même d'accord pour reconnaître que la France doit faire honneur à sa signature. Nous sommes engagés, au point de vue du principe de la restitution de la flotte par la signature du précédent gouvernement; que nous l'approuvions ou que nous le blâmions, la question n'est pas là. Nous ne pouvons pas renier la signature de la France, pas plus que nous ne devrions la renier au cas où d'autres puissances, comme je le disais tout à l'heure, ne tiendraient pas l'engagement pris à Washington; nous devrions nous efforcer d'obtenir justice autrement. Dans cette question de la flotte russe, ce qu'il faut c'est trouver une solution, et vous pensez bien que je suis moi-même gravement préoccupé. Mais il n'y a pas de moyen légal de contraindre les Russes à envoyer leur flotte plutôt dans la Baltique qu'en mer Noire. Et d'ailleurs, l'enverrait-on en Baltique que rien ne les empêche de faire descendre en mer Noire, à titre de remplacement les cuirassés qui sont à Leningrad. D'autre part, remarquez qu'il est impossible d'envisager l'envoi en Baltique de ces bâtiments pendant l'hiver, sans parler de la dépense considérable. D'autre part, si, du point de vue roumain il y a des inconvénients que vous avez très bien exposés dans votre lettre à M le Président de la République à ce que ces bâtiments aillent

dans la mer Noire, il y a également des inconvenients, du point de vue polonais, à ce qu'ils aillent dans la Baltique. Si nous nous trouvons donc devant une réclamation justifiée de la part de la Roumanie, ne craignez-vous pas d'autre part, des observations identiques de la Pologne ? Si les Russes avaient des intérêts en Extrême Orient, j'aurais volontiers cherché à négocier l'envoi de leur flotte à Vladivostock, mais ils n'ont aucun intérêt là-bas.

La question est donc complexe. Tout ce que je puis dire, c'est que nous ferons l'impossible, si nous sommes amenés à restituer définitivement cette flotte pour trouver un terrain de conciliation qui nous soit le moins défavorable.

Au surplus, je ne vois pas très bien dans quelles conditions les Anglais pourraient envoyer en permanence une flotte importante en mer Noire. Où la mettraient-ils ?

M. LE PRESIDENT. - N'importe où !

M. LE MINISTRE. - Sur Constanza?... Avec l'autorisation des Roumains. Mais dans ce cas rien ne nous empêcherait d'y baser certains bâtiments.

M. LE PRESIDENT. - Lesquels ?

M. LE MINISTRE. Il ne faut pas oublier que pendant un an tout au moins les bâtiments russes seront forcément en réparations, et sans insister trop sur

ce point, qui nous empêcherait d'accord avec les Roumains de baser à Constanza un certain nombre de bâtiments français, de manière à faire vis-à-vis d'eux, non seulement un geste de protection, mais d'amitié et de collaboration? Il y a toujours dans toute situation, si mauvaise soit-elle une issue... .

Enfin soyez certain que si je trouvais un moyen pour que les Russes, par exemple, acceptent de liquider leur flotte, je l'emploierais, mais il faut tenir compte du point de vue psychologique : le Gouvernement russe tient à faire rentrer des bâtiments avec le pavillon en haut du mât. C'est incontestable.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Je tiens à appuyer ce qu'a dit M. le Président de la commission; si les Anglais, à la suite d'une interprétation quelconque des traités trouvaient le moyen d'avoir une base en mer Noire, le marché des pétroles ne nous serait peut-être pas fermé complètement, mais la situation serait incontestablement très défavorable pour la France.

M. LE MINISTRE. Il est possible également d'envisager des conversations avec les Anglais eux-mêmes.

M. LE PRESIDENT. - Oh !...

M. LE MINISTRE. - Partant de l'hypothèse où nous devons restituer la flotte, il faut bien envisager une conversation avec l'Angleterre...

M. LE PRÉSIDENT. - Le problème sur lequel j'appelle votre attention est que le problème de la Baltique est différent de celui de la mer Noire. La Baltique est une mer fréquentée par les Allemands, les Français, etc. Nous n'avons pas le long de la Baltique des nations amies de la France...  
més pas la commission.

M. LE MINISTRE. - Il y a la Pologne!

M. LE PRÉSIDENT. - Quelques kilomètres de côtes!

M. LE MINISTRE. - Qui sont vitaux: c'est le seul point par lequel la Pologne puisse respirer du côté de la mer.

M. LE PRÉSIDENT. - Vous avez l'Allemagne et des quantités d'éléments divers!

M. LE MINISTRE. - Donnez moi les moyens de contraindre les Russes à garder ces bâtiments en Baltique, la solution serait préférable, je suis de votre avis.

M. LE PRÉSIDENT. - C'est dans ce sens qu'il faut négocier et faire des sacrifices.

M. SERVAIN. - On aurait mieux fait de négocier avant de reconnaître les Soviets !

M. LE PRÉSIDENT. - Ils ont tant de choses à demander que le Gouvernement trouvera bien un moyen de faire le "do ut des", sinon ce serait pour nous une

défaite diplomatique effrivable.

M. LE MINISTRE. - Soyez persuadé que je suis très préoccupé de la gravité du problème et je ne manquerai pas de rapporter au président du conseil les paroles que vous avez prononcées et les sentiments exprimés par la commission.

M. HERVY. - Pour les arsenaux et les combustibles liquides, Monsieur le Ministre, préférez-vous vous expliquer une autre fois?

M. LE MINISTRE. - Il y a bien longtemps déjà que je parle, mais je suis à votre disposition, et peut-être est-il préférable que je m'explique d'un mot pour que mon exposé soit complet.

En ce qui concerne les arsenaux, il n'est pas du tout dans mon idée de dire que tout y est pour le mieux dans le meilleur des mondes. J'ai, en effet, retiré le projet, pour la raison suivante: c'est qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas lieu de pour suivre les vues du gouvernement précédent en ce qui concerne la cession d'une partie des arsenaux à l'industrie privée. Tout d'abord, en effet, je vois dans les arsenaux réorganisés...

M. DE LAVRIGNAIS. - Qui se réorganisent déjà.

M. LE MINISTRE. - Oui! ... des régulateurs de prix, indispensables; aux point de vue de la qualité de la fabrication même. elle ne peut être mise en doute

par personne, et, au cours de la discussion du budget à la Chambre, de tous les bancs on s'est montré unanime à cet égard, même parmi ceux qui ne sont pas partisans des arsenaux.

De plus, la situation n'est pas la même qu'elle était lorsque le projet a été déposé, et je le dis pour expliquer pourquoi certains peuvent avoir changé d'opinion. Quand on a déposé le projet sur les arsenaux, nous étions en période de chômage; on ne construisait pas, on faisait arracher l'herbe aux ouvriers des arsenaux pour les occuper. Actuellement, nous avons un gros programme de constructions; pendant des années nous aurons de quoi alimenter non seulement les arsenaux, mais une bonne partie de l'industrie privée. Je garde donc les arsenaux et il n'entre pas dans ma politique de les céder à l'industrie privée. J'ajoute qu'on y travaille admirablement et que les installations y sont de premier ordre: prenez Cherbourg, par exemple : il y a maintenant un atelier de constructions en fer, équipé depuis quatre ans qui est une merveille.

M. DE LAVRIGNAIS. - Je vous remercie personnellement de cette déclaration parce que je représente un membre qui a été battu sur cette question.

M. LE MINISTRE. - En ce qui concerne Lorient nous avons une gale de constructions neuves, la mieux équipée je puis dire de l'Europe continentale.

En ce qui concerne l'état général des arsenaux il est bien dans mes intentions d'en modifier profondé-

ment l'organisation; mon intention est de les spécialiser: par exemple, Lorient restera non pas un arsenal complet, mais un établissement de constructions neuves et je ne veux garder là qu quelques réparations pour que les ouvriers puissent travailler à plein.

Je négarderai à Brest et Toulon que des arsenaux de plein exercice et je me refuse à découper en deux Cherbourg pour en donner une moitié à l'industrie privée. C'est impossible; nous y perdrions toute une partie des éléments de travail: la série qui nous permet d'envisager des travaux à réaliser dans notre atelier de constructions en fer.

En ce qui concerne Rochefort, ce ne sera pas un arsenal au sens exact du mot, avec un état-major et toutes les directions; ce sera un établissement de construction de moyens ou petits bâtiments de servitude - cela déchargera d'autant les autres arsenaux, - mais j'yferai surtout de l'appareillage, qui est nécessaire et que nous demandons actuellement à l'industrie privée.

Autre exemple: nous avons besoin de mines! nous n'en fabriquons pas, nous sommes tributaires uniquement de l'industrie privée: or, je prétends que lorsqu'on est capable de fabriquer des torpilles, comme on le fait à Toulon, dans des conditions parfaites, - alors qu'il n'y a pas de mécanisme de précision plus délicat, - on peut également fabriquer des mines, et nous devons envisager la possibilité, en cas de conflit, de tripler notre atelier de Rochefort. C'est là qu'on a fabriqué les fermes métalliques et les cornières qui ont servi à

l'atelier de Toulon. Ce ne sera plus, je le répète, un arsenal, mais un établissement qui rendra de très grands services. On avait envisagé la cession de l'arsenal de Rochefort à une société qui n'aurait pas payé les employés, mais nous aurait simplement versé 1 % sur le chiffre d'affaires; si bien que pour 10 millions elle aurait payé 100.000 francs et aurait eu pour cette somme l'arsenal à sa disposition, alors que la marine pour l'impôt foncier, payerait 235.000 francs! En plus, la marine prendrait l'engagement, pendant dix années, de donner du travail à cette société pour occuper les ouvriers, si bien que nous aurions fait des ouvriers de Rochefort autres qui n'auraient pas voulu aller dans les arsenaux des rentiers prématurés, parce qu'il aurait fallu payer les pensions. Vous apercevez quelle opération désastreuse c'était au point de vue financier.

d'industrialiser  
Mon projet est donc de transformer les arsenaux, de les exploiter selon les méthodes modernes, de les spécialiser. Ils tiendront, à partir du premier janvier, une comptabilité industrielle, de façon que nous puissions savoir exactement les prix de revient et les frais généraux; en un mot, je veux arriver à démontrer que non seulement les arsenaux fabriquent mieux que l'industrie privée, mais encore ne coûtent pas à l'Etat. Voilà ce que je développerai à la tribune.

Pour terminer cet exposé je dirai enfin un mot des combustibles liquides. A cet égard nous sommes dans une situation très précaire; je vous disais en commençant, qu'il nous fallait 100.000 tonnes de mazout en

temps de paix et que les besoins du temps de guerre représentaient 1 million de tonnes. A la fin de 1925 nous posséderons 91.000 tonnes; il est indispensable par conséquent, d'accélérer le plus vite possible la construction des réservoirs à mazout et d'avoir une flotte pétrolière, non seulement pour le ravitaillement des unités depuis les ports jusqu'aux unités en opérations, mais pour ravitailler directement des lieux d'origine du mazout jusqu'en France.

Cet effort, malheureusement, je ne puis le faire aussi ardent et complet que je voudrais, car je suis dans une situation tragique en ce qui concerne les travaux maritimes. Tout est à reprendre: construction des réservoirs, réfection des ports, aménagement des terrains d'aviation. C'est trop tard, puisqu'actuellement je n'ai pas de service de travaux maritimes, et je demande au Parlement qu'on me permette une autre organisation, car maintenant, il est impossible d'obtenir en nombre suffisant des ingénieurs des ponts et chaussées; j'ai un ou deux malheureux ingénieurs qui n'ont pas de collaborateurs et sont surchargés de besogne. L'on me dira "faites faire les travaux par les entrepreneurs" directement "... A l'rigueur, je veux bien, mais avant cela, il faut des devis, des plans et ces plans mêmes, si je les fais faire par des architectes, il faut contrôler le travail, payer 5 % au contrôleur, si bien que le travail reviendra beaucoup plus cher que si j'avais un personnel suffisant. Je suis complètement embouteillé. Je vais avoir, malgré tous mes efforts d'u-

utilisation des crédits, des reports considérables de crédits parce que je suis dans l'impossibilité de faire tous les travaux nécessaires. J'ai ~~demandé~~ obtenu pour les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées des indemnités supplémentaires, j'ai demandé au ministère de la guerre, des officiers de génie, dans la nécessité où je me trouvais d'avoir à tout prix des agents d'exécution; mais ce sont là des solutions momentanées, transitoires. Ce qu'il faut, c'est arriver à avoir un service des travaux maritimes mieux établi, comme l'ancien service des travaux hydrauliques, pourvu de tous les moyens d'action et d'exécution nécessaires.

Il y a bien d'autres questions dont j'aurais à parler; je m'excuse si j'en ai oublié. Encore un mot cependant de la question ouvrière. J'ai pris certaines mesures utiles pour assurer une collaboration confiante avec les ouvriers. Je suis très préoccupé de leur situation actuelle. Nous avons des ouvriers, dans les arsenaux, qui touchent à peine de quoi vivre et il y a lieu de réaliser certaines réformes de ce côté. J'ai voulu ~~avoir~~ avec ~~au~~ les ouvriers avec qui nous avons intérêt à vivre en bonne intelligence, des relations de courtoisie; je me suis abouché avec les syndicats; ils sont remplis de bonne volonté et animés d'un excellent esprit; il convient de ne pas compromettre ces bonnes dispositions par une attitude lointaine et haute. J'ai réformé les commissions de salaires pour les rajeunir et les rénover; elles fonctionnent bien. D'autre part, j'ai institué au ministère une commission

mixte dans laquelle figurent des représentants élus des ouvriers où j'ai gardé la majorité, parce que je n'avais pas la possibilité de faire une commission paritaire et que je suis, - je m'excuse de le répéter encore une fois, - le chef qui doit garder la direction technique. Cette commission consultative mixte va tout de même permettre de faire entendre leur voix aux ouvriers lorsqu'ils auront à formuler des réclamations justifiées. D'autre part, je suis entré en relations avec les syndicats de fonctionnaires. Je vis en bonne harmonie avec tous mes collaborateurs, et en ce qui concerne la vie même des arsenaux, je suis ~~xxxi~~ persuadé que nous arriverons à faire toutes les réformes nécessaires, pour que d'une part l'autorité reste aux mains de ceux qui doivent l'exercer et que, d'autre part, le travail soit véritablement exécuté dans un bon esprit et avec le souci de servir l'intérêt général.

M. SERVAN. - Il y a quelques mois, dans <sup>son</sup> rapport général, M. Henry Bérenger indiquait que pendant qu'on s'afforçait d'avoir des ouvriers à Brest et à Toulon, pour certaines constructions nécessaires, il y avait à Lorient 700 ouvriers inactifs.

M. LE MINISTRE. - L'an dernier, c'est possible

M. SERVAN. - C'est dans le rapport de M. Henry Bérenger.

M. LE MINISTRE - Il était difficile d'expli-

M. LE MINISTRE. - Mais lorsque je m'occupais à ce moment des ouvriers de Toulon à Toulon, mais la question ne se poserait plus maintenant.

M<sup>me</sup> SERVAIN. On parle d'industrialiser les arsenaux, mais un industriel ou un commerçant qui agirait ainsi ferait faillite très rapidement.

M. LE MINISTRE. - La question ne pourra plus se poser, je le répète, parce que, avec les constructions que j'ai en chantier maintenant et celles du programme naval j'ai du travail pour tout le monde, et avant de passer des commandes à l'industrie privée, je ferai travailler les arsenaux.

M. SERVAIN. - Il faudrait d'abord être certain que le Parlement voudra vous suivre. D'autre part si le Parlement décide de supprimer des arsenaux, il serait bon de ne pas donner, dès maintenant des constructions à ces arsenaux.

M. LE MINISTRE. - Même si le Parlement décidait la suppression de certains arsenaux, cette suppression serait forcément échelonnée dans le temps; elle ne se produirait pas du jour au lendemain.

M. SERVAIN. - Je comprends! Mais il y a tout de même quelque chose de choquant de voir qu'il y a 700 ouvriers inoccupés alors qu'ailleurs, on embauche des ouvriers supplémentaires.

M. LE MINISTRE. - J'ai terminé. Je m'excuse d'avoir été aussi long.

Mes dernières paroles seront pour remercier la commission de m'avoir accueilli avec autant de sympathie. Je lui demande de me garder l'appui dont j'aurai besoin, car la tâche est rude et nous avons beaucoup d'obstacles à surmonter. Si vous voulez, messieurs, m'y aider, je vous serai profondément reconnaissant, et c'est en plein esprit avec de collaboration avec ses membres, avec le désir d'accepter spontanément un contrôle que le Parlement a le droit et le devoir d'exercer que je m'efforcerai de rester toujours en relations avec la Commission.

M. LE PRESIDENT. - Monsieur le Ministre, je suis l'interprète de la commission en vous remerciant de vos déclarations si intéressantes. Nous comptons absolument sur vous et nous espérons que si, par exemple, à la Chambre il se produisait quelque amendement tendant à augmenter le nombre des unités, vous n'y feriez pas opposition; pour une fois vous nous laisseriez faire violence.

(M. le Ministre se retire)

-----

S E N A T

qui nous a été créée par la guerre. Nous sortons dans une période de reconstitution, et ce n'est pas en quelques années que nous

COMMISSION DE LA MARINE.

pouvons espérer disposer des moyens que nous désirons avoir, c'est-à-dire d'une marine digne de notre pays et à la hauteur

des besoins à satisfaire.

Séance du vendredi 12 Juin 1925

Mais nous devons néanmoins dans le présent envisager les buts essentiels de notre politique navale. Le premier est d'assurer notre liaison avec l'Afrique du nord, réservoir d'hommes.

Présidence de M. de Kerguézec.

qui nous seront indispensables dans le cas d'un conflit sur le continent. Le premier devoir de la marine, c'est d'être, comme elle l'a fait dans la guerre, l'auxiliaire de la défense nationale sur le continent.

M. Emile BOREL, ministre de la marine, est introduit.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le ministre, vous avez demandé à la commission sénatoriale de la marine de vous entendre au sujet du programme naval. La commission s'est réunie mercredi et a décidé de vous donner satisfaction. Elle vous a demandé de vouloir bien, par la même occasion, lui exposer vos idées sur la politique navale et sur les moyens que vous entendez mettre en œuvre pour appliquer ces idées.

M. LE MINISTRE. La politique navale de la France se trouve en ce moment limitée dans ses moyens d'action par la situation

qui nous a été créée par la guerre. Nous sommes dans une période de reconstitution, et ce n'est pas en quelques années que nous pouvons espérer disposer des moyens que nous désirons avoir, c'est-à-dire d'une marine digne de notre pays et à la hauteur des besoins à satisfaire.

Mais nous devons néanmoins dès à présent envisager les buts essentiels de notre politique navale. Le premier est d'assurer notre liaison avec l'Afrique du nord, réservoir d'hommes qui nous seront indispensables dans le cas d'un conflit sur le continent. Le premier devoir de la marine, c'est d'être, comme elle l'a été pendant la dernière guerre, l'auxiliaire de la défense nationale sur le continent.

C'est toujours sur la frontière du Rhin que nous devons avoir les yeux fixés, dans la marine comme dans l'armée de terre.

Quant à la mesure où nous devons examiner les marines étrangères comme éléments de comparaison, c'est un point qu'il est bon de réserver pour le secret des commissions et qu'il ne conviendrait pas de porter à la tribune.

Hier, précisément, je disais à M. le ministre de la guerre que dans tous nos documents publics, nous devons éviter la comparaison de nos forces avec celles de l'Angleterre ou de l'Italie ou même de l'Allemagne. Ces questions peuvent et doivent être examinées, mais en secret, et il n'y a aucun intérêt à les porter en public.

Au cours de nos discussions dans cette enceinte, c'est l'attaque éventuelle de l'Allemagne sur nos lignes de communications, sur notre marine, qu'il faut considérer en premier lieu.

A mon arrivée au ministère, je me suis trouvé en présence d'un programme naval dont les travaux s'échelonnaient sur les années prochaines, ainsi que d'un projet qui avait été déposé par mon prédécesseur à la Chambre des députés et qui concernait les mises en chantier à effectuer en 1925.

Ce projet ayant été rapporté à la Chambre, il m'a paru, à la fin d'avril, avant le mois de vacances qui a coïncidé avec les élections municipales, qu'il était urgent d'obtenir de la Chambre le vote de ces mises en chantier.

Après une brève discussion, ce vote a été obtenu et le projet est maintenant en instance devant le Sénat. C'est ce projet que je vous demande de rapporter favorablement.

Si vous avez des objections, de détail ou d'ensemble, à y faire, je vous prie de les formuler, et j'essaierai d'y répondre.

M. LEMERY. Il y a deux jours, j'ai eu l'occasion d'exposer mon point de vue à la commission. Pour ma part, j'ai accepté le rendez-vous donné par le prédécesseur de M. le ministre. Nous avions voulu, au moment de la discussion du budget, parler de la

situation générale de la marine et des réformes indispensables à faire dans ce grand organisme, et le ministre, d'accord, avec M. Chéron, rapporteur du budget de la marine, nous avait donné rendez-vous pour un débat d'ensemble au moment de la discussion des mises en chantier des unités nouvelles. Ce rendez-vous fut pris, et, pour ma part, j'indiquai à nos collègues que je ne voterais pas le projet de mises en chantier en 1925 sans considérer l'état où se trouve la marine, depuis 1919.

Dépuis cette époque, nous avons dépensé des sommes considérables, et il n'est pas encore sorti un bateau, et des réformes essentielles, votées par la Chambre, ont été retirées devant le Sénat.

J'ai indiqué à la commission de la marine que je me réservais d'aborder ces questions, et puisque M. le ministre est ici, je vais lui dire dans quel sens je comptais le faire : j'avais l'intention de demander une réduction de crédits pour manifester la volonté du Sénat de voir aboutir les réformes que la marine attend depuis longtemps et qui ne sont pas encore réalisées.

J'avais prié M. le président de la commission de demander à M. le ministre un certain nombre de renseignements qu'il me paraît indispensable de posséder avant d'envisager toute nouvelle mise en chantier. Voici ces questions, auxquelles M. le ministre pourra répondre au besoin par écrit, après avoir pris

l'avis de ses services.

Nous avions voté la mise en chantier d'un certain nombre de croiseurs, à propos desquels je voudrais savoir :

1° où en est la construction des croiseurs mis en chantier depuis la guerre ?

2° indiquer, pour chaque bâtiment, le degré d'achèvement et les résultats des essais de vitesse ou d'artillerie auxquels il a été procédé.

Il importe en effet que nous sachions si les prévisions des constructions navales se sont réalisées, ou, s'il y a des mécomptes, quelles sont les raisons de ces mécomptes.

3° indiquer le nombre de coups que peuvent tirer les canons par minute, en chasse extrême ou en retraite.

4° Indiquer les établissements où les canons ont été construits, en spécifiant les parties faites dans les établissements de l'Etat.

Voilà pour les croiseurs. Pour les sous-marins, je voudrais demander à M. le ministre quelle est la puissance unitaire des plus grands moteurs de sous-marins adoptés par la marine française, et la comparaison avec la puissance unitaire des plus grands moteurs de sous-marins étrangers.

Enfin, il y a une question qui me préoccupe beaucoup, c'est celle des refontes. Quelles sommes ont été dépensées depuis la guerre pour modifier l'angle de tir des cuirassés ? Cette modification a-t-elle augmenté la puissance pour la

guerre navale, des unités qui en ont bénéficié ?

Même question au sujet de l'artillerie des croiseurs.

4° Est-il exact qu'il soit question de faire disparaître une partie de ces modifications pour en entreprendre de nouvelles ? Lesquelles ? Et combien coûteront-elles ?

Enfin, question accessoire, celle du prix de revient : En 1921, M. Bérenger, rapporteur du budget de la marine, indiquait que le prix des constructions navales était de 10.000 francs par tonne pour les croiseurs et de 14.000 francs par tonne pour les sous-marins. Quels sont exactement ces prix de revient aujourd'hui ?

L'ensemble de ces renseignements nous permettra d'examiner l'importance des crédits qu'on nous demande, l'emploi qui pourra en être fait, à la lumière de l'emploi qui a été fait des crédits déjà votés.

M. LE PRÉSIDENT. Pouvez-vous, monsieur le ministre, répondre aujourd'hui même ?

je vous les ferai.

M. LE MINISTRE. A une partie seulement de ces questions. Pour les autres, comme le proposait d'ailleurs M. Lémery, je demanderai de pouvoir me renseigner auprès de mes services.

La première tranche comportait des croiseurs de 8.000 tonnes, Duguay-Trouin, Primauguet, qui ont été construits à

Brest, et Lamotte-Piquet, construit à Lorient. Ces croiseurs ont tous trois été lancés et l'état d'avancement de leurs travaux était, au premier juin, de 88 % pour le Duguay-Trouin, de 80 % pour le Primauguet, de 78 % pour le Lamotte-Piquet.

La date prévue pour l'entrée en armement pour essais est octobre pour le Duguay-Trouin, décembre pour le Primauguet, février 1926 pour le Lamotte-Piquet.

Quant aux croiseurs de 10.000 tonnes, qui constituent l'amorce de la deuxième tranche, le Duquesne, à Brest, est à 12 % d'avancement, et le Tourville, à Lorient, à 9 %. La date présumée de l'entrée en armement pour essais est le mois d'avril 1927.

La tranche qui vous est soumise comporte un autre croiseur de 10.000 tonnes, qui sera d'ailleurs d'un type un peu plus complet que celui-ci, à cause du charbon de protection qui y figurera.

Au sujet de l'artillerie, je n'ai pas les renseignements que vous me demandez, ni au sujet des essais de vitesse, mais je vous les ferai parvenir.

Quant à la puissance globale des moteurs, nous avons des sous-marins de plusieurs catégories...

M. LEMERY. Je parle de la plus grosse puissance unitaire de moteur de sous-marin, que je veux comparer avec la plus

grosse puissance unitaire en usage au Japon.

doit être égale à celle de tous autres.

M. LE MINISTRE. La puissance totale en surface, c'est de vous demander votre sentiment sur ce sujet.

6.000 chevaux - deux fois 3.000 - et en plongée 2240. Cela

correspond à une vitesse maximum de 18 noeuds 1/2, à une vitesse de croisière de 17 noeuds, à une vitesse en plongée de 10 noeuds.

de la vitesse, sur tous nos bâtimens, est désirable, et que

M. LE PRESIDENT Quel est votre sentiment au sujet de la voie à suivre relativement aux vitesses en surface et en plongée

M. LE MINISTRE. A quel point de vue ?

M. LE PRESIDENT. Quel est votre sentiment sur les efforts que l'on doit faire au sujet de ces deux vitesses ?

M. LE MINISTRE. Je crois que par suite de considérations techniques, la vitesse en plongée sera toujours très inférieure à la vitesse en surface. C'est là une nécessité technique contre laquelle nous ne pouvons rien.

M. LE PRESIDENT. Je crois au contraire que l'on peut quelque chose pour résoudre le problème qui consiste à augmenter la vitesse en plongée. C'est un facteur important. Tant que le bateau est en surface, ce n'est pas un sous-marin. Il paraît à

beaucoup de personnes que le problème de la vitesse en plongée doit être résolu avant tous autres.

Je vous demandais votre sentiment à ce sujet.

M. LE MINISTRE. Je n'ai pas de solution technique à vous proposer.

Je suis d'accord avec vous pour penser que l'augmentation de la vitesse, sur tous nos bâtimens, est désirable, et que le facteur vitesse est de la plus haute importance. Si l'on me signale une solution, je ne demanderai qu'à l'étudier, car ce serait un progrès intéressant.

M. MARTIN-BINACHON. Je ne suis pas tout à fait de votre avis, monsieur le président. En plongée, pour la défense contre les avions, c'est surtout par la manœuvre que le sous-marin arrivera à les éviter, ce n'est pas parce qu'il fera un ou deux noeuds de plus.

M. TISSIER. Ce qui préoccupe un certain nombre d'entre nous, c'est qu'on a généralement sacrifié à la vitesse en surface la vitesse en plongée, quand l'arme du sous-marin entre en action. Nous voudrions savoir si les études des ingénieurs du ministère sont dirigées de ce côté et s'ils prévoient des solutions.

Je crois en effet que nous sommes en retard, pour la vitesse en plongée, sur les marines d'autres puissances.

Je voudrais aussi savoir quelle est la durée de l'immersion à vitesse minimum. Pendant la guerre, nous avons eu des sous-marins coulés parce qu'ils ne s'immergeaient pas assez vite.

M. LE MINISTRE. Cela dépend en grande partie de la possibilité de manœuvre.

M. TISSIER. Il y a un sous-marin en surface, il aperçoit un contre-torpilleur ennemi ; il faut qu'il s'immerge avant que ce contre-torpilleur soit à portée dangereuse. Quel est le temps minimum exigible dans les conditions optima, pour cette manœuvre ?

M. LE MINISTRE. Il me paraît difficile de répondre à cette question avec ce que je sais des sous-marins et de leur manœuvre. On ne pourrait y répondre qu'en faisant un essai qui, malgré tout, pourrait présenter un certain danger. En période de paix, quand on a du temps devant soi, on peut faire toutes les manœuvres posément. Mais si, en guerre, on est surpris, on est forcé d'aller plus vite, ce qui procure certains risques.

~~Nous voudrions bien savoir si nous ne sommes pas en état d'obtenir des priorités sur nos villes au point de vue de la protection et de l'assassinat.~~

M. TISSIER. Nous connaissons la vitesse de plongée des sous-marins ennemis.

On a longtemps discuté les mérites respectifs du sous-marin et du submersible. Maintenant, les deux types se rapprochent. Mais le choix serait vite fait maintenant entre un bateau plongeant rapidement, comme le sous-marin primitif, et un bateau mettant à plonger un temps très long, comme le submersible primitif. En tout cas, c'est une question essentielle, qui mériterait au~~tant~~ tant qu'on organise des essais que tel perfectionnement d'artillerie.

M. MARTIN-BINACHON%. La vitesse de plongée varie avec le même bâtiment, suivant le cas. Voici un sous-marin aux aguets, mais moteurs arrêtés ; il est en demi-plongée, seul son périscope émerge ; il voit un contre-torpilleur ; il n'a qu'un moyen d'échapper, c'est de remplir ses ballasts et de mettre ses moteurs en action. Il mettra pour cela six ou sept fois plus de temps que s'il était en marche et pouvait faire agir tous ses gouvernails à la fois.

J'ai vu plonger des sous-marins en trente secondes, mais dans des conditions optima.

M. LEMERY. C'est un problème technique. Nous avons des indications précises en ce qui concerne les marines étrangères.

Nous voudrions bien savoir si nous ne sommes pas en état d'infériorité sur elles au point de vue de la rapidité d'immersion. Depuis que je suis au ministère de la marine, j'ai constaté

~~que, parmi les dépenses faites dans les arsenaux, il y avait beaucoup trop pour les réparations et peu pour les renseignements précis par rapport aux constructions neuves.~~  
M. MAHIEU. Je comprends très bien qu'on demande des renseignements à M. le ministre. De là à dire que nous avons des renseignements précis sur ce qui se passe à l'étranger, ...

~~je fais présentement tout ce que je puis faire pour faire rechercher les renseignements de nos dépenses, et j'ai déjà ordonné certaines mesures tendant à faire diminuer cette proportion. Dans l'état de nos finances financières où nous nous trouvons, nous devons réservé~~  
M. LE PRESIDENT. Oui, nous avons des renseignements précis à ce sujet.

~~la plus grande partie de nos efforts pour les constructions neuves.~~  
M. MAHIEU. Ne croyons pas trop ce que les étrangers nous racontent.

~~Cependant, je dois dire que la dépense de réparation qui~~  
M. LEMERY. J'ai demandé à l'Etat-Major de la marine quelle était la rapidité d'immersion de certains bateaux étrangers, et l'Etat-Major m'a donné le renseignement.

~~Il nous reste donc que des cuirassés anciens. Alors que pour les autres~~  
M. TISSIER. Non, et c'est pourquoi je m'associe à la question posée par M. Lémery.

~~les bâtiments anciens sont destinés à être rayés dans un délai plus court que les nouveaux.~~  
M. LEMINISTRE. On m'a aussi parlé de la question des réenclanchiers. Il est tout naturel de faire améliorer au point de vue du tir. Vous n'ignorez pas que

fontes. C'est une de celles qui nous ont le plus préoccupés.

Depuis que je suis au ministère de la marine, j'ai constaté que parmi les dépenses faites dans les arsenaux, il y avait une proportion beaucoup trop considérable pour les réparations et les refontes par rapport aux constructions neuves.

J'ai prescrit immédiatement de faire rechercher les raisons de ces dépenses, et j'ai déjà ordonné certaines mesures tendant à faire diminuer cette proportion. Dans l'état de pénurie financière où nous nous trouvons, nous devons résérer la plus grande partie de nos efforts pour les constructions neuves.

Cependant, je dois dire que la dépense de réparation qui m'a paru le plus justifiée, c'est précisément celle qui a eu pour but d'améliorer le tir de nos cuirassés par l'augmentation de l'angle de tir. Etant donné le prix énorme des cuirassés, nous avons renoncé pour le moment - je ne dis pas définitivement - à mettre en chantiers de nouveaux cuirassés du type de ceux que nous permettait le programme de Washington. Il ne nous reste donc que des cuirassés anciens. Alors que pour les autres catégories de bâtiments, il est tout naturel de faire porter l'effort financier sur les constructions neuves, puisque les bâtiments anciens sont destinés à être rayés dans un délai plus ou moins rapproché, pour les cuirassés, dont aucune mise en chantier n'est prévue, il était nécessaire de s'efforcer de les améliorer au point de vue du tir. Vous n'ignorez pas com-

bien l'augmentation de l'angle de tir peut être avantageuse pour alloner la portée et par conséquent la distance de combat, dont la guerre récente a révélé l'extension dans des conditions insoupçonnées jusqu'alors.

M. LEMERY. La question qui nous préoccupe est celle de savoir si vous avez vraiment obtenu une amélioration. Peut-être avez-vous augmenté l'angle de tir, mais le bateau n'a-t-il pas perdu certaines facilités de manœuvre ? Je ne veux pas dire qu'un bateau, c'est un chronomètre ; mais cependant, lorsque l'ingénieur l'a construit, il a calculé un certain rapport entre le poids de l'armement et le déplacement, et lorsqu'on transforme le bateau, ses facultés nautiques peuvent en souffrir. Je voudrais savoir, en un mot, si en augmentant l'angle de tir, vous avez conservé à vos bateaux les qualités manœuvrières indispensables dans une action navale.

M. LE MINISTRE. Je n'ai pas de raison pour ne pas le penser. Avez-vous en vue un objet précis ?...

M. LEMERY. Nous avons entendu dire, les uns et les autres que c'était une immense déception, et que ces bateaux ont perdu leur stabilité et leur facilité de manœuvre.

Je pose la question telle que je l'ai posée devant la commission, puisque nous pouvons avoir à en discuter : nous sommes

choqués par l'idée que la Marine a fait n'importe quoi pour donner du travail aux arsenaux ; nous crignons que l'idée des renfontes soit venue de là, qu'elles aient coûté fort cher et qu'elles n'aient pas apporté l'amélioration réelle qu'on pouvait en attendre.

Chacun de nous a quelques relations dans la marine, et nous croyons savoir, je le répète, qu'il y a eu une immense déception. C'est là-dessus que nous voudrions avoir des renseignements officiels.

M. MARTIN-BINACHON. Il y a peut-être eu déception au point de vue de la navigabilité, mais au point de vue du tir, ces cuirassés ont été sensiblement améliorés.

M. LEMERY. Reste à savoir si l'amélioration n'est pas restée théorique, du moment que le bateau est beaucoup moins maniable.

M. HENNESSY. Quand on a commencé à parler de cette question de l'angle de tir de ces bâtiments, j'ai fait un rapport à la commission de la marine de la Chambre, j'ai à ce moment parlé de la question au ministère, et l'on m'a dit : "Que voulez-vous ? les bateaux sont faits pour tirer sous un certain angle ; si nous modifions cet angle, évidemment nous allons modifier la situation des bateaux." Depuis, on a décidé de faire la modification. Mais

le résultat n'en restait pas moins aléatoire, et il n'est nullement étonnant que les bateaux soient devenus moins maniables.

M. LE SPÉCIALISTE. Je... C'est de l'argent perdu.

M. HENNESSY. Evidemment, ces bâtiments ne serviront jamais dans une prochaine guerre. C'est comme les bateaux qu'on a acheté aux Allemands. Je me rappelle M. Clemenceau disant que son ministre des affaires étrangères, M. Leygues, allait obtenir milliards 4 milliards de bateaux allemands. Il n'était pas très facile de lui parler, mais je pus tout de même lui dire : "C'est peut-être le prix qu'ils ont coûté, mais qu'est-ce qu'il valent maintenant ? 400 millions, et ce seront 400.000 francs de ferraille à la prochaine guerre."

Cela fut une satisfaction morale que la Marine a été obligée de donner au Parlement. Mais vos bateaux avaient un certain angle de tir, et sauf dans de très légères proportions, il était impossible de les modifier. D'ailleurs, faire une telle transformation sur d'anciens bateaux dont nous n'aurons pas encore à nous servir demain, cela équivaut à jeter l'argent à l'eau pour n'avoir rien à la prochaine guerre.

M. LEMERY. Peut-être aurait-on mieux fait de faire des sous-marins avec cet argent !

M. TISSIER. Plutôt que d'essayer de prolonger des bateaux condamnés, qui usent des hommes, de l'argent et du matériel.

M. LE MINISTRE. Je suis tout à fait d'accord avec vous.

Tout à l'heure, si vous le désirez, je pourrai vous parler d'une question qui me préoccupe sérieusement, celle des moyens d'action pour l'année prochaine. Nous allons nous trouver en présence de très graves difficultés. Pour les résoudre le mieux possible, il faut, comme je l'ai dit, diminuer la proportion de ces dépenses de réparations, de modifications, qui absorbent une trop grande part de l'activité des arsenaux, au détriment des travaux neufs.

M. LE PRESIDENT. Il s'agit de la catégorie des Provence.

Où en sont ces transformations ?

M. LE MINISTRE. Je crois bien qu'elles sont en grande

partie terminées. Je n'ai pas apporté ce dossier ici.

Sans doute, le résultat peut être considéré au point de vue de la navigabilité, mais -est-ce parce que je me suis toujours intéressé aux questions d'artillerie ? - il est certain qu'augmenter la portée du canon a une grande importance.

C'est l'artilleur qui est en moi qui se fait cette réflexion.

M. LEMERY. Il sera de moins en moins vrai que les bateaux

~~Monseigneur le ministre, vous avez demandé des observations sur les combats de la guerre de 1914. Je vais essayer de faire, si je puis, ce que vous demandez. Il est difficile de faire une analyse détaillée de ces combats, mais je vais essayer de faire quelques observations générales.~~  
 se mettront sur deux lignes parallèles pour se tirer les uns sur les autres à qui coulera l'autre le premier. Les croiseurs allemands ont peut-être inauguré le système de la prochaine guerre.

~~Il faut conserver les qualités de manœuvre en une escadre de 12 navires. C'est très bien, mais à la condition de ne pas perdre de temps. Je ne sais pas si on peut faire dans cette ville. Je ne sais pas si on peut faire dans cette ville.~~  
 M. MARTIN-BINACHON. Pourtant l'expérience a prouvé qu'il fallait tirer de très loin.

~~Il faut faire attention aux détails tactiques. Il faut faire attention aux détails tactiques.~~  
 M. LEMERY. Mais qu'il fallait aller vite.

~~Il faut faire attention aux détails tactiques. Il faut faire attention aux détails tactiques.~~  
 M. MARTIN-BINACHON. Pas tant que cela ! Mais nous entrons dans les discussions tactiques.

~~Il faut faire attention aux détails tactiques. Il faut faire attention aux détails tactiques.~~  
 M. FARJON. En tout cas, le sort des croiseurs allemands s'est joué le jour où ils se sont trouvés face à face avec leurs adversaires . Et ils ont été coulés.

~~Il faut faire attention aux détails tactiques. Il faut faire attention aux détails tactiques.~~  
 M. LE PRESIDENT. Le bateau n'est qu'un affût flottant. Or nos Provence étaient des bateaux excellents. J'ai suivi tous leurs essais ; c'étaient des bateaux qui vireraient presque sur place, comme des yachts. Ils étaient remarquablement construits. Le jour où on a refait leur installation de tir et où on leur a donné des mâts tripodes, ils ont été surchargés dans de telles conditions qu'ils ne sont plus dans leurs lignes et qu'ils ne sont plus manœuvrables.

Monsieur le ministre, vous avez entendu les observations des membres de la commission. S'il y a encore de ces travaux à faire, il serait préférable de les arrêter. Améliorer les conditions du tir, c'est très bien, mais à la condition que l'affût conserve les qualités de manœuvre en vue desquelles il avait été construit. Il semble bien que le sentiment de la commission soit qu'on arrête les sacrifices qu'on fait dans cette voie. Je ne sais pas où en est la Lorraine, mais vous connaissez le sentiment de son commandant.

Pour la Provence, les travaux sont finis.

M. MARTIN-BINACHON. Et la Bretagne a été faite la première

M. FARJON. Je me permets de revenir à la question que nous avons à examiner aujourd'hui, c'est-à-dire au projet de loi déposé devant le Sénat.

Ce projet a été extrait d'un programme naval, de la seconde tranche du programme naval, qui sera discuté très prochainement à la Chambre.

Les points suivants me paraissent de nature à intéresser nos collègues de la commission.

Les questions posées aujourd'hui par notre collègue M. Lémery et les explications qu'il aura l'honneur de vous demander à la tribune, le jour de la discussion, tendront à demander de préciser quelles sont les idées générales qui guident la prépa-

ration de la guerre navale au ministère de la marine, cette précision étant donnée de la manière la plus discrète et la plus délicate, car en ces matières il est impossible d'approfondir.

Ensuite, voici encore quelques questions intéressantes :

Pourquoi des croiseurs légers de 10.000 tonnes ?

Pourquoi des contre-torpilleurs, des sous-marins, des mouilleurs, des transports d'aviation ?

Utilisation de ces divers navires dans des opérations navales, que nous devons prévoir d'une manière très large ?

D'autre part, il est certain que, dans l'établissement de cette seconde tranche, vous avez été guidé, par la volonté légitime d'utiliser les moyens de construction que vous avez à votre disposition tant dans les arsenaux que dans l'industrie. Un certain nombre de cales et de chantiers vont se trouver disponibles à très brève échéance ; il est évidemment d'un bon esprit d'économie d'utiliser ces éléments pour de nouvelles constructions. C'est la raison qui vous guide quand vous demandez un vote rapide de ce projet.

Sur ce point peut-être aurez-vous des indications complémentaires à nous donner. Ce sont les idées qu'avait retenues la commission lors de notre ~~pre~~ dernière discussion.

C'est à ce propos que tout le problème de la politique navale de la France a été évoqué, et nous voudrions saisir l'occasion de cette discussion pour l'examiner au Sénat. Cette dis-

cussion a été remise d'année en année , nous serions désireux de l'instituer très complètement, et il est dans nos intentions de demander au Sénat de nous accorder à cet effet les séances nécessaires, puisqu'il va rester un disponible d'au moins une semaine avant le vote du budget et des nouvelles mesures fiscales venant de la Chambre.

En ce qui concerne le programme lui-même, pas d'objection de principe, sauf cependant que nous voudrions avoir un programme beaucoup plus complet. Mais vous nous rappelez vous-même et nous le savons trop bien, les raisons financières qui s'imposent au développement de ce programme. Nous sommes forcés de nous en tenir à 35 millions pour cette année ; il nous est difficile de réclamer un accroissement du programme.

On avait envisagé toutefois une ou deux modifications du programme. On avait parlé de remplacer/des torpilleurs par ce ravitailleur de sous-marins qui nous paraît avoir une grande importance.

M. MARTIN-BINACHON. Pas du tout !

M. FARJON. Qui paraît avoir un grande importance pour un certain nombre d'entre nous tout au moins.

Si cependant vous pensez qu'il y aurait un grand intérêt à éviter un retour devant la Chambre et des retards préjudiciaux au projet, qui serait remis à la rentrée d'octobre, d'où

perte de trois ou quatre mois, nous nous inclinerons, tout en insistant au cours de la discussion sur les idées que nous croyons utile d'exprimer, et en vous demandant de vouloir bien prendre pour 1926 les mesures nécessaires pour la réalisation du complément que nous croyons devoir vous donner.

En ce qui concerne la deuxième partie du projet de loi, l'aménagement du service technique, il n'y a aucune objection. Il faut donner à ce service, dont le rôle est capital, tous les moyens nécessaires pour que ses études puissent se poursuivre dans des conditions de rapidité et de sûreté parfaites.

Au sein de la commission, l'idée a été émise de mettre au concours certains modèles du programme, comme le ravitaillement de sous-marins, par exemple, de manière à décharger dans une certaine mesure vos services et à utiliser les ressources de l'industrie privée en idées et en éléments techniques, puisque d'ailleurs beaucoup de ces éléments sont sortis des services de la Marine.

Tels sont les points essentiels qui ont été touchés dans notre dernière discussion.

J'avais en outre demandé à M. le président de m'autoriser à vous poser certaines questions en ce qui concerne la défense des colonies /

Vers 1- Voici le questionnaire que j'avais préparé :

(texte à collationner )

"La participation à la défense métropolitaine restant naturellement le but primordial de notre organisation navale, tant en ce qui concerne la défense de nos propres côtes que celle de nos communications essentielles d'outre-mer, il paraît cependant nécessaire de se préoccuper de la défense des colonies, dans l'hypothèse d'hostilités éventuelles, même dans le cas où notre pays n'aurait aucun rôle actif ...

Ainsi que vous l'avez dit très justement l'autre jour / l'honneur, c'est la défense de notre frontière du Sénia qui est l'autre essentielle de notre situation militaire ; la question maritime doit être envisagée sous cet angle. Mais cependant les événements qui se passent dans le monde montrent que nous ne devons pas perdre de vue les intérêts de nos colonies. Enfin, la 1<sup>re</sup> question : quelle est l'autorité chargée de la défense des côtes, marine ou armée coloniale ?

2<sup>o</sup> Quelles sont les forces navales stationnées dans ces différentes zones et quelle peut être leur utilité militaire ?

3<sup>o</sup> Quelles sont les défenses fixes existant à terre et pouvant être aménagées et servies ?

4<sup>o</sup> Quelles sont les possibilités d'envoi de la métropole vers les colonies de ces zones ?...

5<sup>o</sup> Quelles seraient les approvisionnements et les installations existantes dans chaque région, permettant le stationnement

ment et la réparation de ces unités ainsi que leur ravitaillement de toute sorte ?

6° Même question pour le service de santé.

7° Quelle est la situation des cadres et des stations de T.S.F.?"

Je ne pense pas que vous puissiez nous donner une réponse quelconque aujourd'hui ; je vous remets en conséquence le texte de ces questions.

Ainsi que vous l'avez dit très justement tout à l'heure, c'est la défense de notre frontière du Rhin qui est l'affaire essentielle de notre situation militaire ; la question maritime doit être envisagée sous cet angle. Mais cependant les événements qui se passent dans le monde montrent que nous ne devons pas perdre de vue la défense essentielle de nos colonies. En particulier, les événements de Chine, qui amorcent peut-être un conflit du Pacifique dans un délai qui n'est peut-être pas éloigné, nous font le devoir de veiller de près à ces questions. La marine française doit avoir là-dessus des théories arrêtées.

M. TISSIER. Je voudrais préciser quelques-uns des points signalés par M. le rapporteur Farjon. Nous sommes quelques-uns qui, avant le vote de ce projet, voudraient connaître les conceptions du ministère de la marine et plus particulièrement de l'état-major en ce qui concerne le rôle de la marine en cas de

guerre :

1° si nous avions la guerre avec l'Angleterre ;

2° SI NOUS Avions la guerre avec l'Allemagne et des puissances méditerranéennes comme l'Espagne ou l'Italie ;

quelles seraient, dans ces hypothèses les conceptions de la marine? C'est seulement après avoir connu ces conceptions que l'on pourrait déduire un programme de construction soit de défenses fixes, soit de défenses mobiles, soit de bateaux de haute mer.

D'autre part, certains regrettent qu'à la veille d'une nouvelle conférence de Washington nous n'ayons pas poussé davantage la construction de sous-marins, audétriment sinon des contre-torpilleurs, mais en retardant par exemple la mise en chantier d'un croiseur. Mais une décision sur ce point dépendra surtout des indications que l'état-major nous donnera sur la guerre navale future et sur l'utilité des différents organes mis à sa disposition.

Au fond, l'on reproche à la Marine de revenir peu à peu dans les errements d'avant-guerre, en améliorant un peu ses engins, mais en restant liée aux mêmes principes. Nous voudrions savoir si cela doit changer. Nous ne voulons pas qu'on se contente de nous dire : il y a en face tant d'unités de tel le catégorie, nous allons leur opposer tant d'unités de cette même catégorie. Nous voulons savoir quelle est la conception française de la guerre navale.

M. LE MINISTRE. La conception fondamentale, c'est d'assurer les communications avec l'Afrique du Nord, c'est-à-dire de protéger le transport des troupes d'Algérie, de Tunisie et du Maroc.

A ce propos, la Marine insiste depuis plusieurs années sur une question qui ne semble point la concerner directement, mais qui est cependant très importante : l'amélioration de la ligne ferrée qui joint l'Algérie au Maroc, entre Oudjda et Fez.

Comme vous le savez, cette ligne, sur environ 300 kilomètres, n'a que 0 m 60 de largeur. Cette voie de 0 m 60 a un rendement assez faible : la Guerre s'en est aperçue récemment lorsqu'il s'est agi d'envoyer des renforts d'Algérie au Maroc au maréchal Lyautey.

M. TISSIER. C'est une question de défense sur terre.

M. LE MINISTRE. Pas uniquement. Voici pourquoi. La Marine doit envisager deux hypothèses : l'une où la France ne se trouverait pas en conflit avec les puissances méditerranéennes. Dans ce cas la route indiquée serait celle de la Méditerranée, qui serait la plus facile à défendre contre l'Allemagne ou l'Angleterre, éventuellement, bien que nous devions souhaiter ne pas avoir de conflit avec la marine anglaise, tant que la notre ne sera pas mieux outillée.

Mais il est une autre hypothèse, qui entraîne l'utilisation

tion de Casablanca et de la voie de l'Atlantique : c'est celle où nous n'aurions pas la maîtrise de la Méditerranée. Nous devrions, dans ce cas, essayer de profiter de notre situation sur deux océans, tâcher de barrer à l'Italie le détroit de Gibraltar et de faire venir nos troupes indigènes en France par la voie Casablanca-Bordeaux.

M. LE PRESIDENT. Contre quelle nation serions-nous donc engagés, dans cette hypothèse ?

M. LE MINISTRE. Contre la marine allemande et la marine italienne ; je reprends l'hypothèse de M. Tissier.

M. LE PRESIDENT. Dans le cas d'un conflit sur le Rhin, si l'Italie restait dans une expectative menaçante, croyez-vous que nous serions en mesure d'assurer le passage des troupes françaises venant de l'Afrique du Nord ?

M. LE MINISTRE. Si elle reste simplement dans l'expectative, oui, mais si elle se déclare contre nous, il y aurait deux méthodes. La première consisterait à lutter directement pour essayer de nous dégager de sa pression ; l'autre consisterait à essayer de lui interdire l'accès de l'Océan et à nous ravitailler par l'Océan. Mais cette seconde méthode ne pourrait être vraiment suffisante que le jour où la voie de 0 m 60 Fez-

Oudjda, se trouverait remplacée par une voie normale, permettant aux troupes d'Algérie d'aller rapidement embarquer sur la côte marocaine de l'Océan.

M. MARTIN-BINACHON. Discutons-nous le projet 258 ou le projet 384 de la Chambre ?

S'agit-il de la deuxième tranche du programme naval ou du projet de statut naval ?

M. LEMERY. Nous sommes en présence du projet de mise en chantier pour 1925. Mais nous avons voté, depuis 1919, 5 milliards 960 millions de crédits, et il n'est pas sorti un bateau.

Avant d'autoriser des mises en chantier, nous voulons savoir ce que l'administration de la marine a fait de nos 6 milliards.

M. LE PRESIDENT. La commission sénatoriale est maîtresse de sa discussion. Mon devoir est de laisser à nos collègues toute liberté d'exprimer leur sentiment et de s'instruire.

M. MARTIN-BINACHON. D'accord, mais la discussion peut devenir vaste, dans ces conditions. Le programme naval ne tient aucun compte des nouveautés. Le statut de l'aéronautique navale devrait se greffer dessus.

M. LE MINISTRE. Il y a une raison pour ne pas parler ici

du statut de l'aéronautique navale, c'est que l'Angleterre n'en parle pas dans ses programmes navals. Il y a des avantages à présenter nos escadrilles d'aéronautique navale dans les programmes de défense des côtes, et non pas dans les programmes de constructions navales. Autrement, l'Angleterre viendrait nous dire : "Il est tout à fait extraordinaire que vous ayez un nombre d'avions dans votre marine supérieur à celui que j'ai dans la mienne."

L'Italie étudie un projet de ce genre ; il est présenté de la manière suivante : il y a d'abord l'armée aérienne, qui n'est ni de la Guerre ni de la Marine ; c'est une armée massive de 75 ou 78 escadrilles. Puis vient l'aéronautique de l'armée royale, et enfin l'aéronautique de la marine et celle des colonies.

C'est pour des raisons de ce genre qu'il a été déposé un projet de statut de l'aéronautique qui n'est pas compris dans le statut naval, ce qui ne veut pas dire que nous nous désintéressions de l'aéronautique, au contraire.

M. MARTIN-BINACHON. Je voulais simplement savoir si la discussion devait s'engager d'une façon très large. Sur le ravitailleur de sous-marins, par exemple, je voudrais indiquer pour quoi je suis d'avis qu'il ne doit pas être misé en chantier.

M. MAHIEU. Ce que la commission de la marine demande, c'est de savoir comment les 5 milliards accordés depuis 1919 ont été utilisés, et quels sont les résultats espérés pour l'avenir.

Ce que je voudrais savoir avant de voter le programme qu'on nous présente, c'est le degré d'amélioration qu'apporteront les dépenses que nous allons faire, et comment ce projet va s'encadrer dans le programme général. Je crois que nous ne pouvons pas arrêter le programme général de façon définitive, nous voterions peut-être cela beaucoup trop tard.

Ce programme qu'on nous présente constitue-t-il une amélioration, et quel genre d'amélioration ? Comment améliore-t-il notre situation dans les différentes hypothèses que l'on peut prévoir, en particulier dans celle de la défense de la route de la Méditerranée, et aussi de la défense de nos côtes : il ne faut tout de même pas oublier qu'en cas de conflit avec l'Allemagne, nos côtes et nos ports pourraient être exposés à de graves dangers.

Il faut savoir si ce programme est capable de donner une légère satisfaction à nos préoccupations.

M. LE MINISTRE. M. le rapporteur a bien voulu parler de la défense des colonies ; je ne peux traiter à fond cette question ; je la demande de vouloir bien la réserver pour une autre audition.

Une autre question d'ordre général est celle du ravitail-

leur de sous-marins et celle des sous-marins de croisière de 2.500 à 3.000 tonnes, prévus pour le budget de l'année suivante. Ces bateaux sont considérés par l'état-major comme principalement utiles à la défense des colonies. C'est parce que l'état-major a considéré que cette défense des colonies, tout en ayant son importance, devait passer après la défense de la métropole, que, dans le programme présenté cette année, nos croiseurs de 10.000 tonnes et les torpilleurs ont été insérés, de préférence au ravitailleur de sous-marins et aux sous-marins de croisière, quelle qu'en soit l'intérêt.

M. FARJON. L'indication que vous nous donnez répond, dans une certaine mesure, aux questions posées par nos collègues.

Avant-hier, j'ai eu l'occasion de donner à nos collègues un certain nombre de renseignements intéressants sur la situation des marines étrangères, allemande, italienne, espagnole, et de montrer combien, sur certains points, nous étions en arrière soit immédiatement, soit dans un avenir proche.

Il sera bon d'insister sur ce point dans la discussion prochaine afin de montrer l'utilité de la tranche dont vous nous demandez le vote.

M. TISSIER. M. le rapporteur a l'air de croire que nous sommes dans une période ordinaire, où l'on peut, tout en étant économies, trouver facilement de l'argent. Je ne nie pas l'utilité des bâtiments qu'on nous propose de mettre en chantier.

Toute la question est de savoir si ce sont les plus utiles.

M. LEMERY. Voilà l'instrument qu'il me faut !

M. TISSIER. Tant que l'état-major ne nous aura pas dit le rôle de chaque unité en cas de guerre, je ne pourrai pas voter un centime pour des unités quelconques. Mon rôle de contrôleur est de savoir si, dans la situation actuelle, l'utilité vaut la dépense. Il ne suffit pas de vouloir garder nos routes, il faut encore savoir avec quelles unités, par quels procédés, dans quelles éventualités. En outre, on doit nous indiquer quelle est la doctrine de l'état-major en ce qui concerne la défense des côtes et celle des colonies.

Nous déduirons de ces renseignements quel type d'unité est plus urgent à construire que les autres. Nous tâcherons alors, monsieur le ministre, de vous donner satisfaction, et même nous proposerons des dépenses supplémentaires si cela nous paraît nécessaire. Mais, en ce moment, il n'est pas possible qu'on se borne à nous présenter une tranche de programme plus ou moins copié sur un autre. En 1914, j'aurais voté un tel projet des deux mains ; mais, en 1925, je ne voterai pas la mise en chantier d'une unité tant que je n'aurai pas reçue la preuve indiscutable qu'elle est indispensable à la défense nationale.

M. FARJON. Ce que vous demandez, monsieur Tissier, c'est

ce qu'a demandé M. Lémery, c'est ce que je demande moi-même.

Nous serons donc amenés, monsieur le ministre, à vous demander une seconde édition dans un très bref délai, dans laquelle vous seriez accompagné des éléments techniques et d'état-major devant vous apporter les réponses aux questions posées.

Ainsi nous pourrons nous présenter à notre tour devant le Sénat lorsqu'auront été élucidées ici les délicates questions qu'on ne peut soulever à la tribune, mais qu'on peut traiter ici toutes portes fermées, de façon complète, sans danger pour le pays.

M. TISSIER. Je voudrais aussi savoir quels sont les moyens de protection des nouveaux croiseurs contre les torpilles.

M. LE MINISTRE. Je viendrai volontiers ici accompagné de mon chef d'état-major, qui renseignera la commission sur ses conceptions militaires. Je puis dire toutefois que les croiseurs prévus au projet sont, dans la pensée de l'état-major général, destinés à protéger nos lignes de communication contre les croiseurs de 6.000 tonnes et les cuirassés - qui pourront être de 10.000 tonnes - des Allemands. Ceux-ci, quand leur programme sera achevé, pourront avoir 16 croiseurs pouvant agir contre nos lignes de communication. Il nous faut, pour lutter contre eux, des bâtiments équivalents, au point de vue de la puissance et de l'armement. Ce sont les croiseurs de 10.000 tonnes dont

deux sont déjà en chantier et dont le troisième vous est demandé par ce projet.

Dans les divers programmes navals, il y a effectivement trois sous-marins de 1150 tonnes, en essais, et dont les pourcentages d'achèvement sont de 99 à 97 %. Ce sont tout de même des bâtiments construits, et l'on ne peut dire qu'il ne soit pas sorti un bateau.

M. LEMERY. Mais enfin, depuis cinq ans, nous en restons à trois sous-marins, achevés à 97 %, et nous avons dépensé 6 milliards.

Pour clore ce débat fort intéressant, nous pouvons préciser notre point de vue de la manière suivante : nous voulons qu'on nous dise : les hypothèses politiques qui peuvent se présenter demain sont de deux ou trois ordres ; l'Etat-major entend y faire face de telle façon ; voici les instruments qu'il lui faut pour cela, de préférence à tels autres, pour telles raisons techniques ou stratégiques.

De cette manière seulement, nous pourrons voter en conscience les crédits qu'on nous demande et engager le Sénat à les voter, au nom de la commission de la marine.

Car il ne faut pas vous faire d'illusions : le Sénat a l'obligation de faire des économies. Un jour où je disais, à la tribune : "La marine française se meurt", j'ai entendu un de nos

collègues s'écrier : "Il n'y a rien à faire, elle est morte !"

Nous avons tout de même, nous, commission de la marine, une responsabilité à prendre, comme commission technique, vis-à-vis du Sénat : si nous l'adjudrons de voter ce projet de loi, il faut que nous ayons conscience que vraiment la dépense est utile, et qu'elle correspond aux hypothèses de défense nationale qui peuvent se présenter demain pour la France.

M. LE MINISTRE. Mon devoir, en tant que ministre, est de demander au Sénat de faire un effort pour voter ces mises en chantier avant la séparation des Chambres, de manière à assurer la continuation de nos constructions.

Hier, j'ai encore parlé de la question à la Chambre, en commission des finances, avec le rapporteur de la commission de la marine et M. Corneille, député.

Les députés considéraient comme à peu près impossible de faire revenir un projet de ce genre devant la Chambre, non pas seulement même avant les vacances, mais même avant la fin de l'année. Ils considéraient que c'est une chance que nous avons eue de faire passer ce projet au mois d'avril sans grande discussion, et que si la discussion devait revenir, il est très probable ou bien, qu'elle ne pourrait être inscrite à l'ordre du jour, ou bien qu'elle traînerait très longtemps.

D'autre part, j'ai reçu il y a deux jours de M. le ministre des finances une lettre circulaire, adressée à tous ses

collègues, dans laquelle il indiquait qu'il serait nécessaire, sinon de diminuer nos crédits par rapport à ceux de 1925, du moins de limiter sévèrement les augmentations à demander pour 1926.

Or les propositions de mes services pour ce budget de 1926, propositions que j'ai trouvées en arrivant au ministère, s'élevaient à peu près à une augmentation de 500 millions, dont la plus grosse part seront des dépenses obligatoires si l'on vote le projet naval, dont fait partie le projet qui vous est soumis en ce moment-ci, et si l'on accepte les augmentations automatiques qui résulteront, sur les matières et la main-d'œuvre de l'augmentation du prix de la vie.

Ce chiffre m'a paru excessif. Je me suis rendu compte qu'il ne serait jamais accepté ni par le ministre des finances ni par les commissions du budget des chambres, et j'ai immédiatement cherché à le comprimer. Mais je ne me dissimule pas que les compressions que l'on arrivera à obtenir dans les services seront insuffisantes, et que si les exigences du ministre des finances sont maintenues et sanctionnées par le Parlement, il sera nécessaire de porter atteinte aux programmes eux-mêmes.

Voici ce que me dit M. le ministre des finances :

"Si les réductions que je serai amené à prononcer portent atteinte aux programmes des travaux qui auront pu être antérieurement acceptés par le Parlement, je vous prierai de m'adresser

des projets d'articles destinés à régulariser cette situation e  
à assurer un nouvel échelonnement des programmes précédemment  
prévus, j'en assurerai l'insertion dans le texte du projet de  
loi des finances."

Si je ne me plaçais qu'au point de vue de ma tranquillité,  
vous simplifieriez de beaucoup ma tâche en ne faisant pas  
voter ce projet, car s'il n'était pas voté, on n'aurait pas  
besoin de me diminuer mes crédits.

Je crois néanmoins que mon devoir de ministre de la marine  
chargé de défendre les intérêts de la marine française, est de  
répéter ce que j'ai dit à la tribune de la Chambre, à savoir  
que ce projet représente vraiment un minimum de dépenses nécessaires pour assurer l'existence de notre marine.

Vous me demandez de vous exposer nos projets de défense militaire. Je crains que mon chef d'état-major ne soit amené à vous répondre : "Ces projets, je les établirai lorsque j'aurai les éléments que je vous demande." (mouvements divers)

Oui, il doit les établir tout de même, mais dans l'état de détresse extraordinaire où se trouve la marine, si nous avions à faire face à des éventualités aussi tragiques que celles qu'envisageait tout à l'heure M. Tissier, si nous avions contre nous la puissance navale de l'Angleterre ou celle des deux ou trois puissances de second ordre, mais du même rang que nous, la marine française ferait son devoir, mais il n'est pas

douteux qu'elle se trouverait dans une situation très difficile

~~évoquant à cette époque la question de la dette~~

M. DE LAVRIGNAIS. Le rôle du ministre de la marine serait de montrer au ministre des finances et au Parlement qu'il est absolument impossible de diminuer quoi que ce soit des crédits de la marine, et même qu'il serait patriotique de les augmenter quitte à prendre l'argent ailleurs.

M. RENE HERY. Si l'on a dépensé 6 milliards sans rien avoir !

M. HENNESSY. Il n'y a ici ni Anglais ni Américain, nous pouvons donc dire que le bon sens serait de prendre les hypothèses dont a parlé M. Lémery - même en tenant compte des possibilités financières - et de dire que l'on construira par tranches. Aucun Parlement n'acceptera que nous fassions l'étaillage de nombreux millions à dépenser pour la marine, parce qu'alors les Anglais et les Américains nous diraient : "Puisque vous avez tant d'argent, pourquoi ne payer-vous pas ce que vous nous devez ?"

Ce que nous pourrions demander, c'est qu'on nous indique un ensemble très vague, qu'on nous dise : "N'en parlons pas" et que, par petites tranches, on nous demande des votes successifs. C'est en somme ce qui se fait aujourd'hui, c'est ce que nous a demandé votre prédécesseur, monsieur le ministre, quand

il nous a dit : "Votez cela, pour que je puisse continuer les travaux ; sans cela, il faudra que j'arrête tout."

Toutes les fois qu'on mettra un bateau en chantier, on pourra recommencer à discuter tout le programme naval ! C'est une tâche que l'on ne peut imposer à un ministre.

Bien qu'ancien marin, je ne suis pas fanatique. Il ne faut pas envisager une guerre de la France seule contre l'Angleterre, au point de vue naval. Le plus probable est qu'il n'y aura plus de guerre de pays à pays sans alliances de part et d'autre. C'était prévu depuis 1871 et cela s'est réalisé en 1914. Mais si nous voulons faire la guerre à l'Angleterre, il faudra lui dire de venir la faire à terre, car, sur mer, ce serait la lutte de David contre Goliath, et il faudrait trouver un système comme celui de David.

Il ne faut pas ouvrir devant le Sénat une discussion qui nous mènerait à un cul de sac. Mais nous ne pouvons pas voter si nous ne voyons pas où l'on veut nous mener et quel est l'ensemble du projet dont nous allons constituer une partie. Je ne crois pas que le gouvernement accepte d'avoir une telle discussion devant le Sénat. Parlons de cela, si vous voulez, à la commission de la marine, ou décidons que nous ne voulons rien faire, ou ayons la volonté d'arrondir les angles et de faire passer les quelques constructions que nous a proposées le ministre.

M. LEMERY. Sur deux idées maîtresses, la commission peut se mettre d'accord. Les paroles de M. Hennessy, c'est le bon sens même.

L'état-major nous dire : "Je peux avoir à transporter demain mes troupes de l'Afrique du Nord contre une Italie hostile", voilà ce qui me sera nécessaire pour y arriver! J'aurai des transports, mais il me faudra des sous-marins de préférence ou des unités de surface de telle force."

L'Etat-major pourra nous dire aussi : "Demain, la guerre peut naître dans telle ou telle partie du monde. Pour que les puissances combattantes n'aient pas la tentation de créer des bases navales de force, de violer notre neutralité, voici ce qu'il faut mettre à ma disposition."

Quand l'état-major nous aura dit cela à l'oreille, si nous sommes persuadés que les instruments qu'il demande sont bien ceux qui conviennent pour la tâche qu'il se propose d'accomplir nous dirons au Sénat : "Faites confiance à votre commission technique et votez le projet."

M. le ministre de la marine nous a avisés qu'il était prié par M. le ministre des finances de réduire ses crédits, alors que ses prévisions budgétaires pour 1926 dépassaient au contraire de 500 millions les crédits demandés au budget de cette année.

C'est le sentiment unanime de la commission de la marine de vous dire, monsieur le ministre, que jamais elle ne demandera

de réduction /  
de crédits sur les navires nécessaires à la défense nationale.

Mais il y a des réformes à faire, au ministère de la marine.

J'ai eu l'honneur de vous adresser des lettres pour vous demander d'étudier certains coefficients de dépenses, et je suis en mesure d'établir, d'après certaines réponses que vous m'avez faites, que les dépenses pour construction neuves n'ont pas le coefficient qu'elles devraient avoir dans l'ensemble du budget de la marine.

Nous allons donc vous demander de faire les réformes que la marine attend et sur lesquelles nous vous prions de réfléchir, parce qu'elles sont mûres et qu'elles sont été retardées par votre prédécesseur au moment où le Sénat était sur le point de les voter.

M. FARJON. Dans le rapport qu'avait préparé M. Lémery pour la réforme des arsenaux, il avait envisagé trois genres de dépenses : 1° les dépenses des réfections et des constructions neuves, 2° les dépenses d'utilisation, c'est-à-dire d'entraînement, 3° les dépenses parasites. C'est évidemment sur cette troisième catégorie que devront porter les plus larges réductions.

D'autre part, lorsque les questions délicates auront été réglées ici sans qu'il y ait lieu d'y revenir en discussion publique, croyez bien que l'intention de la commission est de vous

apporter l'appui le plus complet vis-à-vis du ministre des finances et de la commission des finances.

Nous voudrions, dans la discussion publique, montrer, d'après des documents connus, la situation de la marine française vis-à-vis des marines étrangères, sans avoir à préciser les hypothèses de conflits. Nous voudrions faire éclater aux yeux que la marine française n'a pas le rang qu'elle doit avoir et que l'effort ne doit pas être limité d'une manière trop absolue par des raisons budgétaires.

Que cet effort soit réparti sur un nombre d'années plus ou moins grand,...

M. HENNESSY. C'est le projet, d'ailleurs.

M. FARJON... c'est une chose entendue, mais il faut que le public sache que la marine française n'est pas morte, que nous ne voulons pas qu'elle meure, mais que nous voulons au contraire qu'elle puisse assurer dans la mesure nécessaire la sécurité du pays. Vous nous trouverez à vos côtés pour démontrer qu'il y a des économies qu'il ne faut pas faire.

M. LE MINISTRE. Je remercie M. Hennessy d'avoir fait remarquer une chose que je n'avais pas voulu signaler et qui a pourtant son importance, je veux parler de la discussion des dettes interalliées. Une discussion dans laquelle on mettrait

en évidence, d'une façon très large, les besoins de la marine française et l'importance des crédits qui lui sont nécessaires ne favoriserait pas la discussion fort délicate que M. le ministre des finances va avoir très prochainement avec les Anglais et les Américains. A ce point de vue, il serait peut-être préférable de ne pas trop insister sur l'importance des crédits. Autant je suis disposé à donner des renseignements à la commission, au<sup>t</sup>ant, à la tribune du Sénat, je tâcherai d'avoir une attitude aussi réservée que possible, comme à la Chambre, où je n'ai dit que quelques mots, pour ~~annexer~~ obtenir le vote de ce projet sans que cela fasse trop de bruit ni en France ni à l'étranger.

M. LE MINISTRE. Si la discussion a pris ici quelque ampleur, cela tient à ce que la commission sénatoriale a estimé que c'était une discussion générale et préalable. Vous sentez très certainement l'état d'esprit de mes collègues : ce qui les inquiète, c'est la politique navale de la France.

Quand vous m'avez écrit que vous faisiez appel au patriottisme de la commission, je vous ai répondu que vous pouviez être sans crainte et que votre appel serait entendu. Depuis toujours, sous la présidence de mes prédécesseurs et sous la mienne, la commission a travaillé dans le silence, dans l'abnégation, avec le plus grand souci de rendre à ce pays une marine

parce que nous avons eu le sentiment très net qu'elle allait vers sa fin, vers une sorte de capitalisation vis-à-vis des autres puissances européennes et notamment vis-à-vis de l'Angleterre.

La commission ne songe aucunement à mettre le programme en échec, elle ne songe pas à diminuer les crédits. Ce qu'elle vous reproche, ce n'est pas de trop demander pour les constructions de notre flotte, ce serait plutôt de ne pas assez demander. Mais d'autre part, elle a des doutes sur la bonne utilisation des crédits, sur le choix des unités qui lui sont demandées.

La commission désire entendre, en votre présence, un représentant de l'état-major général, pour connaître exactement les données du problème militaire, pour savoir ce qu'il faudrait pour assurer exactement le ravitaillement du pays en hommes, en vivres, etc. Le jour où elle aura reçu ces renseignements, dans le silence et dans le secret, elle saura exactement où elle va, et c'est alors seulement qu'elle pourra vous apporter un concours efficace.

Si vous vouliez accepter ce rendez-vous avec vos conseillers militaires à jour prochain, d'ici là, mes collègues pourraient établir un questionnaire qui vous serait envoyé.

Vous désirez que certains grands problèmes ne soient pas posés à la tribune ; cesserait le seul moyen de l'éviter.

Les membres de la commission ont tout de même leur cons-

cience à soulager ; vis-à-vis de la marine, ils ont le devoir de dire certaines choses. Si ces choses sont débattues ici dans des conditions de secret absolu, soyez persuadé qu'avec le tact et la mesure qui sont propres à la tribune du Sénat, aucune imprudence ne sera commise en séance publique, et qu'ainsi vous aurez regagné très rapidement le temps que vous croirez peut-être avoir perdu dans le sein de cette commission.

~~pour rendre au pays.~~

M. LE MINISTRE. Ce n'est pas du temps perdu que de venir ici.

~~et au ministre des affaires étrangères pour que l'on~~

M. LE PRESIDENT. En séance du Sénat, l'on s'entendra à demi-mot. Nous saurons où nous irons, et vous trouverez l'appui formel des membres de la commission pour faire voter non seulement un programme, mais les autres programmes que nous souhaitons voir venir de tout notre coeur, pour la renaissance de notre marine.

M. RENE HERY. Monsieur le ministre, ne pourriez-vous nous renseigner sur les moyens que la marine pourra employer pour réprimer la contrebande de guerre sur les côtes du Maroc ?

M. LE MINISTRE. Nous sommes ici dans un endroit où l'on peut compter sur la discréction des personnes présentes. Il y a déjà trois semaines au moins que je commence à me préoccuper

très sérieusement de cette question. J'ai la conviction personnelle que c'est seulement par la marine que nous gagnerons la guerre du Maroc - en surveillant les côtes du Rif - et que nous nous débarrasserons de cette épine désagréable que nous avons dans le pied. Ce sera, aux yeux du Parlement et du pays, la démonstration de l'utilité de la marine, qui malgré les moyens très médiocres dont elle dispose, prouvera les services qu'elle peut rendre au pays.

Je me suis heurté dès l'abord à des difficultés d'ordre diplomatique et international. J'ai mis toute l'insistance possible auprès du ministre des affaires étrangères pour que l'on active le plus possible la réalisation d'une organisation internationale. J'ai envoyé, sans rien attendre, l'amiral Allier, avec le Metz et le Strasbourg. Il a des torpilleurs à sa disposition, et d'autres vaisseaux lui seront progressivement envoyés. Je viens de recevoir un télégramme aujourd'hui : il a dû conférer hier avec le maréchal Lyautey et M. Painlevé. Il n'a été envoyé qu'à la suite de négociations assez délicates, parce que les Espagnols avaient tendance à ajourner la solution de toutes les questions jusqu'à l'issue de la conférence qui doit se réunir à Madrid. Tous mes efforts ont tendu à obtenir que cette question de la contrebande du Rif soit étudiée ~~en~~ avant.

Nous avons pu obtenir il y a deux jours un accord de principe encore un peu vague - je dois avouer que les communications

diplomatiques qui viennent de Madrid sont assez vagues ; c'est la faute de la diplomatie en général. J'ai eu néanmoins un texte qui m'a permis d'envoyer à l'amiral Allier l'ordre de se mettre en rapports le plus rapidement possible avec l'amiral espagnol. J'espère qu'avec les instructions que l'amiral espagnol aura reçues - il aura vu lui-même le maréchal Primo de Rivera, qui est un de nos meilleurs amis en Espagne ; nous n'avons pas que des amis dans l'état-major espagnol, mais celui-là, paraît-il, est un ami vraiment sincère - j'espère, dis-je, qu'avec les instructions que l'amiral espagnol aura reçues, une entente pourra intervenir entre lui et l'amiral Allier.

De cette entrevue résultera un plan pratique.

Reste encore une question ; celle de savoir quels seront les droits de nos bâtiments. Là encore, cela ne dépend que de l'Espagne, parce qu'il s'agit d'une côte espagnole. Là encore, j'agis...

M. RENE HERY. Il ne faut pas avoir trop de scrupules byzantins. Je comprends très bien votre raisonnement,...

M. LE MINISTRE. L'idée de mes services, c'était de déclarer le blocus. C'est ce qu'il y aurait de plus commode pour nos marins. J'en ai parlé à M. le ministre des affaires étrangères. On ne peut faire de blocus, parce qu'il n'y a pas d'état de guerre.

M. RENE HERY. C'est cela qui est byzantin. Nous recevons des coups de fusil, et il n'y a pas d'état de guerre !  
par les Anglais ?

M. LE MINISTRE. Nous ne sommes pas en guerre, puisque la guerre n'a pas été déclarée par le Parlement.

M. RENE HERY. Déclarons-là !  
est une question secondaire par rapport à la contrebande au tout M. LE PRESIDENT. Le Rif est un pays de protectorat.  
question sur la paix sécure et la plus importante.

M. LE MINISTRE. A qui déclarer la guerre ? A l'Espagne ?  
Vis-à-vis d'un navire que nous arrêterons en mer, italien  
anglais, allemand, que se passera-t-il ?

Ce que nous voulons essayer de faire, c'est la formule qu'  
nous avons suggérée à l'Espagne, c'est que celle-ci déclare,  
puisque il s'agit d'une côte espagnole, que seuls, deux ports,  
Ceuta et Melilla, sont ouverts à la navigation. Tous les ba-  
teaux qui ne se dirigeaient pas ~~vers~~ ces ports pourraient  
être déroutés. Pratiquement, cela reviendrait au même que le  
blocus.

M. RENE HERY. Supposez une guerre civile sur le territoire  
français. Parce qu'il n'y aurait pas de guerre selon les règles  
internationales, nous n'aurions pas le droit d'empêcher la con-  
trebande des armes en faveur d'une armée d'émeutiers ?

M. HENNESSY. S'il y avait une guerre civile en Allemagne, auriez-vous le droit d'interdire le ravitaillement des émeutier par les Anglais ?

Le conflit actuel ne se passe pas en France, mais en Espagne.

M. LE MINISTRE. Dans l'espèce, la contrebande des armes est une question accessoire par rapport à la contrebande de toute espèce, et notamment au ravitaillement en vivres. Cette question est la plus délicate et la plus importante.

Des armes, les Rifains en ont malheureusement pris beaucoup aux Espagnols, tandis qu'ils n'ont pas beaucoup de vivres.

M. HENNESSY. Les vivres ne peuvent être considérés comme contrebande, à moins de déclarer un blocus complet.

M. LE MINISTRE. Mais l'Espagne peut ordonner ce qu'elle veut, et nous pouvons l'aider à réaliser ses desseins.

L'impatience que vous manifestez, monsieur Héry, vis-à-vis de la diplomatie, j'en suis imprégné moi-même.

M. . Ils ont une occasion unique, les Espagnols !

M. TISSIER. Nous pourrions retourner ces gens-là contre eux.

M. RENE HERY. Votre état d'esprit, monsieur le ministre, est de nature à nous satisfaire.

M. LE MINISTRE%. J'ai donné des ordres que certains de mes collaborateurs jugeaient prématurés, disant que ce n'était pas la peine d'envoyer des bateaux. J'ai répondu : "Le seul fait que l'on saura qu'il y aura des bateaux, le fait que l'amiral Allier va rendre visite à l'amiral espagnol, tout cela se saura et ne pourra que faire bon effet."

Nous avons là-bas des bateaux. J'ai déjà parlé du Metz et du Strasbourg.

LE PRESIDENT  
M. ~~LE PRESIDENT~~. Ces bateaux ne sont pas très solides. Ils ne sont pas faits pour des longues croisières.

M. HENNESSY. Leur présence mettra la puce à l'oreille aux spéculateurs ravitaillateurs.

M. RENE HERY. Un excès de zèle intelligent de leurs officiers peut être utile.

M. LE MINISTRE. Et cela fera augmenter le prix des armes.

M. LE PRESIDENT. Quel jour, monsieur le ministre, voudriez-vous proposer pour notre prochaine rencontre ?

M. LE MINISTRE. Je suis à votre disposition.

Si j'ai bien compris, la commission désire que je me  
fasse accompagner du chef d'état-major général ?

---

M. LE PRESIDENT. C'est cela .

Voulez-vous que nous prenions rendez-vous jeudi ?

M. LE MINISTRE. Si vous voulez.

M. LE PRESIDENT. Personne n'a plus de questions à poser  
à M. le ministre ?...

(M. le ministre quitte la salle de la commission. + La séance est levée à cinq heures quinze minutes).



COMMISSION DE LA MARINE.

Séance du 18 juin 1925.

La séance est ouverte à quinze heures sous la présidence de M. de Kerguézec.

Sont introduits: M. E. BOREL, Ministre de la Marine; M. l'Amiral Salaün, chef d'Etat-Major général ; M. l'Ingénieur en chef Lejeune, chef du service technique des constructions navales.

M. LE PRESIDENT. Nous vous remercions, Monsieur le ministre, d'avoir bien voulu venir aujourd'hui, accompagné de vos collaborateurs, pour continuer l'examen des questions abordées la semaine dernière. Je vous demanderai d'avoir l'amabilité de répondre ou de faire répondre aux questions posées par les membres de la Commission.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je suis, Monsieur le Président, à votre disposition.

M. LE PRESIDENT. Nous pourrons, si vous le voulez bien, examiner d'abord la politique navale de la France. Voudriez-vous nous indiquer exactement quelle est la situation telle que vous la voyez, et quels sont les moyens que nous pouvons mettre en

action pour répondre aux diverses éventualités qui pourraient se présenter.

M. LE MINISTRE. J'ai déjà donné à ce point de vue quelques explications, mais si quelques questions précises sont posées, je crois que l'Amiral Chef d'Etat-Major général est prêt à y répondre.

M. LE PRESIDENT. Monsieur l'Amiral, la Commission désirerait connaître de vous quelles sont les éventualités qui peuvent se présenter dans un conflit, ainsi que ce qui est envisagé et préparé pour y répondre à l'Etat-Major général. C'est la base de tout programme naval, qui ne peut être établi sans cela.

Il y a, bien entendu, une hypothèse que nous ne pouvons envisager: celle d'une guerre navale avec l'Angleterre, car la supériorité de l'adversaire serait écrasante, du moins tant que nous n'avons pas une organisation sous-marine nous permettant de tenir la mer contre les forces de surface; mais il y a d'autres cas possibles: un conflit sur le Rhin avec l'Allemagne seule, la guerre sur le Rhin avec l'Italie et peut-être l'Espagne intervenant. Nous vous demandons par conséquent d'indiquer ce que l'Etat-Major jugerait nécessaire dans ces éventualités.

M. TISSIER. Monsieur le Ministre, la question que je voudrais voir poser aujourd'hui ne vient pas pour la première fois;

elle s'est posée à différentes périodes de l'histoire de la France, en particulier lorsque nous étions en froid avec l'Angleterre et alors que M. Lockroy était ministre de la marine; il a interrogé le Conseil supérieur de la Marine de l'époque qui a répondu:

"S'il y avait la guerre avec l'Angleterre, la sagesse serait de laisser nos cuirassés au port; mais l'opinion publique ne le permettrait probablement pas, et nous en serions quitte pour montrer notre courage et faire couler nos bâtiments." Il n'y avait pas de sous-marins à ce moment-là.

Nous vous posons donc la question pour les diverses hypothèses qui pourraient se présenter et vous demandons, étant donnés les moyens nouveaux dont on dispose, quel serait votre plan de défense ou d'attaque, par conséquent quelles unités vous seraient indispensables pour cette besogne.

M. LE MINISTRE. Je ne pense pas qu'il soit possible de donner des détails absolument précis et ne peux d'ailleurs supposer que la Commission demande à connaître notre plan d'opérations, même sous la forme secrète qui est celle pouvant se présenter ici, de façon précise; mais sous cette réserve, ~~je crois que~~ le Chef d'Etat-Major général est tout disposé à répondre à votre question.

M. LE CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. La base de notre programme naval est, en effet, Messieurs, l'étude préalable des différentes éventualités possibles, et c'est par celle-ci que nous avons

Nous pouvons dans tout honneur avancer d'une telle de commencé nos travaux en 1920, lorsque nous avons examiné le programme naval actuel.

En première ligne, il y avait évidemment l'hypothèse d'une guerre avec l'Allemagne seule. Dans une guerre de ce genre, nous devons avant tout assurer la liberté de nos communications maritimes, de façon à permettre au personnel et au matériel destinés à alimenter nos armées d'arriver dans la métropole; ces armes et ce matériel doivent passer, non seulement dans l'Océan Atlantique mais aussi dans la mer Méditerranée; par conséquent, tout en nous préparant à défendre nos communications dans une guerre contre l'Allemagne seule dans l'Océan, nous devons envisager l'éventualité de l'extension de la guerre aux puissances méditerranéennes, intervenant contre nous.

En ce qui concerne l'Allemagne, nous devons tenir compte de la situation navale laissée à l'Allemagne par le Traité de Versailles. Ce traité lui permet de disposer de 8 croiseurs de 6.000 tonnes et de 8 cuirassés de 10.000 tonnes; rien n'indique dans le traité l'épaisseur de la cuirasse, qui peut aussi bien avoir 2 centimètres que 40. Si l'on envisage les besoins de l'Allemagne en cas de guerre contre nous, on reconnaît assez rapidement que, lorsqu'elle aura à remplacer ses cuirassés de 10.000 tonnes, elle sera probablement amenée à construire, non pas des cuirassés à proprement parler, mais des bâtiments rapides, susceptibles d'être opposés aux croiseurs de 10.000 tonnes qui nous ont été imposés par le Traité de Washington.

Nous pouvons donc nous trouver en présence d'une flotte de 16 croiseurs, dont 8 de 6.000 tonnes et 8 de 10.000, bâtiments pouvant avoir un rayon d'action suffisant pour échapper à la surveillance sur les ports allemands et tomber sur nos lignes de communication dans l'Atlantique; ces lignes ne sont pas négligeables si on pense que tous nos contingents venant du Maroc, de l'Afrique occidentale française et de l'Afrique équatoriale française seront obligés de les emprunter.

Il nous faut donc avoir, dans notre flotte actuelle, un nombre de croiseurs suffisant pour faire face à ce danger, et c'est ce qui a amené l'Etat-Major général à fixer pour les croiseurs le chiffre de 200.000 tonnes environ, sur les 360.000 auxquelles nous avons droit comme bâtiments légers par le traité de Washington. Il ne faut pas penser, en effet, qu'avec des sous-marins ou avec l'aviation nous puissions protéger effectivement au large, nos convois; ces moyens y participeront certainement dans une mesure aussi large que possible, mais ne pourront se trouver partout; c'est absolument impossible.

En ce qui concerne la Méditerranée occidentale, le danger peut être grand pour les convois de troupe qui devront traverser le passage relativement étroit qui ~~est~~ susceptible d'être surveillé par les sous-marins italiens, et par la marine italienne en général, dans l'est, par la flotte espagnole dans l'ouest. Nous espérons bien que cette éventualité ne se présentera jamais, mais nous n'avons pas le droit de la négliger.

Pour protéger nos communications dans cette mer, les crois-  
seurs

dont je viens de parler; - la plupart seront d'ailleurs employés dans l'Océan-, seraient impuissants contre la nuée de torpilleurs et de contre-torpilleurs qui essaieraient de tomber sur nos convois, aussi bien que contre les sous-marins.

J'ai supposé tout-à-l'heure que l'Allemagne ne possédait pas de sous-marins, ce qui est exact, mais, des renseignements que nous possérons, il appert que l'on construit en Russie, avec de la main-d'œuvre et des matériaux allemands,

M. LE PRESIDENT. C'est la question que j'allais vous poser.

M. L'AMIRAL CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Connaissant les relations de la Russie des Soviets avec le monde entier, nous ne pouvons pas avoir la certitude que ces bâtiments ne seront pas mis à la disposition de l'Allemagne dès le début des hostilités. Heureusement, ils ne sont pas nombreux: 5 ou 6 dans la Baltique et encore moins dans la Mer Noire; mais il ne faut pas les négliger car ils peuvent venir jusque dans la Mer du Nord; je doute qu'ils puissent gagner l'Océan, parce que les équipages sont composés pour la plus grande partie Russes et que les Allemands qu'on leur substituerait au début des hostilités n'auraient pas l'entraînement nécessaire pour les longues croisières.

Nous devons donc être prêts à lutter contre ces sous-marins dans la Mer du Nord et dans la Méditerranée, et il nous faut pour cela des bâtiments nombreux et rapides, qui puissent en faire la chasse.

Les batiments qui se sont montrés les meilleurs pour cette chasse pendant la dernière guerre sont les torpilleurs, très rapides, munis de grenades, capables d'arriver rapidement sur les lieux où un sous-marin est signalé et de l'attaquer. Nous avons donc besoin de torpilleurs et de contre-torpilleurs.

On a fait de nombreuses observations sur le tonnage de nos contre-torpilleurs, qui a été porté à 2.400 tonnes; on l'a trouvé trop fort pour ce genre de navires; mais la raison pour laquelle nous les avons construits est simple: pendant la dernière guerre, la marine italienne a continué à construire, alors que nos arsenaux étaient occupés à fabriquer exclusivement du matériel de guerre pour nos armées et des avisos ou autres chasseurs de sous-marins.

Un certain nombre de conducteurs d'escadrille (ce que nous appelons contre-torpilleur est nommé ainsi en Italie) ont de 1.500 à 1800 tonnes, et jusqu'à 2.300 tonnes; l'Italie possède actuellement trois de ces derniers absolument neufs, qui font en ce moment une tournée dans l'Océan, la Manche, la Mer du Nord et la Mer Baltique. Il nous fallait bien construire des navires semblables, capables de leur être opposés, et nous n'avions que des batiments de 700-800 tonnes, ayant fait toute la guerre et épuisés.

C'est pourquoi nous avons construit ces contre-torpilleurs, qui sont supérieurs à ceux fabriqués par les Italiens.

Pour les torpilleurs, nous sommes allés également jusqu'à 1.500 tonnes, afin d'avoir quelque chose de supérieur aux batiments

de 900 et 1100 tonnes des marines étrangères.

Reste la question des sous-marins; ceux-ci présentent, à notre point de vue, une importance considérable. Lorsque j'ai été nommé chef d'Etat-Major général en 1920, j'ai remarqué avec surprise que, dans la première tranche du programme naval adopté, il ne s'en trouvait aucun. M. le Président m'en fit d'ailleurs l'observation. C'était une erreur que je rectifiais dans une mesure que vous n'avez pas jugé suffisante.

Le sous-marin nous est indispensable pour de nombreuses raisons. En cas de guerre avec l'Allemagne, je disais que nous avions à envisager les incursions, -je ne dis pas des cuirassés allemand mais ils pourraient cependant venir bombarder les ports de Dunkerque et Boulogne avant que les nôtres soient à pied d'œuvre; il faut les bloquer aussi étroitement que possible et bloquer également les ports afin de parer à ce danger; aucun navire de guerre n'est supérieur au sous-marin pour cette tâche.

Dans la Méditerranée, le sous-marin est un instrument de grande valeur; il peut contribuer à la protection des convois, soit en les accompagnant dans une mer relativement fermée, soit en constituant des barrages successifs contre les navires étrangers qui essaieraient de les intercepter.

Les préoccupations de l'Etat-Major général ont consisté à examiner le cas d'une guerre avec l'Allemagne seule, avec l'Allemagne et la Russie, avec l'Allemagne et l'Italie, et enfin l'intervention de l'Espagne.

C'est après avoir vu de très près toutes ces questions que nous sommes arrivés à la composition actuelle de notre programme naval en croiseurs, contre-torpilleurs, et sous-marins. Je ne parle pas ici de l'aviation qui a fait l'objet d'un projet de loi spécial, mais qui a également son importance, tant au point de vue de la défense du littoral qu'à celui de la protection de nos communications dans la Méditerranée occidentale.

L'Etat-Major n'a pas perdu de vue non plus que la flotte française, si elle n'est pas occupée tout entière dans les eaux européennes, et si l'Angleterre est une puissance neutre, peut-être appelée éventuellement à agir dans d'autres mers, à coopérer dans une certaine mesure à la défense de nos colonies menacées ou à la défense de leur neutralité. Aussi, lorsque nous avons mis des batiments en chantier, nous avons pensé, en étudiant leurs caractéristiques, à leur donner un rayon d'action suffisant, et supérieur à celui des navires des marines méditerranéennes.

C'est encore pour cette raison que nous avons commencé à former le "train" de ces forces navales, composé de batiments-ateliers, de mouilleurs de mines, de transports d'aviation, de transports de munitions et de pétroliers, de charbonniers et de batiments frigorifiques... Nous voulons en avoir un certain nombre dès le temps de paix et nous réquisitionnerons de plus à la mobilisation les navires de commerce le mieux appropriés à ces différents rôles. De cette façon, à tout moment, si les circonstances nous conduisent à utiliser nos forces navales dans les mers éloignées,

nous pourrons faire accompagner ces dernières par un train possédant tous les moyens de ravitaillement, d'entretien et de réparation lorsque, dans le voisinage, il ne s'en trouvera pas d'autres.

Nous n'avons pas voulu examiner absolument l'hypothèse de la guerre contre l'Angleterre, mais nous y avons beaucoup réfléchi cependant.

M. LE PRESIDENT. Il y aurait l'aviation..

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Il est évident que dans les discussions internationales, on est d'autant mieux écouté qu'on peut intervenir plus efficacement. Nous ne pouvons pas lutter contre l'Angleterre à armes semblables; si nous voulions le faire avec des cuirassés, elle en construirait 3 pendant que nous en construirions 1, d'après le traité de Washington; mais il y a d'autres armes qui peuvent être dangereuses pour ses bâtiments de surface ou pour ses bases et ses navires au mouillage: je veux parler des sous-marins et de l'aviation.

M. LE PRESIDENT. Nous sommes donc d'accord.

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Je crois que si nous avons un nombre de sous-marins suffisant, adapté aux conflits les plus probables et en même temps les plus dangereux: conflit avec l'Angleterre et une ou deux puissances méditerranéennes; si nous développons en même temps notre aviation maritime, à laquelle pourraient

dans une certaine mesure, venir s'ajouter l'aviation de l'armée; nous pouvons, vis-à-vis de l'Angleterre, avoir l'attitude d'une grande puissance qui, sans avoir une force navale de surface aussi imposante, a cependant une force suffisante pour parler hautement.

Nous n'avons pas envisagé de lutte contre le Japon ni de lutte contre les Etats-Unis; mais nous avons prévu le cas d'un conflit dans les eaux asiatiques, où les anglo-saxons et les jaunes seraient adversaires. Notre Indo-Chine, par les admirables baies qu'elle possède pourrait peut-être servir d'appât et, profitant de leur relative puissance maritime sur nous, les adversaires essaieraient de s'y installer des bases. Dans l'organisation générale de notre programme naval, nous avons, ainsi que je le disais tout à l'heure, pris toutes les dispositions pour envoyer éventuellement sur les lieux ce qui est nécessaire pour mouiller des mines et défendre efficacement notre neutralité.

Voilà dans ses grandes lignes, Monsieur le Président, ce qui a servi de guide à l'Etat-Major général.

M. TISSIER. Nos bateaux de commerce sont inférieurs en puissance aux bateaux allemands et anglais de même ordre, contre lesquels ils seront appelés à lutter.

M. LE GOUV. D'ETAT MAJOR GÉNÉRAL. Nous ne pouvons pas songer à traiter avec l'Angleterre au point de vue de la guerre de course, c'est entendu.

M. HERY. Pour protéger nos lignes commerciales, pour répondre à une guerre de course, qu'envisage l'Etat-Major général ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Pour répondre à l'éventualité d'une guerre de course, nous possédons d'abord nos croiseurs. Ils seront chargés, les uns d'escorter les convois, les autres de former des groupes offensifs dont la mission sera de poursuivre les croiseurs et les corsaires de l'adversaire.

En outre, nous avons prévu la réquisition d'un certain nombre de bâtiments rapides de la marine de commerce, bâtiments que nous appelons des croiseurs auxiliaires. Dans les chapitres des budgets successifs de la marine seront inscrits les crédits nécessaires pour doter ces bâtiments de tous les matériels indispensables. En cas de guerre notre flotte comprendrait ainsi 40 de ces croiseurs auxiliaires.

M. LE MINISTRE. Malheureusement nos crédits sont insuffisants pour nous permettre la réalisation immédiate de ce programme.

M. TISSIER. Nos bateaux de commerce sont inférieurs en puissance aux bateaux allemands et anglais de même ordre, contre lesquels ils seront appelés à lutter.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Nous ne pouvons pas songer à lutter avec l'Angleterre au point de vue de la guerre de course, c'est entendu.

M. TISSIER. Ni avec l'Allemagne non plus.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Avec l'Allemagne nous pourrons lutter.

M. TISSIER. Au moyen de vos croiseurs auxiliaires ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Certes, quelques bateaux allemands seront plus rapides que les nôtres, mais ils ne doivent pas avoir en ce moment l'armement nécessaire. La commission interalliée de contrôle a détruit une grande partie des matériels qui pourraient leur être destinés et il faudrait un certain temps à l'Allemagne pour fabriquer leur armement.

M. TISSIER. Il ne faut pas beaucoup de temps pour armer un bateau. Vous pouvez juste compter sur un décalage de 15 jours.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Nous pouvons compter sur quelques mois. Au bout de sept à huit mois, les Allemands auront évidemment repris le dessus grâce à leur supériorité industrielle.

M. TISSIER. Pendant la guerre nous n'avons pas eu besoin de sept à huit mois pour fabriquer les canons de 155 dont nous n'avions pas les premiers éléments.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Nous formerons nos bâtiments de commerce en convois protégés par des croiseurs de guerre et par des croiseurs auxiliaires. Les croiseurs auxiliaires allemands ne pourront pas leur faire grand mal,

car ils seront certainement inférieurs en puissance à nos croiseurs de 8 et 10.000 tonnes.

M. LE PRESIDENT. La parole est à M. Farjon, rapporteur.

M. FARJON, Rapporteur. Messieurs, étant entendu que notre volonté est strictement défensive, notre but est, avant tout, la protection de nos lignes de communication. Nous devons donc envisager en premier lieu la défense des lignes de communication entre la métropole et l'Afrique du Nord, c'est à dire Alger-Marseille et Casablanca-Bordeaux.

À ce point de vue, je voudrais connaître les possibilités de nos ports. En particulier le port de Casablanca pourra-t-il suffire au trafic considérable auquel il sera appelé à faire face ? Sa défense pourra-t-elle être assurée ?

Je reconnais que cette question n'est pas entièrement du ressort de la Marine, mais peut-être pouvez-vous nous fournir quelques renseignements intéressants.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Tant que nous ne pourrons pas employer, d'une façon normale, la voie ferrée entre Oudja et Casablanca, le trafic de ce port restera relativement modéré. Casablanca est d'ailleurs largement suffisant dès maintenant pour assurer l'embarquement des troupes du Maroc, troupes qui ne pourront peut-être pas être aussi considérables que par le passé étant donné la face nouvelle des événements dans le nord du Maroc.

Au Maroc, la Marine est chargée de la défense des côtes et nous y avons des batteries. Nous n'y entretenons pas en temps de paix d'autres moyens de défense, mais des réservoirs

à mazout et à gazoil sont en achèvement là-bas qui pourront, si les circonstances l'exigent, nous permettre d'organiser une escadrille de sous-marins. D'autre part, notre aéronautique de l'Afrique du Nord qui est concentrée en temps de paix à Tarouba peut, par la voie des airs, se porter rapidement au Maroc en particulier sur le littoral en prenant pour bases les aérodromes marocains.

M. FARJON, rapporteur. Le point essentiel, c'est le raccordement des lignes à vde normale d'Algérie et du Maroc. Ce raccordement est-il en cours d'exécution ?

M. LE MINISTRE. Le projet est seulement à l'étude. Il y a là surtout une question de crédits. Le coût de cette ligne de 300 kilomètres reviendrait, en effet, à 300 millions de francs environ, d'après les renseignements que je possède. Ce serait donc une grosse dépense.

D'autre part, il existe une certaine rivalité entre les ports algériens et marocains, d'où il résulte que cette ligne n'est pas également désirée par tous au point de vue commercial.

Mais la Marine doit se placer uniquement au point de vue de la défense nationale et, à cet égard, les ministres de la Guerre et de la Marine sont tout à fait d'accord. Le général Serrigny est venu m'entretenir de cette question à son retour du Maroc et le ministre de la Marine, de son côté, fera tout son possible pour hâter la réalisation de cette voie ferrée de raccordement. Mais je répète qu'en étant donné le prix de la dépense cette réalisation ne peut être immédiate.

M. FARJON, rapporteur. Dans l'hypothèse d'une collaboration franco-espagnole, la question ne pourrait-elle se poser d'assurer les communications par le port de Tanger ?

M. LE MINISTRE. C'est une question tout à fait différente.

M. FARJON, rapporteur. Que pensez-vous de l'utilisation possible du port de Ceuta ?

M. LE CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Ceuta est un port secondaire. L'amiral français se trouve à Ceuta pour se tenir en communication avec l'amiral espagnol, Guerra qui est à Tetouan auprès du général Primo de Rivera.

Notre base principale est à Oran. Là nous constituons un train complet composé de bâtiments divers pétroliers, frigorifiques, transports, etc. Ces bâtiments viennent successivement se ravitailler et se reposer à Oran. À Ceuta se trouve une base secondaire où ils peuvent, à la rigueur, se ravitailler en mazout dans les réservoirs privés.

M. FARJON, rapporteur. J'insiste de nouveau sur la question du transsaharien. Si cette ligne existait, les communications entre Marseille et l'Afrique du Nord nous permettraient de desservir également l'Afrique Occidentale et d'être en rapports avec le reste du monde.

M. LE CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Un des sous chefs d'Etat-Major général de la Marine a été chargé de suivre l'étude de cette question qui a déjà été examinée par le comité d'études du conseil supérieur de la défense nationale.

La Marine a insisté d'une façon toute particulière pour que le transsaharien aboutisse à Oran de préférence à Bône ou à Philippeville. Quels que soient les intérêts locaux, elle insiste pour que le transsaharien aboutisse au point où l'embarquement sera le plus facile et d'où les transports pourront partir le plus sûrement en utilisant en particulier les eaux espagnoles si l'Espagne est neutre.

La Marine verrait un gros avantage à ce que le transsaharien fut construit parce qu'elle aurait moins à se préoccuper de la ligne si exposée qui réunit Dakar à Bordeaux où à Saint-Nazaire. Elle pourrait concentrer ses efforts en Méditerranée et atteindre des résultats d'autant meilleurs qu'elle pourrait affecter plus de bâtiments aux communications entre Marseille et l'Afrique du Nord.

M. FARJON, rapporteur. Vous avez parlé tout à l'heure des sous-marins russes. Quels sont les autres bâtiments russes qui pourraient être utilisés en cas d'hostilités ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. En ce moment on peut dire qu'il n'y a pas de bâtiments russes dangereux, mais il faut reconnaître que depuis deux ans la marine russe a fait des progrès. C'est ainsi que l'an dernier elle a réussi à faire des exercices pendant un mois environ dans la mer Baltique et a effectuer quelques sorties dans la mer Noire. Cette année ces sorties s'annoncent comme devant être plus longues et comme devant comporter plus de navires.

Les renseignements que nous avons sur la discipline à bord des navires russes ne sont pas très brillants. L'autorité

des officiers n'existe pas. Les examens pour passer d'un grade à l'autre sont surtout des examens politiques. Dans ces conditions, nous n'avons pas d'ici quelques années beaucoup à craindre de l'intervention de la flotte russe. Mais, je le répète, elle est en progrès, et il se manifeste dans le haut commissariat russe une tendance à restaurer la discipline, à la rendre de plus en plus forte. Frunze cherche à obtenir que les équipages fassent des exercices de plus en plus nombreux sans avoir à leur demander leur avis.

M. FARJON, rapporteur. Les navires russes pourraient porter les noms de personnes ou de lieux ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Je peux vous donner la composition actuelle de la flotte russe.

Dans la mer Baltique nous trouvons le Marat dont l'année de lancement est 1911, le tonnage 23.000 tonnes. Il devait réaliser une vitesse de 23 noeuds, mais je doute fort qu'il en donne plus de 15 ou 16. Son artillerie comprend 12 pièces de 305. Il est sorti l'an dernier et sortira de nouveau cette année. La Commune de Paris (Pariskaya Kommuna) de 1911 également, possède les mêmes caractéristiques, mais il est en piteux état et n'a pu faire deux sorties. Le Gangouth et le Poltava sont également de 1911. Au total cela fait quatre cuirassés de 23.000 tonnes, sur lesquels un seul est disponible en ce moment. Ils sont comparables à nos Jean-Bart et supérieurs à nos Danton.

Il y a également quelques vieux cuirassés comme l'Oltislov, le Pantélémon, le Slatowsk, qui datent de 1896

à 1900. Ce n'est pas la peine d'en parler.

Comme croiseurs, il y a l'Aurora et le Rurick qui existaient avant la guerre ainsi que le Svetlana. L'Aurora jauge 6.750 tonnes, fournit 19 noeuds de vitesse et date de 1900. Le Rurick a essayé de sortir mais n'a guère réussi. Ce bâtiment qui date de 1910 jauge 15.190 tonnes.

Les Russes possèdent également des croiseurs de 6.800 tonnes lancés en 1916, le Spiridov et le Lazarev qui ne sortent pas car ils sont toujours en réparations. Ils possèdent enfin un certain nombre de destroyers et de torpilleurs qui remontent à 1901. L'un s'appelle le Marty, les autres portent les noms des commissaires du peuple: Trotsky, Staline... Ces bâtiments ne sont guère intéressants car ils ne sont pas en très bon état.

Les sous marins seuls paraissent en assez bon état. Il y en a 10 dans la Baltique.

M. LEMERY. Quel est leur tonnage ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Ils sont de 600 tonnes en surface et de 700 en plongée. Ils n'ont donc pas un grand rayon d'action et ne pourraient pas intervenir utilement en dehors des eaux de la mer du Nord et de la Baltique.

M. FARJON, rapporteur. Vous avez parlé tout à l'heure de la défense des convois. Poussent-on les études en ce qui concerne les chasseurs de sous marins et la détection ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. La détection sous marine n'a pas fait d'énormes progrès depuis la guerre, pas

plus à l'étranger qu'en France. On considère toujours que le meilleur appareil est celui du capitaine de frégate Walzer qui a été copié pendant la guerre par un certain nombre de nos alliés. Cet appareil permet à un petit navire marchant à moins de 6 noeuds de déceler un sous-marin navigant à une vitesse modérée en plongée et cela à une distance variant suivant l'état de l'appareil entre 1.000 et 3.000 mètres.

Pour faire avancer cette question de l'écoute sous-marine, et surtout de l'utilisation des appareils, nous avons constitué, sous la direction du commandant Cloître, à Cherbourg, une division offensive d'écoute comprenant trois avisos. Cette division est destinée à mettre sur pied la tactique des bâtiments écouteurs. Lorsque cette tactique sera déterminée nous affecterons dans nos différents arrondissements maritimes un certain nombre d'avisos à la recherche des sous-marins. Ces bâtiments seront à la disposition des forces navales pour rechercher les sous-marins par exemple sur signal annoncé que des sous-marins se trouvent dans tel ou tel parage.

M. LE MINISTRE. Il résulte de mon expérience personnelle pendant la dernière guerre qu'en matière d'inventions scientifiques il importe avant tout de préparer la réalisation des inventions à partir de la mobilisation. En effet, les études faites avant la mobilisation ont les plus grandes chances d'être utiles aussi bien à l'ennemi qu'aux amis. Pendant la dernière guerre ce sont les inventions réalisées après la mobilisation qui ont été les plus profitables. Aussi avec les progrès continus de la science, le peuple qui

obtiendra les meilleurs résultats sera celui qui aura préparé le mieux les inventions, c'est à dire celui qui sera le mieux outillé, qui aura préparé des laboratoires, et réuni le plus d'hommes compétents.

M. LE PRESIDENT. Il faut admettre alors une guerre se prolongeant pendant quatre ans, comme la dernière ?

M. LE MINISTRE. Il n'en est nul besoin. En 1914, comme on ne croyait pas à la longueur de la guerre, on est resté pendant des mois sans rien faire. On avait même posé le principe que les recherches devaient cesser le jour de la mobilisation. Or, il faut adopter le principe contraire, à savoir que les recherches commenceront avec une activité exceptionnelle à partir de la mobilisation. On devra utiliser des civils, des hommes âgés, qui en temps de paix ont d'autres occupations, mais qui pourront appliquer pendant la guerre toutes leurs facultés à la recherche des inventions.

M. FARJON, rapporteur. La question de la mobilisation industrielle doit comprendre aussi la mobilisation intellectuelle et technique.

M. LE PRESIDENT. L'art de préparer la guerre c'est l'art de rechercher ce qui peut amener à la résoudre le plus rapidement possible.

M. FARJON, rapporteur. Vous avez dit que la flotte de guerre allemande peut comprendre éventuellement 8 cuirassés et 8 croiseurs ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Les Allemands ont le droit d'avoir 6 croiseurs armés et deux en réserve.

M. FARJON, rapporteur. Le programme de construction des croiseurs est-il suffisant pour permettre de lutter éventuellement contre cette flotte ? Le nombre des croiseurs va en s'échelonnant, 10 la première année, 11 ensuite etc..

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. J'ai indiqué que dans le programme complet de l'état-major général il était prévu 20 croiseurs pour répondre aux 16 bâtiments allemands. Je ne peux pas dire d'une façon certaine le nombre de bâtiments que nous construirons dans trois ou quatre ans car des circonstances peuvent intervenir qui pourraient nous conduire à modifier notre point de vue. J'ai simplement exposé notre point de vue actuel.

M. FARJON, rapporteur. Dans le parcours des convois, on peut craindre la rencontre de champs de mines. La question des dragueurs de mines a-t-elle été envisagée ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Parfaitement. Notre flotte actuelle comprend un certain nombre de dragueurs qui datent de l'ancienne guerre; nous appelons ces bâtiments des canonnières. Elle comprend aussi de gros remorqueurs. Mais à la mobilisation on doit réquisitionner un nombre considérable de bâtiments pour assurer le service de dragage, de l'arraisonnement, de la surveillance à l'entrée des ports, et de patrouilles.

En haute mer, les mines ne sont guère à craindre, car elles seraient aussi dangereuses pour deux qui les auraient mouillées que pour leurs adversaires. Actuellement on ne mouille les mines qu'en des endroits bien déterminés qu'on peut fixer par relèvement ou par la vue d'un certain nombre d'amers à terre. D'autre part, pendant la dernière guerre il n'a jamais été mouillé de mines à plus de 200 mètres de profondeur. La plupart du temps elles étaient mouillées à 100 mètres. Actuellement on étudie le moyen de mouiller des mines jusqu'à mille mètres. Mais on n'ira jamais les placer en plein Océan.

Il est prévu d'ailleurs dans les traités internationaux - je sais qu'on ne les respecte pas toujours - qu'on ne doit faire de mouillage de mines que dans les endroits nation qu'on peut contrôler. De plus, une ~~nation~~ qui mouille des champs de mines est obligé d'en aviser les autres.

M. FARJON, rapporteur. En ce qui concerne l'importance des convois à protéger, possédez-vous des indications suffisamment précises d'après les mouvements de la dernière guerre ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Il y a un plan de transports établi de concert avec l'état major général de l'armée.

M. FARJON, rapporteur. Vous avez parlé des contre-torpilleurs. On s'est demandé si l'utilisation de ces bâtiments était parfaitement justifiée et pourquoi les croiseurs éclaireurs préconisés par un certain nombre

de marines étrangères ont été abandonnés par la France.  
Vous savez que les forces des deux parties à la fin des guerres

**M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL.** Depuis le traité de Washington les nations construisent les croiseurs les plus puissants. On reviendra aux bateaux les plus puissants par la force même des choses. La lutte va s'instituer entre les divers pays sur le tonnage et la puissance des contre-torpilleurs. L'Italie répondra probablement à nos 2.400 tonnes par des bâtiments de 2.600 ou 2.800 tonnes. Nous reviendrons ainsi, par la force des choses, à la construction de croiseurs un peu plus puissants que ces contre-torpilleurs. Ces derniers présentent cependant déjà un certain avantage, puisqu'ils sont en état de lutter contre les vieux croiseurs laissés à l'Allemagne par le traité de Versailles.

**M. FARJON**, rapporteur. En ce qui concerne les refontes, à quel point en sont les réparations ? Dans quel but les a-t-on entreprises et quels résultats en attend-on ?

**M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL.** Je suppose que votre question porte surtout sur les refontes effectuées à bord des cuirassés de 23.000 tonnes. Ces bâtiments, il nous faut les conserver, parce que nous n'avons pas la possibilité d'en construire d'autres. Mais pour qu'ils soient utilisables efficacement il faut les mettre à la hauteur des progrès modernes, en particulier à la hauteur des progrès réalisés sur les bâtiments étrangers.

Ces cuirassés étaient par exemple en état d'infériorité manifeste au point de vue de la portée de l'artillerie.

Vous savez que la portée des canons a été une des grosses préoccupations de notre commandement pendant la dernière guerre. Nos cuirassés ne pouvaient tirer d'aussi loin que les cuirassés allemands ni même que les cuirassés autrichiens. Nous avons été ainsi conduits à modifier les dispositions de nos deux en donnant aux canons un angle de tir de 22°, ce qui leur assure une portée de 33 à 34.000 m., équivalente à celle réalisée sur les bâtiments étrangers.

Mais, à pareille distance, les canonniers ne peuvent plus percevoir la ligne de mettaison de l'ennemi. Les tourelles se trouvant à une hauteur de 8 à 9 mètres, l'horizon est à 11.000 m. environ et les pointeurs n'aperçoivent que les hauts des navires adverses. D'autre part, il est très difficile d'obtenir que les pointeurs puissent fixer leur tir exactement sur le même but. C'est alors que, réalisent en France MM. qui avaient été fait pendant la guerre par les Allemands et les Anglais et étudié après la guerre par les Italiens, nous avons organisé sur nos navires le télépointage qui permet à l'officier directeur du tir, placé dans la hune à 35 ou 36 mètres de hauteur, de diriger lui-même le tir et de le régler suffisamment.

Cette réorganisation a entraîné des travaux considérables parce qu'il a fallu installer à bord des grands tripodes à la place des anciens mât des cuirassés.

La portée de la grosse artillerie des cuirassés italiens ayant été poussée au-delà de 20.000 mètres, alors que celle de nos cuirassés ne dépasse pas 15 à 16.000 mètres, nous n'avions plus d'utilité à les conserver puisqu'ils se trouvaient incapables de répondre à leurs adversaires. Nous avons été ainsi conduits à modifier les dispositions de nos feux en donnant aux canons un angle de tir de 23°, ce qui leur assure une portée de 23 à 24.000 m., équivalente à celle réalisée sur les bâtiments étrangers.

Mais, à pareille distance, les canonniers ne peuvent plus apercevoir la ligne de flottaison de l'ennemi. Les tourelles se trouvant à une hauteur de 8 à 9 mètres, l'horizon est à 11.000 m. environ et les pointeurs n'aperçoivent que les hauts des navires adverses. D'autre part, il est très difficile d'obtenir que concentrer les pointeurs puissent ~~dixxix~~ leur tir exactement sur le même but. C'est alors que, réalisant en France ~~aux~~ qui avait été fait pendant la guerre par les Allemands et les Anglais et étudié après la guerre par les Italiens, nous avons organisé sur nos navires le télépointage qui permet à l'officier directeur du tir, placé dans la hune à 35 ou 36 mètres de hauteur, de diriger lui-même le tir et de le régler efficacement.

Cette réorganisation a entraîné des travaux considérables parce qu'il a fallu installer à bord des mats tripodes à la place des anciens mâts des cuirassés.

D'autre part, ces bâtiments présentaient des défauts considérables, qui se sont déclarés en particulier au moment de la perte de la France. Ils étaient insuffisamment organisés pour résister à une voie d'eau. Nous avons, de ce fait, eu beaucoup de travaux à effectuer pour les améliorer. Nous ne pouvions d'ailleurs pas songer à leur mettre des bulges comme sur certains cuirassés anglais.

En résumé, les travaux ont porté sur trois points: augmentation de l'angle de tir; organisation du télé-pointage; augmentation de la sécurité du navire.

mais l'organisation du télé-pointage nous ayant amenés à augmenter le poids sur l'avant, nos bâtiments se sont trouvés dans une situation fâcheuse au point de vue navigabilité par suite du contre-tirant d'eau: le tirant d'eau de l'avant était supérieur à celui de l'arrière, ce qui les faisait naviguer mal. Ils embarquaient en marche, ce qui était fort gênant pour l'utilisation des tourelles avant. Nous avons dû alléger la cuirasse d'avant afin de le relever légèrement et d'améliorer ainsi les conditions de navigabilité.

Les travaux qui concernent la sécurité, l'augmentation de l'angle de tir des pièces et l'installation des mâts tripodes sont terminés. Il ne reste plus à effectuer que les travaux relatifs au télé-pointage qui se sont trouvés retardés parce que nous n'avons pas voulu commander à l'étranger les appareils qui nous étaient nécessaires.

La "Bretagne", qui est le seul bâtiment possédant le télé-pointage, a des appareils provenant de la maison Wickers. Pour les autres, on s'est adressé à une maison française qui a été obligée de faire des études et a de ce fait subi un certain retard dans ses travaux. Je pense qu'à la fin de l'année prochaine, tous les autres cuirassés auront pu recevoir leur télé-pointage.

Il y a eu une autre série de travaux nécessaires pour ces cuirassés, qui n'étaient pas armés contre les avions.

Au total, la dépense pour chacun de ces bâtiments a été de l'ordre de 11 millions.

M. LEMERY. Faut-il considérer que les résultats sont bons et que le navire reste aussi maniable au point de vue de la navigation, de la manœuvre que vous pourriez avoir à faire en cas de guerre? N'y a-t-il pas de déplacement d'équilibre?

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Pas du tout, Monsieur le Sénateur. J'ai été embarqué sur le premier bâtiment dont on a modifié les dispositions d'artillerie et auquel on a appliqué un mat tripode et le télé-pointage: la "Bretagne". Je n'ai jamais remarqué qu'il y eut quelques difficultés de manœuvre. Au contraire, le commandant passait son temps à me dire que son navire se manœuvrait comme un you-you.

M. LE RAPPORTEUR. Et la vitesse?

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Pour tous les bâtiments, la vitesse se modifie dans un mauvais sens. Au cours de leur existence, ~~d'un~~ malgré toutes les résistances qu'on apporte aux désirs de modification, on est bien obligé d'en accepter quelque ~~entraînant une modification dans le~~ unes; certaines ~~un~~ déplacement et le navire ne peut pas rester dans la ligne d'eau du plan.

Je reconnais qu'il y <sup>en</sup> quelquefois des abus, mais M. le ministre va donner des ordres pour qu'ils n'aient plus lieu dans l'avenir.

M. LE RAPPORTEUR. Où en est la situation du "Béarn"?

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Les transformations se poursuivent; malheureusement, elles ne seront pas terminées au moment désiré parce que nous nous trouvons en présence d'un problème nouveau; il est naturellement difficile de transformer un bâtiment de 23.000 tonnes <sup>en</sup> pour faire un porte-avion.

M. LE PRESIDENT. A quelle somme est-on arrivé? Vous aviez prévu 80 millions au début?

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. 100 millions, Monsieur le Président. Le chiffre de 80 avait été rectifié. Il y avait eu des modifications apportées aux dépenses de l'ensemble du programme naval; elles avaient été évaluées lors des premières

études à 750 millions et ont été portées à 900 dès qu'on a commencé les travaux, à la suite de calculs plus précis sur les projets. Ce chiffre de 900 millions est celui auquel, en ce qui nous concerne, nous nous tenons exactement; nous n'aurons pas de dépassement. En ce qui concerne les constructions navales ; je crois que l'artillerie prévoit un dépassement de 35 millions sur son compte.

*Fayon*

M. LE RAPPORTEUR. Quelle est la dépense exacte en ce moment

M. L'AMIRAL CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Je n'ai pas ici les situations de payements. Je puis vous dire que le "Béarn" est à peu près à la moitié de sa transformation, par conséquent, nous avons effectué des travaux pour environ 50 millions.

*Fayon*

M. LE RAPPORTEUR. Estimez-vous que le "Béarn" une fois复习  
constituera  
sé donnera un élément intéressant pour l'armée navale?

M. L'AMIRAL CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. J'en suis convaincu, Monsieur le Rapporteur, sans pouvoir toutefois vous donner une affirmation à ce point de vue.

M. LE PRESIDENT. Comment voyez-vous le rôle du "Béarn"?

M. L'AMIRAL CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Je le vois accompagnant

les cuirassés et lançant ses avions sur la demande du commandement.

M. L'AMIRAL, chef d'état-major général. ...Les deux navires

M. LE PRESIDENT. Quels cuirassés?

M. L'AMIRAL, chef d'état-major général. Les cuirassés de 23.000 tonnes.

Fayon  
que M. LE RAPPORTEUR. Est-il d'une vitesse analogue à la leur? Nouvelles.

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Au moins aussi bonne car il sera moins immergé; il aura un fardage plus considérable mais <sup>de</sup>aura moins pied dans l'eau.

M. LE PRESIDENT. Je crois que nous ne conservons, ni vous, ni moi, de grandes illusions sur le rôle des cuirassés, la "Bretagne", par exemple, en cas de guerre?

M. DE LAVRIGNAIS. C'est encore heureux que nous les ayons.

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Si les nations qui peuvent entrer en lutte avec nous n'en avaient pas, je ne proposerais pas d'en construire. Nous les avons, et ils nous servent à deux fins: d'abord à former les équipages du temps de paix...  
simplement au nouveau temps.

M. LE PRESIDENT. Nous ne discutons pas cela.

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. ... Ils nous servent à une autre fin. Si vous supposez un conflit où l'Italie interviendrait et lancerait ses cuirassés vers Marseille et si, ce jour là, pour des raisons que j'ignore, nos sous-marins ne peuvent pas sortir ou agir, ne trouvez-vous pas que nous devons garder nos cuirassés et les entretenir au même niveau, au moins, que les italiens. Je ne parle d'ailleurs pas de constructions nouvelles.

M. LE PRESIDENT. Nous sommes tout à fait du même sentiment. Il est évident que si les cuirassés italiens sortaient, en cas de guerre, et menaçaient nos ports et nos bases, les nôtres auraient un rôle défensif, et même d'attaque, à remplir.

Mais il m'apparaît que s'il y avait demain une menace du côté de l'Italie, votre premier ordre, - je vous connais assez pour en être persuadé, - serait pour envoyer les sous-marins de la Méditerranée bloquer les ports italiens. Si vraiment l'éventualité de l'immobilisation et de la paralysie des sous-marins français venait à se produire, c'est qu'il y aurait une catastrophe sous-marine qui les détruirait tous.

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Cela pourrait être simplement du mauvais temps.

M. LE PRESIDENT. Et l'aviation?

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Je l'aime beaucoup, mais le mauvais temps est également à craindre pour elle.

*Fayon*  
M. LE RAPPORTEUR. Estimez-vous, Amiral, que les cuirassés ainsi modifiés soient supérieurs aux italiens? Il est à deux

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Ils le seront, ils ne le sont pas. En ce moment, nous sommes en état d'infériorité manifeste, parce que les cuirassés italiens ont terminé leurs différentes modifications.

*Fayon*  
M. LE RAPPORTEUR. Nous ne pourrons pas avoir fini les améliorations avant la fin de l'année prochaine?

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. L'industrie française n'est pas prête, et nous ne pouvons nous adresser à la maison Wickers, étant donné le taux de la livre.

*Fayon*  
M. LE RAPPORTEUR. Et les modifications de la "Bretagne"?

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Nous ne modifions que l'angle de tir; il avait été porté à 18° et il a été décidé de le porter à 23°.

M. LE PRESIDENT. Je vois sur votre programme un nouveau transport d'aviation. Quelle différence faites-vous entre le rôle du "Béarn" et le rôle de celui dont vous demandez le vote par le Parlement?

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. C'est un transport d'hydravions; ce n'est pas du tout la même chose. Il est à deux fins: c'est un bâtiment qui doit pouvoir servir de base mobile d'aviation, c'est-à-dire qui doit être prêt à aller constituer une base d'aviation maritime où il serait nécessaire d'en avoir une, par exemple à Saïgon, Dakar, Madagascar, aux Antilles.

Il est capable de transporter, faire vivre et utiliser des avions montés, ou en caisses et pouvant être montés à bord.

Mais il a un autre avantage: nous allons le munir de catapultes suffisantes pour qu'il puisse, à la mer, sans être obligé de stopper et quel que soit le temps, lancer au même titre que le "Béarn," ses appareils, qui n'auront pas à revenir sur le pont puisqu'ils ne le pourront pas, mais qui pourront amerrir près du bâtiment quelconque et être rehissés à bord du transport d'hydravions.

M. LE PRESIDENT. Quel est son prix?

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Les plans ne sont pas tout à fait achevés, mais ses caractéristiques sont les suivantes:

Il pourra transporter 18 appareils (chasse, observation, reconnaissance) tout montés en cale, 3 appareils du type le plus encombrant, appareils de chasse s'élevant du pont-, 4 catapultes.

*Fayon*  
**M. LE RAPPORTEUR.** Le chiffre ne doit-il pas être de 110 millions? Le tableau donne un peu moins, je crois.

*Le directeur des services techniques*  
**M. L'INGENIEUR-CHEF.** 106 millions.

**M. LE PRESIDENT.** Je vous remercie de ces explications et je m'excuse auprès de M. Le Rapporteur pour l'avoir interrompu. Mais ce point va être important dans la discussion particulière.

**M. LE RAPPORTEUR.** Aucun des croiseurs de 10.000 tonnes: "Duguay-Trouin"... n'est sorti?

**M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL.** Aucun essai n'a été fait jusqu'à présent. Le "Duguay-Trouin" est entré en armement pour essais, il va les commencer le mois prochain.

*Fayon*  
**M. LE RAPPORTEUR.** Il n'apparaît jusqu'ici aucune difficulté dans la construction de ces bateaux?

**M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL.** Les commandants et les officiers mécaniciens sont en général très contents de leurs bâtiments.

*Farjon*

M. LE RAPPORTEUR. Je voudrais vous poser un grand nombre de questions au point de vue de la construction. Quelles sont les possibilités des arsenaux?

*Le Directeur des services techniques*

M. L'INGENIEUR EN CHEF. Ces possibilités sont, à l'époque actuelle, conditionnées avant tout par les effectifs affectés aux constructions navales.

Le projet de budget de 1926 prévoit environ 6.000 ouvriers directement appliqués à ces constructions.

M. LEMERY. Sur 20.000?

*Le Directeur des services techniques*

M. L'INGENIEUR EN CHEF. Sur 19.000 ou un peu plus.

Il faut en retrancher à peu près 1.000 pour les travaux qui sont faits par les établissements d'Indret et de Guérigny, pour quelques bâtiments hors-programme, et pour l'armement des bâtiments construits par l'industrie, qui viendront faire leurs essais dans les ports; il y aura pour cela un certain nombre de journées de l'ordre de 6.000 par bateau. Il reste donc 5.000 ouvriers, ce que nous appelons l'effectif matriculaire, c'est-à-dire le nombre d'ouvriers inscrits sur les registres. Là-dessus, il y a des absents et quelques congés, pour lesquels on peut compter 5%, ce qui fait 4.750 ouvriers travaillant effectivement.

Le nombre de journées qu'on peut dépenser par an est par conséquent de  $4.750 \times 300$  (nombre de jours ouvrables) = 1.425.000.

En comptant 60 journées en moyenne par tonne, on arrive à trouver

que, dans ces conditions, l'ensemble de nos arsenaux peut livrer par an 24.000 tonnes de bateaux. Un examen plus profond que celui que je viens de développer conduit à faire une séparation entre les bateaux de surface et les sous-marins et à dire que nos arsenaux peuvent livrer par an environ 7.000 tonnes de sous-marins et 17.000 de bateaux de surface. Ces chiffres seraient du reste susceptibles d'augmentation si on augmentait les effectifs, mais l'éventualité ne se présente pas à l'époque actuelle.

*Fayon*

M. LE RAPPORTEUR. Je vous ai posé la question pour la raison suivante: J'ai fait le calcul approximatif de ce que pouvait représenter l'ensemble de la flotte, du statut naval, étant donné le nombre d'années que peut durer un bateau, en tenant compte de 175.000 tonnes de cuirassés et de 60.000 de porte-avions, on compte 20 ans...

*Le directeur des services techniques*  
M. L'INGENIEUR EN CHEF. Pour les cuirassés.

*Fayon*  
M. LE RAPPORTEUR. Si le pourcentage de rénovation représente 12.000 tonnes par an, les 360.000 tonnes de bâtiments légers de surface pour lesquels la durée est comptée à 15 ans,- et 16 pour les torpilleurs-, représenteraient une rénovation de 22.000 à 23.000 tonnes. Enfin, les 96.000 tonnes de sous-marins, ceux-ci étant calculés pour 12 ans, représentent annuellement 8.000 tonnes. Les sous-marins côtiers n'étant pas compris dans ce chiffre, il y aurait lieu de prévoir une augmentation de 4.000 tonnes.

Cela fait une rénovation totale de plus de 45.000 tonnes par an.

Vues les possibilités actuelles, les arsenaux feront 20.000 à 24.000 tonnes, il faudrait donc donner à l'industrie 20 à 2400 tonnes environ, ce qui correspondrait à la règle généralement suivie: 1/2 aux arsenaux, 1/2 à l'industrie. J'ai remarqué que, dans les programmes actuels, cette répartition est un peu modifiée au bénéfice des arsenaux qui comptent pour 30.000 tonnes, alors que l'industrie compte pour 24.000 seulement; mais dans le programme général, il semble que les arsenaux et les industries pourraient collaborer à peu près par moitié: 22.000 ou 24.000 tonnes chacun.

On évaluera la dépense par tonne en prenant comme prix moyen actuel 14.000 francs pour une tonne de cuirassé, de porte-avions, et de croiseur; 16.000 francs pour la tonne de torpilleur et contre-torpilleur; 20.000 francs la tonne de sous-marin.

J'arrive ainsi à une somme qui atteindrait au moins 700 millions. Je vous cite ce chiffre parce que, dans le rapport de la Chambre, il avait été question d'un chiffre inférieur: 560 millions d'après les évaluations faites au moment de la deuxième tranche, 640 millions à un autre endroit.

*Le directeur des services techniques*

M. L'INGENIEUR EN CHEF Le prix de revient que vous avez compté à la tonne est peut-être un peu élevé. Nous comptons pour les croiseurs 11.200 francs; pour les sous-marins, 17.500 et pour les sous-marins mouilleurs à mines 18.200 francs.

*Fayon*

M. LE RAPPORTEUR En définitive, ce chiffre de 640 million

serait donc approximativement exact? , et même sur une grande échelle, de la sorte que si nous continuons à produire dans le

cas de M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. En l'état actuel des choses, oui, mais les prix changent à tout instant.

Le programme de 1922 représentait environ 60.000 tonnes, celui de 1923 (sous-marins côtiers): 8.000, celui de 1924 32.000, et celui de 1925, 54.000; soit au total 156.000 tonnes, pour les 4 ans, et 44.000 tonnes par an. Nous sommes approximativement dans les limites.

*le directeur des services techniques*  
M. L'INGENIEUR EN CHEF. Nous sommes inférieurs aux limites,

mais il y a eu la mise en route.

*Fayon*  
M. LE RAPPORTEUR. C'est ce qui explique que le chiffre actuel apparaisse supérieur aux possibilités de constructions annuelles.

*le directeur des services techniques*  
M. L'INGENIEUR EN CHEF. Nous parvenons actuellement à 33000 tonnes pour les arsenaux.

*Fayon*  
M. LE RAPPORTEUR. Je croyais que le chiffre porté était 30.

*le directeur des services techniques*  
M. L'INGENIEUR EN CHEF. Cela dépend si l'on compte le déplacement de Washington ou le déplacement réel. Avec ce dernier, cela fait 33.000 tonnes.

Le programme qui est en ce moment soumis aux délibérations

<sup>peu</sup>  
du Sénat porte sur un plus d'une année, et même sur une année et demi, de telle sorte que si vous rapportez la production annuelle de ce programme à l'année, vous avez 22.000 tonnes pour les arsenaux. Si l'on jette un coup d'œil sur l'ensemble du reliquat de la deuxième tranche, c'est-à-dire sur le projet initial, on voit qu'il porte un total de 226.000 tonnes, devant être exécutées en 4 ans 1/2, ce qui fait 50.000 par an.

Vous voyez que nous sommes tout à fait dans les limites, puisqu'il y a sensiblement la même chose pour les arsenaux et pour l'industrie.

M. LE RAPPORTEUR. Les mises en chantier envisagées pour les besoins du fragment de tranche actuel seraient déterminées ainsi:

1 (?) croiseur à Brest, 2 contre-torpilleurs à Lorient, 3 à l'industrie, 2 sous-marins (~~échus~~) mouilleurs de mines à Toulon un mouilleur de mines de surface à Lorient, 4 torpilleurs à l'industrie. Les cales des arsenaux suffiraient-elles?

*C direction des services techniques*  
M. L'INGENIEUR EN CHEF. Elles sont suffisantes pour construire ces bateaux. Du reste, une fois ces mises en chantier terminées, on peut dire que les cales seront occupées jusque vers la fin de l'année prochaine dans les arsenaux. L'industrie a beaucoup plus de cales que nous.

M. LE RAPPORTEUR. Pour reprendre la question de la défense

des colonies, quelle est l'autorité chargée de défendre les côtes des colonies?

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Le ministre des colonies, et la marine lui prête son concours. Ceci n'est pas réglé par une loi, mais par un décret.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Les ministres des colonies sont responsables...de la garde et de la défense extérieure et intérieure des territoires placés sous leurs ordres. Il y a de plus le décret de 1905, qui traite de la collaboration de la marine avec les colonies: "Les projets d'ensemble concernant les dépenses navales des places maritimes aux colonies sont arrêtées par le ministre de la marine après entente avec le ministre des colonies....sont arrêtés par le ministre des colonies après entente avec le ministre de la marine."

M. LE RAPPORTEUR. Quelles sont les forces navales ~~dans les stationnées dans les~~ stationnaires des colonies? Y a-t-il parmi ces forces des éléments qui ont une véritable valeur militaire où sont-<sup>le</sup> ce ~~des~~ stationnai-  
res?

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Voici l'énumération des forces d'outre-mer:

Division navale du Levant: 3 avisos, 2 canonnières; ainsi

qu'un yacht, plus spécialement chargé, à cause de son aménagement et de sa plus grande habitabilité pour l'équipage, de stationner à Djeddah, dans la Mer Rouge.

En Extrême-Orient, nous avons un croiseur-cuirassé, le "Jules Ferry", qui doit rentrer à la fin de cette année. Le "Jules Michelet" est parti hier de Toulon pour le remplacer; bien entendu, le premier ne rentrera que si les circonstances le permettent. Il y a ensuite 2 sloops de 1200 et 1400 tonnes, 2 avisos, et 5 canonnières fluviales. En raison des événements de Chine, une canonnière supplémentaire: l'"Alerte", va être armée à Cherbourg, de façon à pouvoir faire la traversée de l'Océan Indien dans des circonstances favorables. Dans l'Extrême-Orient, nous avons 2 canonnières dont l'entretien est en partie payé par le Gouvernement de l'Indo-Chine.

Dans l'Océan Indien, nous avons en principe un sloop, qui vient de rentrer à Rochefort pour des réparations, c'est le "Bellatrix", qui retournera ensuite à Madagascar.

Dans les eaux du Pacifique, nous avons un sloop: l'"Aldébaran" mais deux en réalité: l'"Aldébaran" et la "Cassiopee", celui-ci devant remplacer le premier.

*En station dans*  
Dans le stationnaire de l'Atlantique, nous avons 2 sloops, le "Ville d'Ys" et le "Regulus"; le premier fait en même temps la campagne de Terre-Neuve, le second fait les côtes occidentales de l'Afrique et vient de remonter au Maroc. A Dakar se trouve 1 canonnière: l'"Émportée".

M. PARROT, rapporteur. Quelles sont les installations existant entre-mer et pouvant être utilisées à Saigon.

Dakar. Nous utilisons ainsi nos bâtiments en dehors des missions proprement dites d'hydrographie, à collaborer à cette hydrographie dans la mesure du possible.

Ils nous rendent des services sur tous les points signalés, en particulier par le ministre des colonies.

En réalité qu'une seule base d'opérations, Dakar. Comme points d'appui de la flotte, Diego-Suarez, Saigon et Port de France ont seuls été conservés. Nouméa a été abandonné.

À Port de France se trouvent un certain nombre de vieux établissements appartenant à la Marine, dont les intérêts sont gérés par un colonel d'artillerie en résidence à Port de France. Il y a là-bas quelques matériels de barrage ainsi que les logements suffisants pour recevoir tout le matériel nécessaire en vue d'opérations de barrage et de dragage, matériel que nous constituerons au fur et à mesure que les crédits nous sont accordés par le Parlement.

Il est prévu que dans ces points d'appui les bâtiments seront mobilisés sur place pour assurer les services de dragage de mines, de mouillage de filets, de reconnaissance et d'arraisonnements.

À Saigon se trouve un arsenal. Il a été cédé à la colonie avec la volonté qu'en cas de mobilisation la Marine pourrait en repartager la direction et la gestion.

M. PARROT, rapporteur. Au point de vue de la défense terrestre, y a-t-il dans ces divers ports des batteries et des défenses fixes ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. De défense terrestre, y a-t-il dans ces divers ports des batteries et des fortifications fixes ?

M. FARJON, rapporteur. Quelles sont les installations existant outre-mer et pouvant être utilisées à Saïgon, Dakar, Fort de France, etc.?

M. LEMERY. Fort de France n'existe plus comme base navale. Les points les canons ont été ramenés en France pendant les hostilités.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Nous n'avons plus en réalité qu'une seule base d'opérations, Dakar. Comme points d'appui de la flotte, Diego-Suarez, Saïgon et Fort de France ont seuls été conservés. Nouméa a été abandonné.

A Fort de France se trouvent un certain nombre de vieux établissements appartenant à la Marine, dont les intérêts sont gérés par un colonel d'artillerie en résidence à Fort de France. Il y a là-bas quelques matériels de barrage ainsi que les logements suffisants pour recevoir tout le matériel nécessaire en vue d'opérations de barrage et de dragage, matériel que nous constituons au fur et à mesure que les crédits nous sont accordés par le Parlement.

Il est prévu que dans ces points d'appui les bâtiments seront mobilisés sur place pour assurer les services de dragage de mines, de mouillage de filets, de reconnaissance et d'arraisonnement.

A Saïgon se trouve un arsenal. Il a été cédé à la colonie avec la réserve qu'en cas de mobilisation la Marine pourrait en reprendre la direction et la gestion.

M. FARJON, rapporteur. Au point de vue de la défense terrestre, y a-t-il dans ces divers ports des batteries et des fortifications fixes ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. La défense terrestre dépend essentiellement du ministère des colonies. Plusieurs de ces ports sont très bien défendus. En particulier à la rivière de Saigon, à Saint-Jacques, avant la guerre se trouvaient des batteries très bien organisées. Mais sur beaucoup de points les canons ont été ramenés en France pendant les hostilités.

Le conseil supérieur des colonies s'est occupé récemment de la défense de Dakar et cette question est suivie très attentivement par le ministère des colonies.

M. LE PRESIDENT. Le conseil supérieur des colonies a-t-il auprès de lui des techniciens ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Il appelle en consultation un sous chef d'état major général de la Marine, ainsi que des officiers de l'armée coloniale, en particulier de l'artillerie coloniale.

M. LE PRESIDENT. Ses décisions vous sont-elles soumises ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Le conseil supérieur de la défense nationale est saisi de toutes ces questions, mais la Marine n'a pas elle-même à intervenir.

M. LE PRESIDENT. Les décisions ne sont donc pas soumises à votre visa ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Prochainement.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Non.

M. FARJON. Rapporteur. Comment se ferait éventuel-

lement le ravitaillement en munitions de vos unités aux colonies?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Il est prévu dans ce but à la mobilisation un certain nombre de transports de munitions, en outre d'autres transports pourraient être utilisés dans des parages rapprochés. A cet égard, l'Etat Major général a prévu la réquisition de bâtiments spécialement choisis.

M. FARJON, rapporteur. Vous avez parlé de la possibilité de mouiller des champs de mines pour protéger aux colonies des côtes dont la sécurité serait menacée. Votre approvisionnement en mines permettrait-il cette opération?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Notre approvisionnement nous permettrait cette opération si nous avions toute sécurité dans la métropole, c'est à dire si nous étions libres de disposer ailleurs que dans la métropole des mines que nous possédons. En effet, les mines qui seraient utilisées sont celles qui se trouvent à bord des mouilleurs de mines.

M. FARJON. rapporteur. Pouvez-vous nous donner quelques renseignements sur les communications avec les colonies soit par câbles, soit par T.S.F. ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Prenons d'abord les communications par câbles. La métropole n'est reliée par des câbles exclusivement français qu'avec l'Afrique du

Nord et nos possessions de l'Afrique occidentale et équatoriale. Pour les communications par câbles avec Madagascar, la côte des Somalis, l'Indo-Chine, les Indes, l'Amérique et l'Océanie, nous sommes tributaires des compagnies anglaises et américaines.

Communications par T.S.F. Il existe de grands réseaux au moyen des stations intercoloniales suivantes: Croix d'Hins, 6.000 mètres de longueur d'onde, appartenant aux P.T.T., Lyon Lacroix, 5.000 mètres de longueur d'onde, appartenant aux P.T.T., Bazelande 3.000 mètres de longueur d'onde appartenant à la Marine, et Saint-Pierre-des-Corps appartenant à la Guerre. Puis Bamakou, 3.000 mètres de longueur d'onde, appartenant aux colonies et à l'Afrique Occidentale, Brazaville 4.000 mètres de longueur d'onde appartenant aux colonies et à l'Afrique Equatoriale, Tananarive, 4.000 mètres de longueur d'onde appartenant à Madagascar et Saïgon, 6.000 mètres de longueur d'onde appartenant à Radio-France.

Aux Antilles et en Océanie nous n'avons pas de poste puissant permettant d'assurer la liaison bi-latérale. Nous avons aux Antilles un poste appartenant à la Marine dont nous avons proposé la cession au ministère des Colonies. La Syrie, avec le poste de Beyrouth-Djéderdé est obligée d'avoir recours à un relai: Bizerte-Sidi-Abdalla. Ce relai est français d'ailleurs.

En résumé, sauf pour les Antilles et l'Océanie, nous sommes en communication avec toutes nos possessions dans le monde entier.

M. LEMERY. J'ai déposé, il y a trois ans, une proposition de loi pour compléter le réseau intercolonial. Cette proposition qui aurait dû être renvoyée aux commissions de l'Armée et de la Marine, est actuellement pendante devant la commission des travaux publics du Sénat. Notre collègue M. Ordinaire, chargé du rapport, m'a affirmé qu'il déposerait ce rapport prochainement. Les commissions de l'Armée et de la Marine devraient avertir la commission des travaux publics de l'urgence que présente cette question. La dépense envisagée est relativement peu élevée, puisque les budgets coloniaux pourraient être appelés à en prendre leur part.

M. TISSIER. Dans l'hypothèse d'une guerre avec l'Allemagne seule ou aidée par une puissance méditerranéenne, notre but serait de détruire la flotte allemande. Vous grouperez donc vos croiseurs cuirassés en vue d'une bataille au large ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Si la flotte allemande se présentait groupée, nous essayerions de la détruire évidemment? Mais nous ne pouvons pas supposer qu'elle viendra groupée dans l'Océan. Si elle se présente groupée ce sera uniquement pour bombarder un port comme Dunkerque ou Zeebruge.

M. TISSIER. Comment la combattrez-vous alors ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Nous formerons en convois nos transports de troupes qui seront accompagnés par nos bâtiments de guerre.

de torpilleurs ? Qu'avez-vous fait pour empêcher la flotte allemande de sortir ?

M. TISSIER. Je suppose la flotte allemande sortie de ses ports avant la déclaration de guerre, puis venant menacer et même détruire Dunkerque ou le Havre. Comment allez-vous vous opposer à ses desseins ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Au moyen des sous-marins et des avions. Nous possédons des avions de bombardement.

M. TISSIER. Pour empêcher une offensive contre un port, vous ne vous servirez que de l'aviation ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Nous nous servirons des avions en attendant qu'arrive sur les lieux une flotte plus puissante que la flotte allemande.

M. TISSIER. Je suppose que pour une raison quelconque il y ait une bataille navale, et que la flotte allemande détruise la vôtre, ce qui est possible...

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. C'est peu probable.

M. TISSIER. C'est une possibilité tout de même. Comment protégez-vous nos côtes en pareille hypothèse ?

Le programme que vous nous soumettez prévoit-il assez de sous-marins et de torpilleurs ? N'aurions-nous pas intérêt - en vue de répondre à des besoins urgents, et aussi pour nous créer une situation morale meilleure lors des futures conférences de Washington - à retarder la construction des unités de surface, croiseurs, transporteurs d'avions, etc., pour construire plus de sous marins ou

de torpilleurs ? Puisque nous sommes obligés de ménager notre argent, il vaudrait peut être mieux faire porter notre effort sur les sous-marins et les torpilleurs, quitte à reprendre plus tard la construction des unités de surface.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Pour les croiseurs nous ne pouvons pas en arrêter la construction. Leur nombre est tout à fait insuffisant pour les objectifs que nous avons en vue. Quel est en effet notre objectif principal ? La défense des côtes ou celle des lignes de communication ?

Personnellement, j'estime que la défense de nos lignes de communication, c'est à dire la protection des transports de troupes et du matériel de guerre est plus importante que la défense du littoral. Qu'avons-nous à craindre sur le littoral ? Un effet moral surtout.

M. TISSIER. La destruction de nos ports.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Il se peut que les circonstances aidant les cuirassés allemands puissent venir pendant deux ou trois heures bombarder Dunkerque. Ce sera pour eux une opération déjà difficile avec nos sous-marins.

M. LE HARS. Et nos mines.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Nous avons aussi des contre-torpilleurs.

M. TISSIER. Le raisonnement que vous tenez pour la Manche vaut également pour la Méditerranée. Là on ne pourra

pas songer à protéger nos communications d'une façon efficace si nous avons contre nous l'Italie et l'Espagne. Nous manquerons alors de sous-marins et de torpilleurs.

Quant à nos communications en Atlantique elles sont peut être moins importantes qu'en Méditerranée.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Nous ne le savons pas. Nous pouvons être conduits à faire presque toutes nos communications par l'Océan.

M. TISSIER. Cela me semble assez difficile.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Dans l'Océan les croiseurs sont indispensables.

M. TISSIER. Quelles sont les nouveautés introduites dans les croiseurs en construction pour éviter qu'ils tombent à la rencontre d'une torpille ou d'une mine ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Les croiseurs de 10.000 tonnes dont nous demandons la mise en chantier en 1925 présentent un avantage considérable sur les croiseurs précédents et sur la plupart de ceux construits à l'étranger. Nous pensons que leur sécurité est assurée d'une façon suffisante contre les torpilles et les mines.

M. TISSIER. Par quel système ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. A la suite d'expériences poursuivies à Lorient, sous la direction du directeur des services techniques, nous avons trouvé un système de bulges intérieurs. Il y a d'une part, à l'intérieur des

cloisons renforcées et d'autre part, à l'extérieur, des blindages. L'ensemble nous permet de penser qu'une bonne moitié de la puissance motrice du bâtiment sera protégée. Dans ces conditions, la flottabilité, la navigabilité et la stabilité du bâtiment seraient assurées d'une manière beaucoup plus efficace que sur aucun croiseur étranger.

M. TISSIER. Vos expériences ont-elles été poursuivies sur modèle?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Sur petit modèle. Nous nous proposons de les continuer sur grand modèle.

M. TISSIER. Il serait intéressant de les faire sur un vieux bateau allemand.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Nous les faisons sur un caisson spécialement fabriqué, exactement semblable aux caissons de nos croiseurs.

M. TISSIER. Comment l'aménagement des croiseurs est-il compris pour le transport des avions ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Ils seront munis de catapultes. Les derniers doivent porter trois avions.

M. TISSIER Combien en portent les derniers bateaux américains ?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL. Les bâtiments genre Homar en portent deux, mais dans des conditions qui ne sont pas parfaites.

M. TISSIER.- Pour les sous-marins, vous ne pouvez pas obtenir facilement la vitesse en plongée et la vitesse en surface que vous désirez, mais n'y aurait-il pas intérêt à donner à ces bâtiments une plus grande vitesse en plongée même au détriment de la vitesse en surface?

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL.- L'opinion de l'état major général, c'est qu'il faudrait pouvoir, autant que possible, augmenter les deux vitesses. La vitesse en surface présente un intérêt considérable car elle double en quelque sorte la vue du sous-marin. Elle permet, en effet, à un bâtiment sous-marin, lorsqu'il aperçoit à l'horizon une fumée et lorsqu'il est arrivé à déterminer le sens de marche de cette fumée, de se placer sur la route probable de son adversaire.

La vitesse en plongée présente également son importance. Un bâtiment sous-marin qui n'a pu se placer exactement sur la route de l'ennemi ou qui voit cet ennemi chercher à s'échapper en décrivant des zigs zags, est avantage si sa vitesse en plongée peut lui permettre de se placer de nouveau sur la route de son adversaire.

Seulement l'augmentation de la vitesse en plongée entraîne une grosse augmentation de poids. On est rapidement limité par le poids. Les Anglais, pendant la dernière guerre, avaient construit des sous-marins ayant une grande

vitesse en plongée et dont la destination était d'attaquer les sous-marins allemands. Mais actuellement toutes les marines en sont au même point: la vitesse en surface est aussi grande que le permet le moteur de surface qu'on peut construire et la vitesse en plongée est aussi grande que le permettent les espaces intérieurs réservés aux accumulateurs et la puissance de ces accumulateurs.

M. LE PRESIDENT.- Le problème a-t-il été posé aux constructeurs?

M. LE MINISTRE.- Il est posé à tous les électriques du monde entier.

M. LE PRESIDENT.- Mais il n'a pas été posé aux constructeurs de moteurs.

M. LE DIRECTEUR DES SERVICES TECHNIQUES.- Des calculs assez simples, qui ont été développés dernièrement par un ingénieur attaché à la section technique, démontrent que la vitesse tant en plongée qu'en surface d'un sous-marin de 3.000 tonnes - c'est le tonnage actuel de ce genre de bâtiment - a une limite. Prenons un sous-marin ayant un armement moyen. Calculons, en fonctions du déplacement, le poids de cet armement et le poids de la coque. Nous obtiendrons le poids disponible pour les appareils propulseurs. Ici, on peut faire deux hypothèses extrêmes: ou consacrer ce poids disponible au

moteur de surface en négligeant le moteur de plongée, ou le contraire.

On arrive à cette conclusion qu'un sous-marin ayant seulement un moteur de surface ne pourrait pas dépasser 21 noeuds et qu'un sous-marin ayant seulement un moteur de plongée ne pourrait dépasser 14 noeuds.

Il ne faut pas prendre ces chiffres comme ayant une valeur absolue car il y a des éléments variables dont il faudrait tenir compte, mais ils donnent une indication vraie dans son principe.

Si l'on examine les résultats obtenus à l'étranger jusqu'à présent, on constate que la plus grande vitesse atteinte en plongée est de 13 noeuds, chiffre inférieur à la limite indiquée par les calculs.

M. TISSIER.- La solution du problème ne doit pas être cherchée uniquement du côté de l'électricité.

M. LE DIRETEUR DES SERVICES TECHNIQUES.- Je parle des résultats obtenus en l'état actuel de la technique. Si l'on arrive à construire des moteurs plus légers que les moteurs actuels...

M. LE PRESIDENT.- C'est toute la question. Le problème n'a pas été posé jusqu'à présent à tous les constructeurs.

Diesel.

M. LE DIRECTEUR DES SERVICES TECHNIQUES.- C'est tout le problème du moteur léger.

M. LE PRESIDENT.- Le problème de la diminution du poids du moteur.

M. LE DIRECTEUR DES SERVICES TECHNIQUES.- Nous en poursuivons la solution d'une façon continue en accord avec les spécialistes du Diesel.

M. LE MINISTRE.- Il y a aussi la question du poids des accumulateurs. C'est là un problème technique posé depuis des années à tous les techniciens de l'électricité. C'est un très gros problème.

M. TISSIER.- Il ne faut pas regarder seulement du côté de l'électricité. On a réalisé des progrès considérables dans l'aviation le jour où l'on a pu diminuer le poids du moteur. Certes la solution n'est pas facile à trouver, mais il faut la chercher. La Marine ne considère-t-elle pas qu'il faudrait ouvrir des concours, encourager les chercheurs?

M. LE DIRECTEUR DES SERVICES TECHNIQUES.- En ce moment nous nous préoccupons de développer la puissance du moteur Diesel.

M. TISSIER.- Il y a d'autres moteurs que le Diesel.

M. LE DIRECTEUR DES SERVICES TECHNIQUES.- La puissance du Diesel paraissait limitée. La France est le seul pays qui ait engagé des études aussi avancées dans la voie de l'augmentation de la puissance de ce moteur. Nous avons dernièrement commandé un Diesel de 3.000 chevaux qui a terminé ses essais. Nous en avons commandé 3 autres de 6.000 CV. Il n'y a pas à ma connaissance une seule nation qui ait des moteurs Diesel de sous-marins c'est à dire des moteurs légers, développant une puissance aussi considérable.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL.- En Angleterre, les moteurs les plus puissants sont de 3.000 CV. Le Japon seul aurait commandé dernièrement chez Sulzer un moteur de 6.000 CV.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas douteux, c'est certain.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL.- Il ne faut pas se contenter du Diesel, il faut chercher.

M. LE CHEF D'ETAT MAJOR GENERAL.- Nous en avons commandé 3: un au Creusot, un autre à Winthertur chez Sulzer et le troisième chez Lefèvre (?) .

M. LEMERY.- Vous avez demandé des licences.

M. LE DIRECTEUR DES SERVICES TECHNIQUES.- Nous nous préoccupons de faire reconstruire des Diesel par Indret. Une fois que cet établissement aura acquis la technique indispensable, nous pourrons l'utiliser comme

laboratoire d'expériences et chercher à pousser les essais plus loin.

Un autre problème hante les esprits: celui de l'emploi du même moteur en plongée et en surface. Nous nous étions mis en rapports, à cet égard, avec M. Claude, mais il a interrompu les pourparlers et paraît avoir abandonné l'idée de poursuivre ses recherches de ce côté.

M. LE PRESIDENT.- Nous ne saurions trop vous féliciter de votre initiative. Je me permets de rappeler à M. le chef d'état-major qu'un de ses prédecesseurs s'était senti en mauvaise posture devant la commission de la marine de la Chambre lorsque nous lui avions reproché de n'avoir pas fait le nécessaire.

M. TISSIER.- Je voudrais que la Marine sorte un peu de ses traditions et qu'elle s'adresse à tous les constructeurs de moteurs, non pas seulement aux constructeurs de Diesel. Il ne faut pas se contenter du Diesel, il faut chercher un moteur léger, quel qu'il soit, capable de fournir sous un poids déterminé telle ou telle puissance. Il faut laisser aux initiatives la liberté de se développer. Sans quoi nous recommencerons l'école du passé. Lorsque la guerre a éclaté, nous n'avions pas les sous-marins nécessaires, doués de la vitesse indispensable. Je n'ai pas besoin de rappeler les illusions qui sont tombés à propos du Diesel. Cela, il ne faut pas le recommencer dans l'intérêt de la Marine et de la France.

je vous avoue, non par cette conviction que la commission de  
la marine n'aurait pas mes sentiments, mais pour faire comprendre au Ministre

*de l'arrimage,*

M. ~~Maltez~~. Messieurs, j'ai entendu avec grand plaisir M. le Chef d'Etat-Major général dire que les prévisions du programme actuel n'étaient pas définitives mais pouvaient être augmentées; j'ai écouté avec satisfaction la définition du rôle des batiments de surface et des sous-marins. Enfin j'avoue qu'il m'a été profondément agréable d'entendre sa dernière réponse, lorsqu'il nous a déclaré que *les batiments de surface ne pouvaient pas, au point de vue de l'Etat-Major général, être diminués.* Si je me reporte en effet au traité de Washington, dressé par les nations anglo-saxonnes, je constate qu'il a eu surtout pour but de nous limiter sur ces batiments de surface qui ont, à mon avis, la plus haute utilité et ne peuvent pas être remplacés par les sous-marins dans la suprématie des mers.

Permettez-moi d'ajouter que ce traité de Washington a été, à mon point de vue, désastreux pour la France. Je demande donc de la façon la plus formelle que, dès que nous pourrons reprendre un peu de notre liberté et que la question financière le permettra aussi, on pousse le plus possible sur ces batiments de surface qui, je le répète, sont de première utilité pour la France.

En m'adressant à vous particulièrement, Monsieur le Ministre, et en m'excusant d'élargir un peu la question, je vous rappelle que nous avons lu l'autre jour une lettre de M. le Ministre des Finances, nous en avons vu la reproduction dans les journaux.

Sans vouloir la critiquer à fond, je trouve un peu comminatoire

Je vous demande, -et je suis convaincu que la Commission de la Marine partagera mon sentiment,- de faire comprendre au Ministre des Finances qu'en l'état actuel des choses, le département de la Marine est peut-être le seul qui ne puisse faire des économies et même, -je m'en excuse,- devrait demander des augmentation

M. LE MINISTRE. Permettez-moi de vous faire observer, Monsieur le Sénateur, que certains journaux ont interprété cette lettre de façon tendancieuse; mais je ne pense pas que ce soit sur eux que vous vous basiez. Il ne s'agit pas de faire des diminutions, mais de réduire les augmentations demandées. Le Sénat a voté cette année un budget qui s'élève à environ 1.250 millions; les projets qui ont été établis par les services du ministère et que j'ai trouvés lors de mon arrivée, comportaient une augmentation de 500 millions sur ce chiffre. C'est cette augmentation que le Ministre des Finances demande de réduire, en raison de la situation financière.

Je n'ai pas besoin de vous assurer que cette question m'a préoccupé fortement depuis que je suis chargé de ce ministère; je l'ai examiné de très près, et j'ai fait constater par mes services qu'il aurait peut-être été possible de faire quelques petites diminutions. J'ai demandé à ce sujet à M. le Ministre des Finances d'avoir une conversation avec lui, dans laquelle je lui exposerai les raisons qui justifient dans une certaine mesure cette augmentation, plus importante pour la Marine que pour les

autres ministères. Ces raisons sont, d'une part, que dans le budget de 1925, il a été fait des abattements assez considérables par suite des reports des années précédentes, et que, par conséquent, les chiffres votés ne représentent pas intégralement les dépenses faites; d'autre part, par suite des réductions effectuées dans ce budget de 1925, il y a eu plutôt consommation des stocks existants au lieu de constitution de nouveaux stocks, à laquelle il serait pourtant indispensable que nous arrivions.

Il y a une autre raison: C'est que, par suite de la hausse générale des prix, une partie de notre budget subit automatiquement, même si nous ne faisons aucune dépense supplémentaire, cette augmentation de prix.

Il se présente d'autre part des raisons d'ordre général, d'ordre financier, que je ne puis discuter ici, mais qui pourraient amener le Gouvernement, et même les Commissions de la Chambre et du Sénat, à trouver cette augmentation globale de 500 millions (ce qui représente 40% de plus-value sur le dernier budget) comme excessive. Voilà ce que l'on me dira. Je ne puis dire qu'une chose: c'est que je me déferai de monnieux.

M. LEMERY. En ce qui concerne la mise en chantier d'unités nouvelles, le débat est à peu près épuisé, et il ne nous reste qu'à remercier M. le Ministre de la Marine et ses collaborateurs des indications qu'ils nous ont apportées tout-à-l'heure.

J'ai indiqué à M. le Ministre que j'avais l'intention d'intervenir et de demander une importante modification de crédit, afin de manifester la volonté du Sénat de faire aboutir les réformes

indispensables;

Les explications données ici-même me confirment dans l'intention que j'avais manifestée, il y a huit jours, à M. le Ministre.

Il ressort des renseignements donnés que, depuis 1915, nous n'avons pas lancé d'unités nouvelles, alors que la Grande-Bretagne a lancé depuis la même année 6 cuirassés, 6 unités porte-aéronefs, 37 croiseurs, 17 conducteurs d'escadrille, 183 torpilleurs, et 71 sous-marins. De leur côté, les Etats-Unis ont lancé dans le même laps de temps 10 cuirassés, 4 croiseurs légers, 243 torpilleurs. Enfin l'Italie a fait 5 croiseurs légers, 30 contre-torpilleurs, 10 sous-marins depuis la guerre.

A tout cela, nous n'avons à opposer que de vieilles unités, qui n'ont plus de valeur militaire réelle. Je traduis certainement la pensée de tout le monde en disant que notre flotte n'existe actuellement qu'en espérances. Elle sera ce que nous efforçons de la rendre par notre effort depuis deux ans, par les programmes votés, mais, à l'heure actuelle, les toutes petites unités construites pendant la guerre figurent à l'inventaire de cette flotte pour près d'un quart de la valeur totale, et nous <sup>on</sup> a dit d'autre part la situation des cuirassés d'avant-guerre. C'est pourquoi je peux dire que notre flotte n'existe pas.

Or, si nous n'avons rien lancé, alors que les Anglais, les Etats-Unis, les Italiens, ont lancé le nombre considérable de bateaux que j'indique, nous avons dépensé cependant \$ 593.742, 93. Sur cet ensemble, les crédits affectés à la reconstitution de la

flotte, qui est notre but essentiel, représentent pour les arsenaux 858.454.000 francs et pour les achats à l'industrie 51419500 soit 1.372.649.000 francs pour mettre en état notre matériel, en avoir un qui puisse correspondre à peu près à celui de nos concurrents. J'ai eu la curiosité de demander à M. le Ministre de la Marine une décomposition de ce budget et, du travail qu'il a bien voulu m'envoyer, il résulte que pour les 5 années, la moyenne employée dans les dépenses pour les constructions navales est de 23% de notre budget.

Or, avant la guerre, alors que nous avions une flotte considérable, nous employons 54% de la totalité des crédits aux bâtiments neufs. Il y a par conséquent un coulage, un gaspillage considérable. Je pensais bien que ce coulage existait dans les arsenaux, et lorsque j'ai entendu tout-à-l'heure M. le Directeur des constructions navales nous dire que, sur 20.000 ouvriers, il y en avait 4.500 pour celles-ci, j'ai été confirmé dans mon opinion.

J'estime que la proportion d'ouvriers employés à des réparations qui ne donnent pas de valeur militaire aux navires est très exagérée et qu'il nous faut remédier à la situation.

J'adjure M. le Ministre de la Marine d'y mettre fin. Nous n'aurons pas de paix ici avant que ce ne soit fait. La réforme des arsenaux avait abouti à un vote de la Chambre et à un vote de cette Commission, elle allait être portée devant le Sénat lorsque le projet a été retiré par votre prédecesseur pour des raisons qui ne nous paraissent motivées par des considérations d'utilité

militaire et de défense nationale.

M. LE MINISTRE. Monsieur le Président, les observations de M. le Sénateur Lémery sont relatives à deux ordres de considérations assez différents. L'un se rapporte à la question des bateaux qui ont été lancés. Je suppose que M. le Sénateur a voulu dire: bateaux entièrement achevés, car s'il ne s'agissait que de lancement certains ont eu lieu.

M. LEMERY. Je veux dire que nous n'avons aucun nouveau bateau en service, et que nous avons cependant dépensé 5 milliards, 600 millions.

M. LE MINISTRE. Vous parlez donc d'achèvement, et non pas de lancements. Il est certain qu'après la guerre, pour des raisons que vous connaissez, les crédits mis à la disposition du ministre de la Marine ont été, si l'on tient compte de l'augmentation générale des prix et de la dépréciation du franc, inférieures à ce qu'ils étaient avant la guerre, si nous comptons par exemple le franc à 25 centimes. Comme il y a certaines dépenses qu'il est difficile de réduire, il en est résulté une diminution des crédits affectés aux constructions. Remarquez que je plaide en ce moment pour mes prédécesseurs et non pour moi-même.

En ce qui concerne l'importance considérable des crédits affectés aux réparations par rapport aux constructions navales,

j'en ai, ainsi que je vous l'ai déclaré à la dernière séance, été frappé dès le premier examen que j'ai fait de la question au ministère. Je dois dire qu'ayant étudié, je suis arrivé à la conclusion que je vous ai indiquée qu'une partie importante de ces dépenses est absolument nécessaire, et je suis tout prêt à prendre la responsabilité de leur continuation: ce sont celles qui sont relatives à la mise en état des cuirassés.

Précisément puisque l'état de notre budget ne nous permet pas d'en construire des nouveaux, nous devons mettre en état ceux que nous possédons afin qu'ils aient la puissance maxima qu'il leur est permis d'avoir. Si importantes que soient les dépenses qu'ils nécessitent, celles-ci sont cependant extrêmement minimes par rapport à celles qu'entrainerait la construction de cuirassés neufs.

Ces réserves étant faites pour les cuirassés et pour les dépenses qui sont d'ailleurs presque toutes relatives à l'amélioration de leur tir, -le cuirassé est en somme une plate-forme blindée, nous pouvons avoir besoin de cette plate-forme qu'il nous faut donc mettre dans les meilleures conditions possibles-, j'essayerai de prendre des mesures pour réduire le plus possible les dépenses se rapportant aux réparations, je poursuivrai cette réforme.

En ce qui concerne la question des arsenaux à laquelle vous faisiez allusion tout-à-l'heure, je suppose que vous parlez de la suppression complète des arsenaux de Lorient et de Rochefort.

M. LEMERY. Le projet voté par la Chambre ne comportait pas la

suppression totale.

M. LE PRESIDENT. Guérigny était visé également.

M. LE MINISTRE. Il y a eu un projet déposé par mon prédécesseur et relatif à une modification administrative et qui pose ce principe que deux arsenaux seulement: Toulon et Brest, deviennent des arsenaux de plein exercice, tandis que les autres deviennent des établissements accessoires. Ce projet viendra en discussion un jour devant la Chambre et le Sénat.

M. LEMERY. Cela fait encore 20 ans à attendre.

M. LE MINISTRE. Je ne suis pas maître de l'ordre du jour de la Chambre ou de celui du Sénat. Il y a un projet déposé, la question est posée devant le Sénat; je ne vois pas ce que je puis faire d'autre.

M. LEMERY. Mais si. Il y avait un projet voté par la Chambre et qui devait venir en discussion, vous n'avez qu'à le reprendre.

M. LE PRESIDENT. L'immense majorité est d'accord pour vous le demander. Le rapport est fait, et le projet sera voté dans les 15 jours. Cela vous permettra de réaliser une économie considérable.

M. LEMERY. Vous pourrez l'affecter aux constructions navales.  
La question de la baisse du franc n'empêche pas les proportions de rester exactement les mêmes.

M. LEMERY. Il peut y avoir une partie incompressible.

M. LEMERY. Si nous avons tant dépensé, c'est que, pendant 2 ent ou 3 ans, on a retenu 25.000 ouvriers, auxquels on n'avait pas de constructions navales à donner. Nous craignons encore aujourd'hui qu'avant le vote du programme naval vous n'entreteniez 20.000 ouvriers à ne rien faire.

M. LE PRÉSIDENT. Je me permets, au nom de la presque unanimité de la commission, d'appuyer la thèse de notre collègue.

Il a fallu, lorsque l'aviation est née, créer des bases d'aviation, faire Hourgié, par exemple, et les crédits ont servi surtout à cela. Si nous continuons dans ces conditions, faut le budget passera à alimenter les bases et les organisations, il ne restera rien pour les constructions navales.

La position est donc nette et claire. Le projet adopté par la Chambre est venu ici; le rapport a été donné, avec derrière lui l'appui des 9/10 de la Commission et je puis dire des 4/5 du Sénat. Le ministre de la marine a retiré le projet de nos mains, alors que le Sénat désirait qu'il vienne en discussion.

Nous sommes partisans de vous soutenir dans toutes les batailles

que vous aurez à soutenir pour l'extension de la marine.

Si vous voulez des économies, revenez devant le Sénat avec ce projet, la question sera votée, la loi sera applicable, vous pourrez tailler en plein bloc, en pleine chair, et je vous garantis un gros succès devant le Sénat.

M. LE MINISTRE. Je dois vous dire que c'est la première fois que cette question est posée devant moi en ces termes. Je n'avais pas compris jusqu'ici, -et je n'ai pas compris encore,- jusqu'à quel point il est possible à un ministre de reprendre un projet voté et retiré.

M. LEMERY. Votre prédecesseur avait, par une lettre à M. le Président du Sénat, demandé de ne pas mettre le projet à l'ordre du jour.

M. Un décret est intervenu.

M. LE MINISTRE. J'avais cru comprendre que vous me demandiez de déposer un projet à la Chambre. Je vous demande la permission de réfléchir à la nouvelle question qui se pose.

M. LEMERY. Lorsqu'on nous apporte un nouveau projet qui nous dit qu'où va garder Rochefort pour construire des mines ce n'est pas très sérieux. Vous pouvez bien faire un atelier de

M. LE PRESIDENT. Nous pouvons en effet renoncer aux chantiers de plus à Toulon ou à Brest et y construire autant de mines que vous le désirez. Il n'est pas besoin pour cela de garder Rochefort.

M. LE PRESIDENT. Et Guérigny?

M. LEMERY. Le projet nouveau est une véritable dérisio[n]. Il y a un sentiment au Sénat à l'encontre duquel va le ministère de la marine. Nous restons dans notre sentiment. Sans dire que nous vous refuserons tout crédit, nous vous ferons des réductions.

M. LE PRESIDENT. Nous irons peut-être plus loin que ne le dit notre collègue. Au vote de votre prochain budget, nous ferons la discrimination entre le fonctionnement de ces ports et le reste. Il est probable qu'à chacun des crédits, nous ferons un abattement qui vous empêchera de manœuvrer.

M. LE MINISTRE. La question est de savoir quelles sont les économies qui résulteraient immédiatement de cette question.

M. LEMERY. Quand l'économie ne serait pas immédiate, cela ne ferait rien. Je vous demande pardon d'employer une image un peu brutale, mais l'arsenal, c'est l'hôpital des navires blessés. Si M. LE MINISTRE de la guerre vous disait qu'il emploie le tiers de son budget à des hôpitaux, vous diriez que c'est insensé. C'est un gaspillage, et c'est donner au budget un mauvais rendement.

M. LE MINISTRE. Vous revenez en ce moment-ci sur l'autre que  
vous de la marine à faire les réformes que nous demandons, que nous  
voulons, que de lui dire nos intentions. C'est ce que j'ai fait.

M. LEMERY. Pardon, Monsieur le Ministre, c'est la même ques-  
tion. Je dis que nous ne serons peut-être pas entraînés à voter  
les crédits, parce que depuis 4 ans, nous avons voté 5.600 mil-  
lions et que pas une unité neuve de plus n'existe. Quand nous  
cherchons pourquoi il en est ainsi, nous disons qu'il y a fatale-  
ment un gaspillage.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le Ministre, il y a une politique  
qui est celle de la commission sénatoriale de la marine, qui con-  
siste à voter des crédits pour construire des bateaux et les fai-  
re naviguer, et il y a une autre politique, qui consiste à se  
servir de l'argent pour entretenir des clientèles. Celle-là, nous  
ne la ferons pas, Jamais, Jamais. (Vifs applaudissements)

Je vous demande pardon, Monsieur le Ministre, de me laisser  
entraîner, mais ce n'est pas à vous que je m'adresse. Je vous in-  
dique simplement qu'il y a une politique qui ne sera jamais la  
nôtre.

M. LE MINISTRE. Je suis tout disposé à discuter ces questions  
et à les examiner avec vous, mais le projet actuel vise les cons-  
tructions navales, et vous savez aussi quelle sera l'affectation  
exacte des crédits que vous voterez.

M. LEMERY. Nous n'avons pas d'autre moyen d'obliger le ministre de la marine à faire les réformes que nous demandons, que nous voulons, que de lui dire nos intentions. C'est ce que j'ai fait à votre prédécesseur. J'ai fait diminuer de 200.000 francs les crédits affectés dans son budget au chapitre des arsenaux, pour lui manifester nos volontés. Nous allons demander des diminutions de crédits sur toutes les réformes que vous allez présenter, jusqu'à ce que ces réformes s'accomplissent. Il est inadmissible que l'on reste dans cette situation, sans supprimer des établissements inutiles.

M. LE PRÉSIDENT. Je ne sais pas pourquoi on ne reprend pas Brouage, dans ces conditions, je réclame en sa faveur.

M. SERVAIN. Nous voulons bien des constructions neuves, mais nous vous disons: Vous avez l'argent, supprimez les arsenaux, et cela vous donnera les fonds nécessaires. Ce serait un schéma de raisonnement. Il y a une chose certaine, c'est que l'an dernier, dans son rapport officiel, M. Berenger constatait que, pendant je ne sais combien de temps, il y avait eu à l'arsenal de Lorient 700 ouvriers qui n'avaient rien à faire, absolument rien. C'est tout de même un peu excessif.

M. MAHIEU. Je voudrais vous poser une question, Monsieur le ministre et Monsieur le Chef d'Etat-Major général, sur les croiseurs. M. Lémery fait observer qu'il n'y a pas eu un bâtiment mis

en service depuis la fin de la guerre. Je désirerais savoir à partir de quel moment on a commencé à construire des bateaux neufs.

M. LEMERY. Pendant En avril 1922. Pendant 3 ans, on a entretenus les ouvriers à ne rien faire.

M. MAHIEU. Quand mettra-t-on en service les premiers bâtiments construits?

*le directeur des services techniques*  
M. L'INGENIEUR EN CHEF. Dans le courant de cette année.

M. MAHIEU. Cela fera par conséquent un peu plus de trois ans

*le directeur des services techniques*  
M. L'INGENIEUR EN CHEF. L'industrie a été très retardée par la guerre.

M. MAHIEU. Il est fort probable que, dans les pays étrangers, on a beaucoup moins tardé avant de commencer les travaux. Mais je ne veux pas revenir sur le passé: jusqu'en 1922, on n'a rien fait on a mal fait. En ce moment-ci, nous avons approuvé un programme de travaux neufs. Il faut espérer que nos arsenaux pourront construire aussi vite et à aussi bon marché que l'étranger. Si nous votons votre programme, pourrez-vous nous donner ces résultats? C'est une question fondamentale pour nous.

*au vu de la guerre mondiale, deux à trois mois au plus tard*  
me:  
M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Nous ferons certaine-

aussi vite et aussi bon marché, et nous en avons une preuve flagrante en ce moment-ci : c'est que pour les sous-marins, toutes les puissances étrangères s'adressent à la France, parce qu'elles ont des chances d'être servies dans ces conditions, et d'avoir mieux.

Tous les bateaux sont dans ports sûrs depuis deux mois.

M. LEMERY. Il y a le change.

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Oui, mais il joue en faisant monter les prix en France.

M. MAHIEU. C'est à l'industrie française que ces puissances s'adressent.

M. L'AMIRAL, CHEF D'ETAT-MAJOR GENERAL. Les arsenaux construisent aussi vite.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je me suis fait donner des précisions sur les constructions de bâtiments qui font l'objet du projet qui vous est soumis. Cet état a été dressé dans l'hypothèse où le projet serait voté avant les vacances; les dates seraient retardées s'il n'en était pas ainsi.

D'après cette hypothèse, pour les sous-marins de première classe, il en est prévu deux à construire à Brest, et achevés en avril 1928 et juillet 1929, deux à Lorient, achevés en juillet 1928, et trois confiés à l'industrie, achevés en avril 1928;

de sorte que les délais prévus sont à peu près les mêmes pour ces sous-marins de première classe, qu'il s'agisse de Brest, de Lorient ou de l'industrie. Pour les autres bâtiments, la date d'achèvement est généralement en 1928, sauf quelques torpilleurs, prévus pour Décembre 1927.

Tous les bâtiments sont donc prévus comme devant être terminés en 1928, c'est-à-dire dans un délai de trois ans.

M. MAHIEU. J'admetts très bien ces prévisions, mais, d'après ce que M. le chef d'Etat-Major général vient de nous dire pour les arsenaux, ont-ils une vitesse de construction aussi rapide que celle de l'industrie française?

*le directeur du service technique*  
M. L'INGENIEUR EN CHEF. Après la guerre, l'industrie des constructions navales a été désorganisée complètement. Au moment où vous avez voté la loi de 1922 pour la rénovation de notre marine, il y avait un certain désarroi. Cependant la marine n'avait pas perdu son temps dans l'intervalle, elle avait employé cette période de transition, non pas à ne rien faire, mais à construire pour le commerce des cargos et des paquebots.

C'est un emploi qu'on a critiqué, mais qui a permis de franchir une période de réorganisation.

En 1922, on a commencé un effort extrêmement considérable pour les constructions navales neuves; je peux en apporter ici l'assurance formelle et crois que M. le chef d'Etat-Major général ne me contredira pas.

Si, en ce moment, nos arsenaux marquent le pas, c'est plutôt du fait de l'industrie. Je pourrais citer certaines pièces de fonderie qui, commandées à l'industrie, ont été rebutées jusqu'à 50 fois! Les usines privées désorganisées par la guerre commencent seulement à se remonter.

Quoiqu'il en soit, dans les arsenaux, la construction de la première tranche du programme naval pourra être poursuivie sans à-coups.

Les bâtiments commandés en 1922 l'ont été, non pas seulement aux arsenaux, mais aussi à l'industrie. Or celle-ci n'est pas en avance sur nous. A la vérité, arsenaux et industrie se sont heurtés aux mêmes difficultés et ont travaillé ensemble à les résoudre avec le même entrain.

M. LEMERY.- Lorsque vous passez un marché avec l'industrie, imposez-vous un délai? Que prenez-vous comme unité de temps?

M. LE DIRECTEUR DES SERVICES TECHNIQUES.- Le programme naval indique un délai. Ce délai est conditionné par les grosses fournitures de l'industrie. L'arsenal, en effet, est un chantier qui fait surtout du montage et de l'assemblage; il ne construit ni machines, ni tourelles, ni chaudières, ni gros appareils auxiliaires. Il est tributaire pour toutes ces fournitures de l'industrie.

Les grosses commandes sont passées par l'administration des armées.

nistration centrale, les petites par les arsenaux mêmes.

Elles sont lancées au moment de la mise en chantier.

Actuellement, il y a des retards considérables dans les livraisons. Le Creusot, pour les tourelles du Leclerc, Lamotte-Picquet, a plus d'un an de retard. Nous pourrions construire infiniment plus vite, je le dis nettement, si l'industrie pouvait nous livrer plus rapidement.

M. MAHIEU.- L'industrie ne peut livrer rapidement même si elle sait avec certitude par avance qu'elle recevra des commandes.

M. LE DIRECTEUR DES SERVICES TECHNIQUES.- C'est pourquoi il faut un programme.

M. LE PRESIDENT.- L'inconvénient de vos tranches de programme, c'est que l'industrie ne peut pas préparer son effort.

M. MAHIEU.- Elle en est incapable.

M. LE DIRECTEUR DES SERVICES TECHNIQUES.- Ce qui est vrai pour l'industrie l'est également pour les arsenaux. Le problème est exactement le même.

M. LE PRESIDENT.- Cette constatation condamne le système actuel des tranches.

M. LE DIRECTEUR DES SERVICES TECHNIQUES.- C'est là une question de politique générale qui dépasse ma compétence.

M. LE MINISTRE.- Le programme d'ensemble doit être étudié par l'état-major général, puis examiné et approuvé par le Parlement et enfin ~~connu~~ porté à la connaissance des arsenaux et des industriels qui auront à l'exécuter. Mais il ne faut pas oublier que le Parlement garde son indépendance chaque année en ce qui concerne le vote des crédits. Supposez qu'un programme portant sur un certain nombre d'années soit adopté, ~~par~~ le Parlement pourra l'année suivante au moment du vote du budget différer l'exécution d'une partie de ce programme.

Le gros inconvénient d'un programme d'ensemble, c'est, par le retentissement des discussions, de donner lieu à des commentaires qui peuvent être désagréables et surtout d'attirer l'attention des marines étrangères sur les intentions du Gouvernement.

Le meilleur moyen de sauvegarder les droits du Parlement et en même temps d'attirer le moins possible l'attention soit au point de vue diplomatique, soit au point de vue maritime, c'est de faire ce que nous faisons et ce que, pour ma part, j'ai le désir de faire, c'est à dire indiquer chaque année dans un projet de loi spécial les mises en chantier à effectuer.

M. MAHIEU.- Je ne vois pas la différence avec l'autre système. Vous dites que vous ferez approuver chaque année une tranche du programme naval? Il y aura donc un programme naval? Par conséquent les étrangers

seront parfaitement au courant de nos intentions. C'est se mettre la tête sous l'aile pour ne pas être vu! . Comme peut-on faire du bon travail dans de pareilles conditions!

~~programme naval ancien très préjudiciable à l'industrie et aux M. HENNESSY.- Si vous savez ce que vous voulez faire, il n'y a pas besoin de le dire tout haut.~~

~~M. LE MINISTRE.- Avec le système que je préconise, nous gardons la possibilité de modifier le programme selon les résultats de l'expérience.~~

M. MAHIEU.- Avant guerre, le Parlement s'est-il considéré comme lié par les programmes? Est-ce que tous les ans - et je fais appel aux souvenirs de M. de Kerguésec - la Marine n'est pas venue proposer des modifications à ses programmes? Par conséquent ~~exprimée~~ l'idée d'un programme naval, outre qu'elle contribue à rassurer l'opinion publique, peut très bien se concevoir avec le respect des droits du Parlement.

~~C'est là de système que nous ne voulons pas. Soit~~  
M. LE MINISTRE.- C'est à cette pensée qu'a correspondu le dépôt du projet de loi sur le statut naval. Mais comme il faut toujours que les crédits soient annuellement votés par le Parlement, il est raisonnable de se réservé le droit chaque année de modifier, selon les disponibilités budgétaires et les résultats de l'expérience, le programme. Il serait préférable, comme l'

M. MAHIEU.- Parfaitement.

M. LE MINISTRE.- Vous avez dit avec raison que les interruptions et les atermoiements dans l'exécution du programme naval étaient très préjudiciables à l'industrie et aux arsenaux. Mais, si vous rejetez le programme que nous vous soumettons, vous obtiendrez justement ce résultat que des ouvriers resteront inutilisés dans les arsenaux.

M. MAHIEU.- Il n'est pas question de cela.

M. LEMERY.- Les gaspillages que nous constatons sont le fait, non pas de vos prédécesseurs, mais de l'institution même. Si demain, par suite de la situation financière, le Parlement ne pouvait vous accorder les crédits nécessaires pour la construction des quelques bateaux que nous réclamons, vous n'en garderiez pas moins vos 20.000 ouvriers et vous leur donneriez des travaux absolument inutiles pour occuper leurs loisirs.

C'est de ce système que nous ne voulons pas. Nous ne nous refusons pas a priori à voter les crédits, mais si vous ne prenez pas l'engagement d'effectuer la réforme des arsenaux que nous réclamons, nous demanderons une diminution dans les crédits pour bien marquer notre volonté.

M. MAHIEU.- Il serait préférable, comme l'a

proposé M. le président, non pas de réduire les crédits portant sur le programme naval, mais de faire des abattements sur les divers chapitres du budget de la marine.

M. LE PRESIDENT.- Nous proposerons de diminuer les crédits de tous les chapitres.

M. FARJON, rapporteur.- Il serait sage de voter défavorable au projet. Et vous ferez plaisir au ministre des finances.

M. LE PRESIDENT.- M. le ministre pourra nous donner son avis.

M. LE PRESIDENT.- Nous vous prendrons par la famine.

M. FARJON, rapporteur.- Si nous apportons au projet une modification quelconque, il reviendra devant la Chambre.

M. LEMERY.- Avant que la séance soit levée, je voudrais demander à M. le ministre si, pour ses projets de construction navale, il a obtenu l'accord préliminaire de l'Amiral Gouraud.

M. LEMERY.- Je veux poser la question devant le Sénat.

liberté.

M. FARJON, rapporteur.- Si le projet retourne devant la Chambre, nous courons le risque que les réalisations que nous espérons ne se produisent pas. La question des arsenaux se lie à celle des constructions. Il faut donc qu'elle soit tranchée. Cependant, dans les circonstances actuelles, nous devons nous mettre en présence du projet lui-même et des dispositions qu'il contient. Je me range à la proposition de M. le Président, reprise par M. Mahieu: il serait sage de voter le projet, quitte à

diminuer les crédits sur les chapitres du budget.

M. LEMERY.-- Personnellement, je veux une sanction.

M. FARJON, rapporteur.- Il serait sage de voter d'abord le projet. La commission de la marine marquera ensuite sa volonté en ce qui concerne les arsenaux.

M. LE PRESIDENT.- M. le ministre pourrait nous donner satisfaction sur les arsenaux en reprenant le projet voté précédemment par la Chambre. Nous lui accorderions ensuite ses crédits par retour du courrier. M. le ministre attacherait ainsi son nom à une grande réforme.

M. HERY.-- Avant que la séance soit levée, je voudrais demander à M. le ministre si, pour ses opérations sur les côtes du Maroc, la Marine a maintenant plus de liberté.

M. LE MINISTRE.- Oui. L'amiral Hallier a rendu visite à l'amiral espagnol Guerra. Il a été conclu entre eux un accord provisoire pour que les bâtiments français et espagnols participent à la surveillance des côtes. Les principes suivant lesquels le détail de cette surveillance va être établi seront posés par le Gouvernement espagnol après entente avec le Gouvernement français. Les négociations se poursuivent rapidement.

Déjà, hier, nos torpilleurs sont passés en vue.

de la baie d'Alhucemas. Leur présence a été constatée par les Rifains et leur a été certainement désagréable. Il y a donc un gros progrès.

M. LE PRESIDENT.- Il ne me reste plus, Monsieur le ministre, qu'à vous remercier ainsi que vos collaborateurs des explications que vous avez bien voulu fournir à la commission de la Marine.

( M. le ministre de la marine, M. le chef d'état-major général et M. le directeur des services techniques se retirent.)

3 3 88  
3

COMMISSION DE LA MARINE

-:-:-:-

Audition de M. le ministre de la marine

le vendredi 9 juillet 1926

M. Georges LEYGUES, ministre de la marine, est introduit à quinze heures.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le ministre, la commission de la marine vous remercie d'avoir bien voulu venir aujourd'hui devant elle pour vous expliquer sur la question des arsenaux et sur celle du programme naval.

Nous allons, tout d'abord, si vous le voulez bien, vous entendre sur la question des arsenaux.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Messieurs, la question des arsenaux est depuis longtemps à l'ordre du jour. A ce sujet, j'ai déjà fait connaître mon opinion, puisque j'avais proposé la suppression d'un arsenal et la modification de quelques autres. Je n'ai pas changé d'opinion? Je considère qu'il y a des simplifications à apporter dans l'organisation navale

par conséquent, des économies à réaliser, et qu'il y aurait lieu de porter notre plus gros effort de dépenses sur la partie vivante de la marine, c'est-à-dire sur les escadres: sur l'élément flottant et combattant. Tous les hommes qui s'inquiètent de l'avenir de la marine partagent, je crois, cette manière de voir;

A la demande de M. le ministre des finances, tous les ministères se sont attachés à une œuvre de restrictions, de simplification, d'économies. Aussi, le problème qui était à l'étude dans l'administration de la marine, avant même l'arrivée du nouveau ministre, se présente avec un caractère d'actualité encore plus pressant. Nous examinons en ce moment, à la marine, non seulement les réductions et simplifications à apporter en ce qui touche les arsenaux, mais les économies à faire sur les divers projets à tous les points de vue.

J'ai lu, avec le plus vif intérêt, *la position* ~~le rapport~~ de M. Lémery. Il y a quelques points sur lesquels nous sommes d'accord et quelques autres sur lesquels on pourrait discuter. Mais avant de donner mon opinion définitive sur ceux-ci, je désirerais obtenir encore un délai de quelques jours afin d'être en mesure de vous apporter les propositions que j'ai l'intention de faire comme suite au désir exprimé par M. le ministre des finances de voir exercer dans tous les

ministères un effort de compression aussi grand que possible.

Un premier point est la question de Rochefort et il semble qu'à ce propos il ne puisse guère y avoir de contestation. Un projet tendant à la suppression de l'arsenal de Rochefort avait été déposé. Ce projet a été retiré et l'on a fait de Rochefort autre chose que ce qu'il était dans le passé.

Les hésitations, en ce qui concerne l'arsenal de Rochefort ne viennent, je crois, que de l'incertitude où l'on est du sort des ouvriers attachés à l'arsenal. S'il n'y avait pas cette question des ouvriers, le sort de Rochefort aurait été fixé par mes prédecesseurs et le projet qui avait été déposé n'aurait pas été retiré.

Certes, cette question des ouvriers ne doit pas primer l'intérêt général du pays et nous arrêter lorsqu'il faudra prendre une résolution définitive, mais elle intéresse un grand nombre de députés - je ne parle pas seulement de ceux qui représentent la région de Rochefort, mais aussi des élus d'autres régions -, qui s'inquiètent du sort des 800 ou 900 familles d'ouvriers de l'arsenal. Celles-ci sont attachées au sol, elles y ont leur habitation, leur champ, leur petite vigne. Si l'on supprime Rochefort, disent ces députés, il faut trouver le moyen de ne pas réduire ces familles au chômage.

Il n'est pas impossible, je crois, de trouver une solution. En tout cas, il faudra la chercher. Peut-être l'avez-vous trouvée. Nous la cherchons de notre côté et je ne doute pas qu'en unissant nos bonnes volontés nous n'arriverions à trouver la solution de ce problème.

En ce qui concerne Cherbourg, il y a deux opinions qui - je ne dirai pas s'entrechoquent - ne se concilient pas immédiatement. Vous demandez que Cherbourg disparaîsse complètement comme chantier de construction de sous-marins. Je ne méconnais pas cet argument que, bien qu'étant une position stratégique de premier ordre, Cherbourg est particulièrement exposé au bombardement. Mais il me semble que cette observation peut s'appliquer à presque tous les ports ou arsenaux étant donné que les bombardements ne sont plus seulement le fait de l'artillerie, mais peuvent être effectués par avions. Néanmoins, les arsenaux qui, grâce à la marine, sont à l'abri du bombardement, offrent tout de même un avantage sur les autres.

D'autre part, nous n'avons eu, jusqu'ici qu'à nous louer de la construction des sous-marins dans les ateliers de Cherbourg. Peut-être convient-il de se poser la question de savoir s'il faudrait supprimer immédiatement cette construction.

L'arsenal de Lorient construit également très bien.

Quelques-unes de nos plus grandes et de nos meilleures unités en sont sorties. Mais l'arsenal est, par la géographie même des lieux, assez mal aménagé puisqu'il se trouve coupé en deux et que, pour aller d'une partie dans l'autre, il faut faire un assez grand détour. Mais étant donné, je le répète, que des unités excellentes ont été construites à Lorient, je ne peux pas dire aujourd'hui que je suis partisan de la suppression totale de cet arsenal.

J'ai déjà eu l'occasion de dire plusieurs fois ce que je pensais de Guérigny, et je vais le répéter./Guérigny doit être concentrée à Villemenant. Il faudrait donc se débarrasser, par la vente ou la location, du vieux Guérigny.

Vous me direz : "Pourquoi concentrer à Villemenant si, en soi , Guérigny n'est pas utile?". Si la question était ainsi posée et si ces prémisses étaient exactes, vous auriez raison et vous devriez dire qu'il faut supprimer Guérigny. Mais Guérigny me paraît - et paraît à la plupart des marins, pour ne pas dire à tous -, indispensable. Ces établissements sont, en effet, pourvus d'un matériel admirable et en ce qui concerne la grosse fonte, les grosses forges, eux seuls peuvent donner à la marine ce dont elle a besoin. Nous pourrions, sans doute, Guérigny étant supprimé, trouver au Creusot ou ailleurs des appareils pouvant produire des objets de grosse fonte. Mais, à partir de ce moment, nous deviendrions les prisonniers, les tributaires de ces maisons

Elles nous imposeraient leurs prix et nous n'aurions aucun moyen de nous dégager.

Si une guerre éclatait - ce que, bien entendu, personne ne souhaite - et si les établissements auxquels nous nous serions adressés exclusivement étaient, pour une raison ou une autre, dans l'impossibilité de produire, la Marine se trouverait dans une situation très grave puisqu'elle ne pourrait pas se procurer certains appareils ou certaines matières qui lui sont indispensables.

Guérigny est peut-être, à l'heure où je parle, le seul établissement de France qui produise certains ~~qualité~~ aciers à forte teneur de chrome, de nickel, etc... possédant des qualités de résistance ou de ductilité suffisantes pour fabriquer diverses machines ou engins de guerre qui nous sont indispensables.

Pourquoi Guérigny est-il à peu près le seul établissement qui produise ces aciers ? Parce que la Marine est pour ainsi dire la seule à les utiliser et que leur production n'intéresse pas l'industrie privée. Si celle-ci est amenée, sous une pression quelconque de notre part, à fabriquer ces aciers, elle nous les fera payer au prix fort.

En 1914, Guérigny a produit 3.449 tonnes d'acier. Puis, la production s'accroît avec la guerre : 9.000 tonnes en 1915, 14.000 tonnes en 1916 et 38.000 tonnes en 1917.

Là seulement, nous avons trouvé tout l'acier dont nous avions besoin et de la qualité spéciale qui nous était indispensable. Si Guérigny n'avait pas existé, nous n'aurions trouvé nulle part ces aciers.

Les établissements de Guérigny, tels qu'ils sont équipés, peuvent donc couvrir en temps de guerre la totalité des besoins de la Marine en acier et même avoir un excédent disponible qui pourrait être mis à la disposition de la Guerre.

Voilà, messieurs, les arguments que je tenais à faire valoir en faveur du maintien de Guérigny amputé, je le répète, du vieux Guérigny, et toutes ses forces de production concentrées à Villemenant.

Telles sont les réponses que, d'une manière générale, je puis faire à l'honorable M. Lémery. J'accepte, il le voit, une partie de ses propositions qui sont conformes à mon avis personnel, à l'avis <sup>de l'</sup> ~~du grand~~ état-major général et aux propositions que la Marine avait déjà faites. C'est pour nous une grande force que de pouvoir, le cas échéant, nous appuyer sur la commission sénatoriale de la marine et sur <sup>la proposition</sup> ~~le rapport~~ de M. Lémery.

A ~~l'heure~~ l'heure où l'Angleterre supprime deux de ses arsenaux, ceux de Rosyth et de Pembroke, personne ne voudra et ne pourra soutenir - je ne dis pas ici car je connais,

messieurs, votre opinion - que la Marine n'a pas le devoir de s'imposer, elle aussi, des réductions et des compressions

M. LEMERY, rapporteur.- Il avait été convenu que nous entendions aujourd'hui M. le ministre de la marine, mais que la discussion n'était pas ouverte. Elle l'est d'autant moins que, si j'ai bien compris, M. le ministre ne nous apporte aujourd'hui que ses premières impressions sur le problème. Il nous a dit qu'il n'était pas encore en mesure de formuler les propositions exactes du Département dont il a la charge. Il nous faut, je crois, attendre ces propositions pour examiner les arguments que M. le ministre a effleurés devant nous.

M. de LAVRIGNAIS.- La question étant ainsi posée, je n'ajouterai qu'un mot. Les observations que vient de donner M. le ministre de la marine sur Guérigny répondent à mes idées personnelles. La commission m'excusera si je prends un peu énergiquement la défense des arsenaux ; elle sait à quels sentiments j'obéis, et je suis certain de sa bienveillance.

A propos de Cherbourg, M. le ministre a fait observer que les dangers courus du fait de la guerre aérienne étaient à peu près les mêmes pour tous les ports. M. Lémery dit, dans son rapport : "...la construction des sous-marins est retirée provisoirement". (1)

M. le ministre de la marine et ses services seront d'accord avec moi pour reconnaître que le port de Cherbourg est très supérieur à tous les autres ports dans la construction des sous-marins. Je demande donc à mon ami, M. Lémery, de vouloir bien supprimer ce mot "provisoirement" de son rapport. Cela signifiera que si d'autres ports peuvent construire des sous-marins, Cherbourg restera définitivement le centre de construction de ces bâtiments. Je ne crois pas commettre d'indiscrétion en disant qu'un grand nombre d'industries ou de maisons de construction viennent chercher à Cherbourg, non seulement des ingénieurs, mais des dessinateurs.

Bien que la discussion doive reprendre d'une manière plus ample, je me permets d'attirer l'attention de M. le ministre sur les deux points que je viens d'indiquer brièvement, qui sont étroitement liés à l'intérêt de la Marine et en même temps de la France.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- A propos de Guérigny, je vous disais que nous devions rester maîtres du marché parce que, dans le cas contraire, nous serions exposés à payer des super-prix. Il y a peu de jours, nous avions une commande pour les réservoirs d'air des torpilles. Les fournisseurs habituels faisaient un prix excessif et abusaient de la situation. Je leur ai fait dire que je ne l'acceptais

pas et qu'ils devaient se charger de la commande à tel prix. Comme ils savaient que nous étions en mesure de la faire exécuter à Guérigny, ils ont immédiatement et sans protestation accepté le rabais. Nous avons, de ce chef, gagné plus de 500.000 fr sur un seul marché. Il y a encore deux autres marchés de même importance sur lesquels je suis sûr d'obtenir une réduction semblable parce que j'ai, suspendue comme une épée de Damoclès sur la tête des fournisseurs qui ne voudraient pas faire des conditions raisonnables, cette menace ~~de MÉRICKY~~ : "Nous sommes en mesure de fabriquer nous-mêmes". Nous aurons ainsi récupéré une somme totale de 1.500.000 fr.

M. LEMERY, rapporteur.- M. le ministre vient de donner un exemple qui ne vaudra que par quelques précisions que j'ai eu l'honneur de lui demander dans deux lettres que je lui ai adressées et dans lesquelles, monsieur le ministre, je vous demandais des renseignements sur le rendement des arsenaux, l'utilisation de la main-d'œuvre, le nombre d'ouvriers et sur les calculs par lesquels on établit que tel ou tel outil fabriqué dans les arsenaux ressort à tel prix, alors qu'en réalité, je crois être en mesure de démontrer que si l'on fait entrer les frais généraux dans ces calculs, on arrive à des chiffres deux fois plus forts.

Il faut attendre que nous ayons ces indications. C'est sur les renseignements que me donnera M. le ministre de la marine que j'établirai mon projet. Ce que je puis vous dire monsieur le ministre, c'est que nous avons souvent discuté cette question ici. La commission de la marine du Sénat attache une telle importance à cette question que nous avions décidé de n'aborder le projet de budget de la marine qu'une fois cette question résolue. Il ne s'agit, certes, pas pour nous de priver la marine et le Gouvernement de véritables laboratoires où l'on peut faire l'épreuve des pr et de la fabrication, mais uniquement de concentrer les moyens en diminuant les frais généraux, ce qui est le principe financier de toute industrie bien administrée.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Je suis d'accord, sur ce point, avec M. Lémery. C'est, en effet, le but vers lequel il faut tendre : concentrer les moyens et augmenter le rendement. Mais vous voudrez bien ne pas perdre de vue, mon cher rapporteur, qu'étant donné les prix actuels et les exigences de l'industrie privée, il ne faut pas démunir la Marine d'instruments qui lui permettent de discuter et ce, dans l'intérêt même du Trésor.

M. LEMERY, rapporteur.- Nous sommes tout à fait d'accord. La question est de savoir si ces instruments

doivent être dispersés dans cinq arsenaux ou concentrés dans deux de ces établissements.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Sur le principe, je vous ai dit que j'étais pour la concentration, la plus large possible, des crédits sur la partie vivante de la marine. Or, la partie vivante, ce sont les unités flottantes, c'est ce qui combat et ce qui défend.

M. de LAVRIGNAIS.- Parle-t-on encore de la cession d'une partie de l'arsenal de Cherbourg ?

M. LEMERY, rapporteur.- Il n'est pas question de cela maintenant. Une proposition de loi a été déposée, sur laquelle je n'ai pas encore fait de rapport parce j'attends du ministère de la marine un certain nombre de renseignements. Je prie M. le ministre de me les fournir dès qu'il le pourra, de manière que nous en discutions utilement.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- On y travaille.

M. LOUIS TISSIER.- Après les explications de M. le ministre de la marine et de M. Lémery, je n'ai rien à ajouter. Je tenais à dire qu'il est indispensable, pour un Gouvernement, d'avoir toujours un moyen, non seulement de contrôler les prix, mais de les imposer. On le peut, soit par la concurrence étrangère, soit en ayant soi-même un atelier. Puisque nous ne pouvons pas songer à la concurrence étrangère, il s'agit de savoir si Guérigny sera maintenu ou non. Le principe du maintien étant accepté, mon observation tombe.

M. LE MINISTRE.- J'aborde maintenant la question du programme naval.

Le projet de loi relatif au programme naval a été voté mardi dernier par la Chambre, dans une séance du matin, sans réserve ni opposition sérieuses. L'opposition faite par M. Berton <sup>h</sup> a été plutôt de style, si j'ose dire. Les communistes soutiennent leur thèse qui n'est d'ailleurs pas la nôtre: ils ne veulent pas qu'on construise de navires ni que la France ait une armée suffisante. Je n'ai pas discuté cette thèse, mais j'ai donné en réponse les raisons pour lesquelles ils convenait de voter le programme naval. Et la Chambre m'a suivi en adoptant le projet par plus de 400 voix.

Ce programme vous le connaissez aussi bien et mieux que personne puisque vous êtes des spécialistes, comme vous savez tout ce qui se fait à cet égard dans le pays et même hors de France. Je vous demande donc de voter ce programme tel qu'il est sorti des délibérations de la Chambre. Si ce vote n'était pas intervenu c'eût été un retard de six mois au moins et peut-être davantage, car la discussion n'aurait pu avoir lieu qu'à la rentrée à un moment où deux gros problèmes seront posés devant le Parlement: les accords de Washington et la question financière, question qui domine notre politique et notre situation présente et future. C'eût été, sans faire de jeu de mots de mauvais goût, un projet à l'eau. J'ai donc insisté de toutes mes forces non seulement à la tribune de la Chambre mais dans les couloirs,

àuprès de nos amis qui voulaient présenter des observations, formuler des réserves. Tous, avec beaucoup d'empressement, ont renoncé à parler pour ne pas retarder le vote du projet. C'est ainsi que M. Lebas (?) a renoncé à présenter les observations qu'il désirait présenter.

Le projet a donc été voté et maintenant je vous demande de l'approuver. Ce projet n'innove pas. Il est la continuation des lois déjà votées. Il vous demande l'autorisation de mettre en chantier, dans l'exercice prochain, un nombre d'unités porté au tableau annexé au projet de loi. Il engage, pour l'exercice 1926, un crédit ~~xxxxx~~ d'un peu plus de 11 millions.

Je n'ai pas besoin d'insister sur l'importance de l'exécution du programme entrepris. L'arrêter ou seulement l'ajourner de quelques mois serait un incident grave au point de vue de la défense nationale. Le programme naval en cours d'exécution et qui résulte des lois votées depuis 1922 jusqu'en 1926, représente le minimum de ce que la France doit faire pour assurer sa défense et garder son rang et sa position dans le monde et plus particulièrement dans la Méditerranée. Nous agissons dans le cadre des accords de Washington en essayant d'en tirer le maximum par la construction d'unités légères et rapides nous permettant de maintenir la liaison entre la France et l'Afrique du Nord, point capital pour nous, et d'assurer la ~~xxxxxx~~ liberté de nos communications avec toutes les nations d'outre-mer. Voilà le rôle de la marine. Elle n'en a pas d'autre mais il est

assez étendu, assez grave pour que chacun de nous porte son attention sur le développement des forces de notre marine.

Comme je l'ai dit à la Chambre, interrompre les constructions, même pendant quelques mois serait s'exposer à une dépense plus grande. Cet argument a frappé beaucoup de députés qui d'habitude ne sont pas avec nous. Ce n'est pas pour vous que je le donne car je sais que vous êtes convaincus que ce n'est pas de la sorte que nous pourrons réaliser des économies. Au contraire, en interrompant les constructions commencées il faudrait, à la reprise des travaux, dépenser davantage de millions encore pour réparer les dégâts causés par la cessation du travail. Le résultat serait donc d'occasionner une dépense ~~de~~ plus élevée de plusieurs millions et de retarder la mise en service de bâtiments qui sont indispensables à notre prestige et à la liberté de nos communications.

M. LE HARE.- Et les bâtiments risquent d'être désuets à leur mise en service.

M. LE MINISTRE.- Je vous demande donc de voter le programme naval, dans les conditions où il a été adopté par la Chambre. Aucune objection n'a été faite, sauf celles des communistes parce que leur position est prise et qu'ils n'en peuvent pas changer. Aussi bien, la commission des finances et la commission de la marine s'étaient prononcées en sa faveur. Je vous demande la même unanimité

pour que l'on sache bien, au dehors, que lorsqu'il s'agit de la marine, le Parlement fait tout ce qu'il peut pour lui donner le développement qu'elle doit avoir.

M. LE PRESIDENT.- La parole est à M. Lémery.

M. LEMERY.- Messieurs, M. le ministre de la marine sait certainement le soin que la commission de la marine du Sénat a toujours apporté ~~très~~ <sup>au</sup> vote des projets qui lui étaient soumis. J'ai eu l'honneur d'être désigné par la commission comme rapporteur du projet. Mon premier rapport est prêt, ~~bien que le projet ne soit pas encore transmis au Sénat~~. Nous avons, je le répète, toujours procédé ainsi et jamais, du fait de la commission de la marine, des projets urgents n'ont souffert le moindre retard.

M. LE MINISTRE.- Je le sais et vous en rends hommage.

M. LEMERY.- Je dois indiquer que l'attention de la commission a été appelée sur deux points: la nécessité hic et nunc ~~aux~~ de pétroliers et d'autre part la question du navire-école qui représente une dépense de 90 millions. Ces dépenses ont paru somptuaires à quelques-uns d'entre nous. Sur ces deux points, il serait peut-être bon, Monsieur le ministre, que vous nous rassuriez et que vous nous disiez les raisons pour lesquelles vous estimez indispensable, dans l'état de nos stocks de pétrole

et de notre organisation de stockage à terre, la création immédiate de pétroliers et d'autre part pourquoi vous estimez indispensable la constitution immédiate d'un navire école, au prix indiqué.

M. LE MINISTRE.- Je considère la création d'un navire école indispensable pour plusieurs raisons. La première est que la Jeanne d'Arc est à bout de souffle et qu'il a fallu renoncer à lui faire faire, l'année dernière, la campagne normale qu'elle aurait dû faire, qu'un accident est possible et que je ne veux, que vous ne voulez, à aucun degré, en prendre la responsabilité. Nous ne pouvons pas embarquer sur un bateau qui est fini, qui est allé au-delà de ses forces, des jeunes gens dont nous voulons faire nos officiers de demain. Nous avons charge d'âme au point de vue d'éducation, de formation; nous avons aussi, dirai-je, charge d'existence, nous répondons de la vie même de ces jeunes gens. Elle n'est plus absolument en sécurité à bord de la Jeanne d'Arc. Il faut la remplacer le plus tôt possible. Si la guerre n'avait pas eu lieu, peut-être cela serait-il déjà fait.

M. LEMERY.- Nous nous sommes demandé s'il n'y avait pas d'autre solution possible. Pendant un certain temps il a paru être admis que les jeunes officiers pouvaient recevoir leur formation en escale. Puis nous nous sommes demandé s'il ne conviendrait pas d'aménager un des croiseurs qui sont au port de Toulon, comme l'Edgar Quinet, pour recevoir ces jeunes gens, au lieu de faire l'énorme dépense d'un navire-école.

M. LE MINISTRE. Je remercie M. Lémery d'avoir posé ces questions parce que cela va me permettre d'éclairer complètement la commission.

La transformation d'un croiseur comme l'Edgar Quinet est une solution totalement inacceptable. C'est un navire qui, en raison de ses dix-neuf ans d'existence, est à bout de souffle. La guerre a passé dessus...

: M. LEMERY.- Je le croyais de 1911.

M. LE MINISTRE.- Non. Il est de 1907. Il pourra péniblement marcher encore deux ou trois ans. Et il faudrait dépenser des millions pour l'aménager. Je vous supplie de ne pas vous arrêter à cette solution.

M. LEMERY.- Combien de millions faudrait-il pour cet aménagement?

M. LE MINISTRE.- Peut-être quinze ou vingt. C'est tout le bateau qu'il faut transformer. Je vous demande de vous rallier à l'avis ~~XXXXXX~~ que vous donneront sur ce point les anciens officiers de marine membres de la commission..

Il faut donner aux officiers de marine de demain l'impression que nous aimons la marine, que nous ~~XXX~~ portons intérêt à ces jeunes gens qui se destinent à la navigation, à l'armée de mer. Et vous voudriez les envoyer sur une vieille caserne flottante, à bout de souffle, dont ils n'auraient pas lieu d'être fiers quand ils feraient une croisière? Il faut tenir compte de tous les éléments du problème. Les jeunes gers qui se destinent

à la marine de guerre, ~~xxx~~ entreprennent cette carrière pour des raisons de sentiment, pour voir des pays lointains aussi, pour montrer dans les pays étrangers le pavillon de la France de la façon la plus avantageuse.

Si vous les embarquez sur un vieux bateau leur amour-propre ne sera pas satisfait, il faut leur donner aussi le confortable auquel ils ont droit, et que nous donnons maintenant à tous nos hommes d'équipage. J'espère que vous avez visité ou que vous visitez les nouveaux contre-torpilleurs et croiseurs. Le dispositions les plus pratiques ~~xx~~ et les plus opportunes ont été prises pour donner aux hommes d'équipage le maximum d'hygiène et de confort. Puisque nous ~~xx~~ faisons cela pour les matelots, ne devons-nous pas le faire pour les jeunes gens qui seront demain la force de notre marine? Je suis convaincu que c'est votre désir à tous. Vous renoncerez donc à l'aménagement d'un vieux croiseur.

Comme je le disais, tout l'aménagement intérieur devrait être changé, ainsi que les entreponts, l'artillerie, d'où grandes dépenses.

De plus, le croiseur de 8 à 10.000 tonnes que vous aurez choisi qui deviendra un navire bâtarde, à deux fins, un bâtiment-école qui voudra tout de même rester un croiseur, devra être pris dans une de nos divisions de croiseurs composées de trois unités. Ces unités qui composent

une division doivent être absolument semblables~~x~~. Les commissions de la marine de la Chambre et du Sénat ont maintes fois protesté/contre une erreur de la marine à d'autrefois qui entendait constituer des groupements avec des unités d'échantillons.. Si d'une division de trois croiseurs ~~XXXXXX~~ de même vitesse, de même armement, vous en enlevez un pour en faire un navire-école vous entendez bien que cette division sera disloquée, qu'elle ne comprendra plus désormais que deux unités, d'où affaiblissement certain de cette force navale et à d'autrepart, dépenses considérables à faire sur ce croiseur pour réaliser un aménagement médiocre afin d'y envoyer 110 jeunes gens en plus de l'équipage et des officiers.

On a beau tourner et retourner le problème. Il n'y a qu'un moyen: la construction d'un bateau-école nouveau.

Ne pourrait-on envoyer ces jeunes gens en escadre? C'est une idée qui a été soutenue quelquefois mais à laquelle on a dû renoncer. En raison de l'acherté de la vie, qui se ~~XXXX~~ fait sentir également sur la marine, nos escadres disposent de peu de charbon et naviguent très peu. C'est ~~aux~~ sous le commandement de l'amiral Saizan que nos escadres ont le plus manœuvré et encore pour aller de la Méditerranée à la Manche, voyage peu important.

Pour vous éclairer, je vais vous donner des chiffres. Actuellement les unités les plus actives de l'escadre voyagent cinq jours par mois et presque jamais la nuit.

Croyez-vous que des jeunes gens vont être formés à la navigation sur des unités qui voyagent cinq jours par mois et presque jamais la nuit? C'est impossible. Pour que nos jeunes gens apprennent leur métier, il faut qu'ils naviguent. Les marins sont faits pour naviguer. Ils ne sont même faits quex pour cela. Il faut les faire naviguer dès la première heure. Pour le faire naviguer en leur montrant les mers d'Europe et du monde entier, il leur faut un bateau relativement léger et rapide, d'un tonnage qui ne soit pas trop grand. C'est incontestable. On ne peut pas fournir un argument contre cela-là.

Il y en a un autre sur lequel j'appelle votre attention. Il faut que les jeunes gens destinés à devenir des officiers naviguent utilement et qu'ils aient à côté d'eux des instructeurs capables de leur apprendre leur métier de navigateurs. Même si les navires d'escadre naviguaient 15 ou 20 jours par mois au lieu de 5 jours, vous n'auriez pas, à bord, des officiers capables de faire l'éducation des futurs officiers de marine. Un officier qui peut être excellent dans l'exercice de sa profession n'est pas forcément un bon instructeur. Tout le monde n'a pas le sens de la pédagogie. Pour arriver au résultat que nous désirons tous: préparer à la marine de demain des officier d'élite, le matériel a beaucoup d'importance mais n'est rien à côté du personnel. Des officiers bien entraînés, des états-majors de valeur ayant le sens de la mer, sauront tirer admirable-

ment parti d'un matériel inférieur, et, à contrario, un personnel médiocre ne saura pas tirer d'un matériel de premier ordre tout le parti possible. Nous voulons les deux choses: matériel et personnel de premier ordre. Il faut une école d'application pour former le personnel: nous voulons le navire-école.

La question de la formation des officiers est très ancienne. Sans vouloir faire ostentation de pédantisme ni paraître vouloir faire un cours d'histoire, je veux tout de même rappeler que c'est Richelieu qui a songé à fonder une école d'application pour la formation des jeunes officiers de marine. C'est Colbert qui termina l'œuvre: il pensa qu'il fallait les deux choses -que nous avons maintenant- c'est-à-dire une institution correspondant à l'école navale, où l'on apprend les mathématiques, la cosmographie, l'astronomie, la mécanique, et aussi une école d'application. Il forma les compagnies de marine -l'école navale- et mit à côté les Gardes de pavillon qui allaient apprendre leur métier sur les bateaux.

N'est-ce pas Tourville que je vois, en peinture, en face de moi? Tourville est sorti de ces écoles-là. Lui-même a commandé une école d'application, un navire sur les aspirants/lequel/venaient apprendre leur métier. Il n'y a rien de nouveau sous le soleil et, dans tous les pays du monde, cela se passe à peu près de la même manière.

Pour la formation des marins, quel que soit le pays vers lequel on se tourne, nous trouvons toujours un établissement d'enseignement d'un côté, et, de l'autre, juxtaposée, une école d'application par laquelle le marin apprend à connaître la mer.

*marchande*

C'est si vrai que la marine française vient de constituer, à bord du Jacques Cartier, une école d'application et elle a bien fait.

M. LEMERY.- Oui.

Nous ne voulons pas la supprimer. Nous voulons savoir où elle sera.

M. LE MINISTRE.- Je ne voudrais pas abuser de l'attention de la commission de la marine en entrant dans trop de détails (Parlez!) mais je crois que ce petit exposé n'était pas inutile pour vous montrer que les besoins de notre marine ont toujours été les mêmes, qu'ils sont les mêmes dans tous les pays qui possèdent une marine.

Pour revenir au point de départ de cet exposé, je vous demanderai d'écartier l'aménagement d'un navire existant, ce qui constituerait une mauvaise solution, coûteuse et qui ne rendrait aucun service. L'organisation d'un de nos nouveaux croiseurs constituerait une grande dépense sans la possibilité de donner aux 110 élèves officiers la place à laquelle ils ont droit, dans l'hygiène et le confort et une instruction digne de nos nouvelles divisions navales qui représentent une de nos meil-

leures forces.

Reste la solution à laquelle nous <sup>vous / à</sup> convions de vous rallier. Je la crois raisonnable, juste, pratique, et même indispensable. J'ai commencé par vous dire que la Jeanne d'Arc ne pouvait plus aller bien loin. Nous prendrions une grande responsabilité <sup>en continuant</sup> à mettre à bord de ce navire nos futurs officiers.. Il faut, le plus tôt possible, les mettre à bord d'un bateau digne d'eux, de notre marine, de la France, à bord d'un bateau neuf capable d'aller montrer, sur toutes les mers du monde, notre force navale rajeunie et nos futurs officiers.

Voilà ce que je voulais vous dire en ce qui concerne le bâtiment-école.

Sur la seconde question que m'a posée l'honorable M. Lémery, les pétroliers, j'insisterai avec autant de vigueur.

Les pétroliers dont nous avons prévu la construction nous sont absolument indispensables parce qu'il ne servirait de rien de construire des unités nouvelles si nous n'avions pas de quoi les ravitailler en mer quand ils ne pourront revenir à terre, quand ils feront des exercices, pendant la guerre ou pendant une période de tension. Or nous possédons actuellement 195.000 tonnes de navires marchands susceptibles de transporter du pétrole. Ce tonnage est insuffisant pour faire face aux besoins de la marine marchande et du pays. Nous ne pouvons donc rien prélever là-dessus pour notre marine de guerre.

Or la marine militaire a besoin de deux millions de tonnes de pétrole actuellement chaque année. Nous sommes donc en présence d'une insuffisance pour les besoins privés de la nation et pour ceux de la marine militaire. Comme il nous fallait tout de même un certain nombre de ces citernes flottantes, nous nous sommes procuré quelques bateaux: la Dordogne, ancien bateau autrichien; la Loire, ancien bateau russe. Nous avons également la Garonne et le Rhône. Ce sont des moyens de fortune. Nous avons aussi le Loing, sur les chantiers Worms. Ce n'est pas suffisant. Il faut que nous ayons à notre disposition, indépendamment de quelques autres petits bâtiments qui ont été construits par nous, quatre pétroliers du type Aube, de 1500 tonnes, que la Marine a achetés;

En temps de guerre, s'il faut des forces navales pour faire un blocus, assurer le transport et le débarquement de soldats, protéger les côtes, il faut également des citernes leur apportant le combustible indispensable à la navigation. Il faut songer à quels besoins nous aurions à faire face, dans le cas d'une opération de longue haleine. En matière navale comme en matière militaire, la prévoyance est la meilleure des garanties. Si on se laisse surprendre par le temps, si on se laisse bercer par ses illusions, quelle désillusion s'impose. Quand il s'agit de l'armée de terre, le péril est grand, mon cher Lémery,

mais il est moins grand que quand il s'agit de l'armée navale.. On a, pour le transport à terre les chemins de fer. S'il n'y a pas assez de matériel on remet en usage de vieux wagons et cela suffit tant bien que mal car il y a quelque chose qui existe déjà, des voies ferrées. Mais quand il s'agit de marine, d'unités flottantes qui doivent assurer des transports à des centaines ou des milliers de lieues, qui doivent ravitailler des forces navales en tout ce qui est indispensable à leur vie même, en les empêchant de devenir la proie de l'ennemi, il faut y penser à l'avance. Ce n'est pas en quinze jours que l'on construit un pétrolier. Il faut du temps. D'un autre côté ce n'est pas aux nations voisines que nous pourrions demander, quand nos escadres voyageront, de leur fournir le pétrole indispensable.

Le MINISTRE DE LA MARINE. - Oui, et j'ajoutais que nous avons des canons dont les qualités balistiques sont très supérieures à celles des canons italiens de même calibre. Ce fait est reconnu par les Italiens eux-mêmes.

M. MARTIN-RIMACHON. - Qui, mais la rapidité de tir est moins grande avec nos canons.

M. ALBERT MAHIEU.- Quel est l'armement des futurs croiseurs prévus au programme naval ?

M. LEMERY, rapporteur.- 8 canons de 203 m/m, 8 canons de 90 m/m et 8 canons de 37 m/m anti-aériens.

M. ALBERT MAHIEU.- Quel est l'armement des croiseurs italiens ou anglais de même tonnage ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- C'est exactement le même. Cet armement est conforme aux accords de Washington.

M. ALBERT MAHIEU.- Ce calibre ne peut pas être dépassé ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Non ! Nous sommes obligés d'agir dans le cadre des accords de Washington.

M. ALBERT MAHIEU.- Avons-nous le même nombre de canons que les Anglais et les Italiens ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Oui ! et j'ajouterais que nous avons des canons dont les qualités balistiques sont très supérieures à celles des canons italiens de même calibre. Ce fait est reconnu par les Italiens eux-mêmes,

M. MARTIN-BINACHON.- Oui, mais la rapidité de tir est moins grande avec nos canons.

M. LE MINISTRE.- C'est exact. Les qualités balistiques de nos canons sont supérieures de plusieurs milles, mais la rapidité du tir est inférieure. En ce moment, l'artillerie navale est sur le problème.

M. MARTIN-BINACHON.- Pourquoi s'est-on acharné à ne pas adopter le système allemand ? Conserve-t-on toujours cette vis de culasse ?

M. ALBERT MAHIEU.- Il faut, monsieur le ministre, remédier à la situation que vous venez d'indiquer.

M. LE MINISTRE.- Vous avez raison, mais beaucoup de marins, même à l'étranger, disent : "Cela m'est égal de tirer moins vite si j'attrape mon adversaire à 3.000 ou 3.000 mètres avant qu'il puisse tirer sur moi et si ses obus tombent à 1.500 mètres de mon bateau alors que les miens l'atteignent en plein flanc".

M. ALBERT MAHIEU.- A une condition, c'est que l'on ne puisse pas améliorer plus rapidement les qualités balistiques que la rapidité du tir. Le problème n'est pas aussi simple qu'on pourrait le croire.

M. LE MINISTRE.- Il n'est pas simple et la preuve en est qu'aucun pays n'a résolu les deux problèmes à la fois : les uns ont une plus grande rapidité de tir, les autres, une plus grande portée. Mais nous cherchons, en ce moment,

à obtenir une plus grande rapidité du tir.

M. LEMERY, rapporteur.- C'est l'avantage du programme par tranches : chaque année, on peut apporter un progrès nouveau.

M. MARTIN-BINACHON.- Les canons qui se trouvent sur les bâtiments allemands que nous avons pris, les "Metz", comportent un système de chargement différent du nôtre. Si je me permets de faire cette observation, c'est parce que nos ingénieurs de l'artillerie navale n'ont pas voulu prendre le système des canons allemands qui permet de tirer 12 coups quand nous en tirons 4. Ils ont voulu faire quelque chose à eux. C'est une question importante. Je reconnaiss que les qualités balistiques de nos canons sont meilleures, mais il faudrait faire quelque chose en ce qui concerne la rapidité du tir.

M. LE MINISTRE.- Je trouve, en effet, que la rapidité de tir de nos canons est insuffisante et qu'il y a une amélioration à obtenir de ce côté. Si nous y arrivons, nous aurons une artillerie qui défiera toute comparaison. On y travaille en ce moment.

Vous savez qu'il y a trois ou quatre mois j'ai visité les croiseurs qui, à ce moment, faisaient leurs essais. Le chef d'état-major ~~et~~ ~~me~~ qui m'accompagnait et moi-même,

nous avons fait fonctionner les canons devant la commission Il m'a paru - et tout le monde autour de moi a été de cet avis - que la rapidité de tir était insuffisante. Dès ma rentrée, j'ai donné des instructions pour que l'on se mette immédiatement sur le problème et que l'on s'efforce d'obtenir une amélioration de ce côté.

M. ALBERT MAHIEU.- Il n'est peut-être pas utile de chercher quelque chose de neuf quand nous avons un système qui fonctionne.

M. LEMERY, rapporteur.- Il s'agit de ~~rechercher~~ ce qu'il y a sur les navires ex-allemands et de voir si l'on peut ajouter aux qualités balistiques de nos canons la rapidité de tir des canons allemands.

M. LE MINISTRE.- Les canons des navires ex-allemands sont d'une simplicité et d'une robustesse remarquables. Par contre, nos nouveaux canons, avec leur culasse à vis, n'ont ni la même simplicité, ni la même robustesse et sont moins facilement maniables.

M. MARTIN-BINACHON.- Je suis convaincu que l'on peut trouver un moyen terme qui permettra à nos pièces, tout en conservant leurs qualités balistiques actuelles, de tirer 8 coups. Ce ne seront pas encore les 12 coups des canons

allemands, mais nous aurons tout de même amélioré sensiblement la vitesse de tir de nos pièces.

M. LE MINISTRE.- C'est cela que l'on cherche.

M. LOUIS TISSIER.- Il y a, dans cette affaire, une question d'amour-propre d'inventeur.

M. MARTIN-BINACHON.- Les ingénieurs de l'artillerie navale ont voulu faire quelque chose de neuf.

M. LE MINISTRE.- Il en est ainsi dans toutes les administrations : chacun veut essayer de faire mieux que le voisin et donner sa marque.

M. ALBERT MAHIEU.- C'est précisément parce que vous n'êtes pas un technicien que vous pouvez combattre cet esprit.

M. LE MINISTRE.- Je vous ai dit qu'en rentrant de ma visite des nouveaux croiseurs, j'ai donné des instructions pour que l'on s'attaque au problème de la rapidité de tir pour nos canons. Je considère que mon devoir est de dire la vérité lorsque je la trouve et d'indiquer les lacunes lorsque j'en constate. L'artillerie navale s'efforce, en ce moment, de trouver la solution du problème.

M. L'AMIRAL PIROT.- Le problème est complexe parce

qu'il y a antinomie entre, d'une part les qualités balistiques, la portée d'un canon, d'autre part, sa vitesse de tir.

M. ALBERT MAHIEU.- Le bâtiment-école est porté, dans le rapport de M. Robaglia, pour 70 millions de francs.

M. l'AMIRAL PIROT.- A cause des stocks. En fait, c'est un navire de guerre : il a des canons et ses stocks de munitions et de torpilles.

M. LEMERY, rapporteur.- Ce que dit M. l'amiral Pirot est très important. Je lui réponds par les explications de M. le ministre de la marine qui nous indiquait que le bâtiment-école ne devrait pas être un navire de guerre parce que, s'il était mis en escadre, il retarderait tous les autres navires. Il ne pourra, ajoutait M. le ministre, être utilisé que comme croiseur auxiliaire au même titre que les navires de commerce.

M. BERGEON.- La question que je désire poser à M. le ministre concerne les contre-torpilleurs de 2.500 tonnes et les torpilleurs de 1.500 tonnes. Il semble que le département de la marine n'ait pas encore arrêté sa doctrine sur l'utilité de l'un ou l'autre de ces types et même n'ait pas envisagé s'il n'y avait pas intérêt à donner la préférence à l'un des types sur l'autre.

Si nous jetons les yeux sur les constructions neuves qui se font dans les marines de guerre à l'étranger, nous voyons que, depuis la guerre, ni l'Angleterre, ni les Etats-Unis, ni le Japon n'ont envisagé la construction de bâtiments de ce type. Quant à l'Italie, elle a fait quelque chose d'approchant avec le type "Leone" de 3.300 tonnes. Elle s'est arrêtée après avoir construit trois bâtiments.

Cet excédent de 1.000 tonnes, qui se traduit nécessairement par une augmentation de dépenses, est-il compensé avantageusement par la plus grande vitesse que vous obtenez et qui est de deux noeuds, et par ~~la~~ <sup>la</sup> l'adjonction d'une pièce supplémentaire de 130 m/m ?

M. LE MINISTRE.- L'Italie avait ce que l'on appelait <sup>ent</sup> des "conducteurs d'escadrilles". C'était de petits croiseurs. Tout le monde a considéré que ces petits croiseurs étaient utiles et il y en a maintenant dans toutes les marines du monde.

M. BERGEON.- Pourquoi continuons-nous à en construire alors qu'on n'en fait plus dans les marines étrangères ou qu'on les fait plus gros ?

M. LE MINISTRE.- La conception de chacun peut être différente, mais dans les grandes lignes, elle reste la même. Certaines nations ont des croiseurs de 5.000 et de

4.500 tonnes. Nous, nous avons un croiseur plus réduit, mais extrêmement rapide, de 3.400 tonnes, qui remplit l'office d'un croiseur plus grand et qui est en même temps un conducteur d'escadrille. Tout cela est parfaitement logique.

Au lendemain de la guerre, nous n'avions rien comme conducteurs d'escadrilles. Il nous manquait des bateaux légers et rapides. Nous sommes allés au plus pressé et nous avons comblé cette lacune. Mais je ne crois pas qu'il faille continuer dans ce type de bâtiments de 3.400 tonnes que sont les "Tigre". Cependant, c'est un petit croiseur qui, par sa vitesse et son armement, qui est sérieux, est appelé à rendre les plus grands services, surtout dans la Méditerranée.

Etant donné qu'avant la guerre, l'Italie avait déjà de ces conducteurs d'escadrilles, il ne nous était pas possible de nous ~~en~~ passer de ces petits croiseurs. Mais je ne pense pas que le programme qui a été établi dans ces conditions doive être continué.

M. BERGEON.- Vous avez donc envisagé la construction de ces bâtiments légers qui me paraissent nécessaires puisque la première tranche du programme comportait la construction de 9 contre-torpilleurs et que, dans le reliquat de la deuxième tranche, vous nous en proposez 3, ce qui fait un chiffre total de 12.

Le département de la marine estime-t-il qu'il y a intérêt à poursuivre la construction de ce type de navires. Les essais que vous avez faits avec les bâtiments de la première tranche, qui entrent en service, et les études auxquelles vous devez vous livrer sur ces navires vous conduisent-ils à l'extension de cette construction ou à son abandon, la préférence étant donnée aux torpilleurs de 1.500 tonnes ?

M. LE MINISTRE.- Nous demandons encore la construction de ces trois contre-torpilleurs, mais nous / l'intention de nous en tenir là.

M. LEMERY, rapporteur,- La marine est très divisée sur ce point. Les derniers disciples de l'amiral Aube sont très près de penser que trois torpilleurs de 1.500 tonnes, lorsqu'il s'agit de faire une offensive, valent mieux que deux torpilleurs de 2.400 tonnes parce qu'il y a un plus grand nombre de canons.

L'autre école tend à faire du contre-torpilleur un véritable petit croiseur.

M. ALBERT MAHIEU.- Les Italiens construisent-ils en ce moment des bâtiments de 5.000 tonnes ?

M. LE MINISTRE.- On en fait dans toutes les marines.

M. ALBERT MAHIEU.- Construisent-ils des bâtiments de 8.000 et 10.000 tonnes ?

M. L'AMIRAL PIROT.- Le type du torpilleur arrive à s'unifier, dans toutes les marines, à 1.500 tonnes. Quant au petit croiseur italien, il remplit à la fois le rôle de conducteur d'escadrille et d'explorateur ; d'"explorator", comme disent les Italiens.

M. ALBERT MAHIEU.- Quel est son tonnage ?

M. LE MINISTRE.- C'est le type "Leone", de 2.400 ou 2.500 tonnes.

M. BERGEON.- Les Italiens ont trois "Leone" ; mais ils ont abandonné cette construction.

M. L'AMIRAL PIROT.- Parce qu'ils trouvent qu'ils en ont assez. Ils sont sortis de la guerre avec leurs "Mirabello" qui étaient de merveilleux conducteurs d'escadrilles. Après avoir construit ces types "Leone", ils se sont aperçus que, comme conducteurs d'escadrilles, ce n'était pas mieux que ce qu'ils avaient déjà. Ils ont aussitôt stoppé. Mais nous, qui n'avions rien comme conducteurs d'escadrilles, nous avons d'abord construit les 6 "Tigre". Nous en avons ensuite construit trois autres et l'on propose d'en construire encore trois autres avec l'idée que l'on aura, dans ces bâtiments, de petits croiseurs et des conducteurs de nos escadrilles de torpilleurs de 1.500 tonnes.

Puis, les idées évolueront certainement, car c'est le

recommencement de la fameuse lutte. Ces contre-torpilleurs ont été faits pour annihiler les torpilleurs de 1.500 tonnes. Mais déjà, en Italie, par exemple, on sent poindre l'idée d'un petit croiseur de 5.000 tonnes pour dominer nos ~~XXX~~ "Tigre".

M. ALBERT MAHIEU.- Les Anglais et les Américains construisent des petits croiseurs de 5.000 tonnes.

M. LE MINISTRE.- Le plan avait été conçu méthodiquement et systématiquement, en s'inspirant des leçons de la guerre. Ayant constaté que ces "explorateurs", comme les appellent les Italiens et ces conducteurs d'escadrilles faisaient totalement défaut dans la marine française, on a cru - et l'on a eu raison-, qu'il était nécessaire d'en construire. Mais on ne peut pas en construire indéfiniment; et les trois contre-torpilleurs prévus dans la deuxième tranche ~~sont~~ les derniers qui vous seront demandés.

M. LOUIS TISSIER.- Les nouvelles unités qui vont être construites comporteront-elles deux systèmes de chauffe : charbon et mazout ?

M. LE MINISTRE.- Oui ! C'est indispensable.

M. LOUIS TISSIER.- Il y aura du charbon soufflé ?

M. MAHIEU.- Pulvérisé.

M. L'AMIRAL PIROT.- On est amené à prévoir la chauffe au charbon pour des raisons de protection. Le charbon embarqué fait l'office de cuirasse. Une fois embarqué, il faut songer à l'utiliser, car on ne peut pas le transporter indéfiniment.

M. LOUIS TISSIER.- En outre, on peut manquer de pétrole.

M. LE MINISTRE.- Le charbon sert à deux fins : comme matelas et comme combustible si le combustible liquide vient à manquer.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le ministre, avez-vous encore d'autres explications à fournir à la commission ?

M. LE MINISTRE.- Non ! monsieur le président.

Je remercie la commission et son président de la bienveillance avec laquelle ils ont bien voulu m'entendre. Permettez-moi d'ajouter que, chaque fois que vous me ferez signe, je serai très heureux de venir m'entretenir avec vous. Il faut qu'il y ait, entre la commission de la marine du Sénat et le ministère de la marine un contact permanent, une collaboration constante. Je suis sûr que je puis y compter. Vous pourrez, vous aussi, compter sur ma collaboration pleine et entière.

(M. le ministre de la marine se retire à 16 h.15.)

-----