

PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION
DE LA MARINE



- Auditions -

- 1927 et 1929 -

- 2 février 1927 - Audition de M. G. LEYGUES, ministre de la Marine.
- 7 juillet 1927 - Audition de M. André TARDIEU, ministre des Trav. Publics.
- 8 juillet 1927 - Audition de M. FRAISSINET.
- 12 juillet 1927 - Audition de M. Georges LEYGUES, ministre de la Marine.
- 14 décembre 1927 - Audition des délégués de l'armement et de l'Union des Chambres de Commerce maritime.
- 17 décembre 1927 - Audition de M. Georges LEYGUES, Ministre de la Marine.
- 12 décembre 1929 - Audition de M. Georges LEYGUES, ministre de la Marine.
- 29 décembre 1929 - Audition de M. Georges LEYGUES, ministre de la Marine.

COMMISSION DE LA MARINE

ANNEXE au Procès-verbal de la séance du mercredi
2 février 1927

AUDITION



de M. Georges Leygues

Ministre de la marine

assisté de M. le vice-amiral Salaün

Chef de l'Etat-major général

M. LE PRESIDENT. Monsieur le Ministre, vous avez demandé à être entendu par la commission au sujet du croiseur-école en projet. Si vous voulez prendre la parole...

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Faut-il, messieurs, que je vous expose moi-même les vues de la marine, ou ne vaudrait-il pas mieux que M. Martin-Binachen, avec qui j'ai eu le plaisir de m'entretenir hier et qui m'a fait des suggestions, vous fît connaître son projet?...

Je suis à la disposition de la commission.

Ce que je peux vous dire, c'est que, dès que je suis revenu à la Marine, à la fin de novembre 1925, j'ai considéré après avoir examiné la situation, que la construction d'un

navire-école s'imposait impérieusement, pour deux raisons que j'ai à peine besoin de vous dire, vous les connaissez aussi bien que moi :

Il est toujours apparu à la Marine, depuis Tourville jusqu'aujourd'hui, que l'école d'application de nos futurs officiers devait être une école à la mer, un bâtiment. Et cela va de soi, il en est ainsi dans toutes les marines. Ceci est la question de principe.

Mais il y avait une question de fait qui dominait la situation. La "Jeane d'Arc", qui est actuellement notre bâtiment école, est un croiseur à bout de bord et à bout de souffle. Ce croiseur, en admettant les règles anciennes, aurait dû être déclassé après dix-sept années de service. En supposant qu'on ait voulu porter à vingt ans la durée du service de la "Jeann d'Arc", ce bâtiment, ayant près de vingt-sept ans d'âge, aurait tout de même dépassé de plus de six années son existence légale. De ce fait il n'est plus en état de procurer à nos élèves-officiers ni aux équipages la sécurité que nous avons le devoir de leur assurer, je le dis en ministre de la Marine qui le premier a la responsabilité, et je le dis en parlementaire qui veille sur tout ce qui touche à la défense nationale et qui est aussi le gardien de l'existence de ces marins et de ces officiers.

Voilà donc un bâtiment qui n'en peut plus. Sa coque ne vaut plus rien. La "Jeanne d'Arc" ne peut plus se permettre d'avoir une voie d'eau. Si elle se trouvait prise par un gros temps en cours de campagne, une catastrophe

serait à redouter. La Marine ne peut pas accepter et n'accepte pas la responsabilité de prolonger un pareil état de choses. Je vous connais assez, messieurs, pour être sûr que vous ne l'accepterez pas davantage.

J'ai donc, dès février 1926, c'est-à-dire trois mois à peine après mon retour à la Marine, déposé un projet de loi dans lequel je faisais figurer un bâtiment qui devait servir d'école d'application en remplacement de la "Jeanne d'Arc".

Voilà pour le principe, et là-dessus, je crois, nous sommes unanimes.

Le projet que j'ai déposé en février 1926 a passé par toute la filière parlementaire. Il a été examiné avec beaucoup d'attention et de conscience par la commission de la Chambre; il a été voté par la Chambre, puis par le Sénat le 4 août dernier.

Les caractéristique du bâtiment que nous avions prévu, je les ai fait connaître. Mais des objections se présentèrent ici même, et la commission, par l'organe de son président M. de Kerguezec, exprima le désir que les caractéristiques de ce bâtiment fussent revues, que nous lui donnions un peu plus de vitesse, et que je ^{ne} le fisse pas mettre en chantier avant de m'en être entretenu de nouveau avec la commission.

Toujours plein de déférence, comme un vieux parlementaire que je suis, envers le Parlement et ses commissions, et envers vous en particulier, j'ai déféré à ce désir.

J'ai fait remettre à l'étude le projet de bâtiment-école. Nous avons simplifié certaines de ses organisations et amélioré certaines autres.

Nous avons supprimé la chauffe mixte au mazout et au charbon et porté à 25 noeuds sa vitesse, de façon à en faire un croiseur ayant des qualités militaires certaines, non pas égales à celles d'un croiseur ordinaire, - car on ne pourra jamais donner à un bâtiment qui en somme est un bateau mixte toutes les qualités à la fois d'un croiseur-école et d'un croiseur de bataille; - mais tel que nous vous l'avons présenté, tel qu'il a été amélioré selon votre désir et vos suggestions, ce bâtiment-école constituait un instrument de combat d'une valeur réelle et était tout à fait qualifié, non pas seulement pour escorter des convois de troupes, de munitions ou de ravitaillement, comme les marines alliées l'ont fait si souvent pendant la guerre, - j'ajoute même que c'était leur mission, - mais pour devenir une sorte de croiseur-corsaire qui, en temps de guerre, par son armement égal à celui des croiseurs de 8.000 tonnes, par sa vitesse de 25 noeuds, serait capable d'écumer les mers, de les rendre intenables aux navires de commerce *et aux paquebots ennemis*.

Voilà la question. Je demande à la commission, avec déférence, mais avec beaucoup de fermeté, de vouloir bien m'autoriser à mettre ce bâtiment en chantier le plus tôt possible, pour la raison que j'ai dite: La "Jeanne d'Arc" ne peut plus naviguer, il faut qu'elle soit déclassée. Les

élèves officiers, les officiers et l'équipage~~s~~ doivent être débarqués au cours de l'année 1930 au plus tard. J'ajoute même, je tiens à le dire, que je ne serai pas sans inquiétude jusqu'à ce moment. Ce bateau n'en peut plus, il faut le remplacer.

Tout le monde a admis ce principe, qu'il devait être remplacé par un nouveau croiseur pourvu d'aménagements très larges, dortoirs, réfectoires, salles d'étude pour les élèves officiers, avec tout ce qu'on peut donner, non pas de luxe, mais de confort, d'aisance, d'hygiène à de futurs officiers. Ce bâtiment me paraît remplir les conditions que vous souhaitez et que je souhaitais moi-même. Nous l'avons, je le répète amélioré en tenant compte de vos desiderata, en simplifiant sa chauffe, en lui donnant une vitesse supérieure. Je persiste à croire que c'est encore le type de bâtiment le plus approprié à sa destination.

J'ajouterai d'autres considérations si vous le jugez utile.

Je dois dire que ce bâtiment tel qu'il est conçu nous permettra d'accomplir des campagnes lointaines dans des conditions presque économiques, dirai-je, par rapport à la "Jeanne d'Arc", par rapport à des projets qui ont été abandonnés et qui consistaient à transformer d'autres bâtiments, transformation qui aurait coûté très cher sans profit.

Ainsi, pouvant assurer de longues campagnes avec tout le confort qui peut être rendu compatible avec l'installation des bâtiments de guerre modernes - car il faut que nos futur

officiers soient embarqués sur un bâtiment moderne, qu'ils en connaissent les machines, l'artillerie, les manoeuvres, - établi conformément aux désirs que vous avez exprimés, ce bateau est, je crois, qualifié pour remplir la mission à laquelle il est destiné.

Je répondrai à d'autres questions ou à d'autres objections si l'on m'en présente.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Je remercie M. le ministre de la marine de son intéressant exposé. Je crois qu'il sera curieux de connaître l'opinion des membres de la commission de la marine du Sénat sur la question du navire-école.

Comme lui je pense, - et c'est je crois l'avis de la majorité de nos collègues, - que sur le principe du bâtiment école il n'y a pas matière à discussion.

En ce qui concerne les caractéristiques de ce bâtiment, c'est là-dessus que la commission a demandé à être éclairée. En effet nous ne disposons pas pour la marine d'autant de crédits que nous le voudrions. Il faut donc que ce bâtiment puisse, en cas de mobilisation ou de tension, servir à autre chose. Telle est la base de la discussion qui va, je crois, s'instituer: à quoi pourra servir, en cas de mobilisation ou de tension, le bâtiment qui va nous être proposé ?

En somme, si j'ai bien compris les explications de M. le ministre de la marine, ce bâtiment serait surtout un croiseur destiné à détruire les paquebots ennemis.

Est-ce que je traduis bien votre pensée, monsieur le ministre ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Il serait destiné aussi à escorter les convois.

M. MARTIN-BINACHON, rapporteur. Là, il faut nous entendre. Sera-t-il un croiseur d'escorte ou un croiseur-corsaire

M. LE MINISTRE. IL pourra être l'un et l'autre.

M. MARTIN-BINACHON. Je ne comprends plus.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Nous en discuterons tout à l'heure.

M. LE MARS. Qui peut le plus peut le moins. Si vous avez un croiseur de vitesse...

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Pour le moment nous retenons votre formule: il peut être l'un et l'autre. Il servira à capturer des paquebots ennemis ou à escorter des convois. Il ne servira pas à autre chose. C'est déjà un premier point.

C'est tout ce que j'avais à dire pour le moment. Je réserve pour la suite différentes observations. Nous examinerons si on ne pourrait pas adopter un type de bâtiment plus approprié à des nécessités d'ordre plus général, notamment en ce qui concerne l'artillerie.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je vous ai dit, mon cher collègue, que c'était la même artillerie que celle des croiseurs de 8.000 tonnes.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Oui, Monsieur le ministre, mais là justement je voudrais, si vous le permettez, demander à M. le vice-amiral Salaün s'il considère que c'est suffisant pour certaines missions ou même pour l'instruction des officiers.

M. le vice-amiral Salaün est tout à fait apte à nous renseigner puisqu'il a été professeur à l'Ecole navale, où j'ai eu l'honneur d'être presque son élève, et qu'il a été, je crois, professeur à l'Ecole d'application du temps de mes anciens. Je ne pouvais donc trouver auprès du Ministre de la marine un meilleur juge de la question.

M. MARTIN-BINACHON, rapporteur. Messieurs, voulez-vous me permettre d'abord de placer sous vos yeux les caractéristiques du bateau et les conditions dans lesquelles le projet a été présenté à la Chambre des députés?

J'ai ici le rapport de mon ami Robaglia à la Chambre. Ce bateau était d'abord destiné à recevoir au maximum 125 élèves. Je lis à la page 14 du rapport:

"En temps de guerre, quel rôle un tel bâtiment est-il susceptible de jouer ? Celui d'un croiseur auxiliaire fortement armé qui escortera les convois, qui transportera des troupes, qui portera un chef de flottille, etc., autrement dit qui remplira admirablement le rôle des croiseurs auxiliaires dans toutes les nombreuses circonstances où leur utilisation est prévue."

Donc, devant la Chambre des députés, c'est très net: on a envisagé un croiseur auxiliaire, autrement dit un paquebot transformé pour les besoins de la mobilisation et sur lequel on met de l'artillerie.

A la suite des suggestions du Sénat, nous ^{comme} avons demandé qu'on change ses caractéristiques, on les a changées selon nos désirs...? - Façon de s'entendre. On a simplement supprimé la chauffe au charbon et établi la chauffe au mazout. C'est tout.

Et alors s'instaure ici une première discussion. Je ne veux pas faire de ~~fiets~~ fioritures à côté. Comment nous présentez-vous votre projet, maintenant qu'il va y avoir, non

plus 125 élèves, mais 140, et comment, avec 5.900 tonnes, arriverez-vous à faire un croiseur-école qui devra contenir au minimum 450 à 500 hommes d'équipage, plus 140 élèves officiers et leurs officiers instructeurs, qui devra avoir par conséquent des aménagements spacieux pour : tir simulé, salle de conférences, local pour la photographie, installations météorologiques, T.S.F., salles de bains, de douches, ~~et~~ etc.? J'estime que ce projet trop étriqué ne prévoit pas du tout l'avenir; vous aurez des déboires le lendemain de sa mise à flot.

Au surplus il est un point que je dois prévoir; c'est mon devoir. Dans une mobilisation future, vous serez obligé de tenir compte des élèves officiers de la marine marchande. Vous serez obligé de les embarquer sur les mêmes bateaux pour réaliser ~~par~~ l'unité d'instruction. Peu ou prou vous ~~en~~ serez obligé de le faire. Avec ^{l'hydravation} ~~l'aviation~~ maritime, vous serez obligé de prévoir pas mal d'avions qui seront encombrants.

J'estime qu'avec 5900 tonnes vous n'atteindrez pas ce résultat.

Quand les "vacances navales" créées par le traité de Washington seront terminées, en 1931, - mon opinion est très nette, - les marines des grandes puissances ne seront pas composées de types de navires semblables à ceux actuellement en service, voire en construction. Il est probable qu'ils aurent été modifiés.

J'estime qu'à ce moment le porte-avion, mis au point, aura remplacé le bâtiment de ligne. Quant aux croiseurs, ils n'aurent plus à remplir leur rôle d'"yeux de la flotte". L'aviation maritime aura fait de tels progrès que ce sont ses appareils qui seront chargés des reconnaissances.

Le service des croiseurs aura deux emplois nettement définis : il sera pro-commercial ou anti-commercial. Autrement dit ce sera le croiseur-corsaire auquel vous faisiez allusion et le croiseur d'escorte.

Et alors, c'est la question que je pose : votre bateau est-il un croiseur-corsaire ou un croiseur d'escorte ?

Si vous voulez en faire un croiseur d'escorte, il doit être puissamment armé, c'est reconnu dans toutes les marines. Par contre vous ne pouvez lui demander la vitesse du "Duguay-Trouin" ni du "Primauguet", je le reconnais, car en service courant le bâtiment-école est appelé à naviguer tous les ans et d'une façon assez intense; il ne faut pas non plus grever le budget.

Donc, personnellement, j'abandonne la question de vitesse. Mais sur la question de l'armement, c'est autre chose. Si réellement c'est un croiseur d'escorte à vitesse assez réduite il faut qu'il soit puissamment armé. Ses huit canons de 155 sont insuffisants. J'aime mieux prévoir un croiseur d'escorte avec trois tourelles de 203, en augmentant carrément son tonnage. Celui-ci doit passer de 5900 à 7500 ou 8.000 tonnes c'est une question à discuter.

Il est une autre question, c'est une question de technique. Vous connaissez aussi bien que moi l'étude de M. l'ingénieur Raclot, et les conclusions de cette étude en ce qui concerne le tonnage optimum des bateaux. Il a démontré que la puissance propulsive d'un bâtiment était en proportion de son tonnage et qu'elle était améliorée très grandement à mesure que le tonnage augmentait.

Si vous prenez un contre-torpilleur de 2.500 tonnes avec 50.000 chevaux, il faut 20 chevaux de puissance propulsive pour traîner 1 tonne de contre-torpilleur.

Le croiseur "Kuma", japonais, qui déplace 5500 tonnes avec 90.000 chevaux, emploie 16,4 CV de puissance propulsive par tonne.

Avec le croiseur "Omaha", américain, - 7500 tonnes, 90.000 chevaux, - il ne faut plus que 12 chevaux pour traîner une tonne.

Le croiseur "Emerald", anglais, avec 7550 tonnes et 80.000 chevaux, n'emploie plus que 10,6 CV pour traîner une tonne.

Si on poursuit l'examen jusqu'à des bateaux qui ne seront plus comparables au bâtiment-école, on voit que, pour le "Duguay-Trouin", français, avec 8000 tonnes et 105.000 chevaux, il faut 13 CV pour traîner une tonne. Avec le "Duquesne", français, - 11.000 tonnes et 120.000 chevaux, - on arrive à 12 CV par tonne.

Enfin, pour un croiseur de 20.000 tonnes, avec 135.000

chevaux, on arrive à 6 CV,8 de propulsion par tonne.

M. Raclot dit qu'en fait tous les déplacements au-dessous de 10.000 tonnes sont désavantageux, et d'autant plus que le tonnage est plus petit. Notons en passant que le tonnage de 10.000 tonnes prévu par le traité de Washington constitue une erreur grossière. Pour tenir compte de ces formules, on aurait dû admettre au moins le tonnage de 11.000 tonnes. Ce qui ~~présume~~ prouve qu'on a été à l'aveuglette et qu'on s'est laissé hypnotiser par le chiffre rond.

M. Raclot dit ceci: le tonnage/^{maximum} de 10.000 tonnes prévu par le traité de Washington pour les croiseurs ne permet pas de réaliser des types de navires très variés et des croiseurs bien équilibrés à bon rendement.

Etant donné cette question de technicité, je me demande pourquoi, Monsieur le Ministre, on ne porte pas à 7500 tonnes le tonnage du bâtiment-école. Au surplus, d'après le même auteur, il aurait de la sorte une stabilité et une tenue à la mer bien meilleure. Et ici permettez-moi de citer l'opinion d'un marin célèbre:

L'amiral Sturdee, le vainqueur des Falkland, énumérant les qualités que doit posséder un croiseur, attribue le premier rang à la tenue à la mer et le second à la stabilité de plateforme, plus importante à son avis que l'armement, la vitesse et la protection.

Pour un croiseur de cet ordre, qui va être puissamment protégé parce que croiseur d'escorte, il faut une grande stabilité.

On dit à chaque instant qu'il faut améliorer le sort de nos officiers. Si les officiers de marine disparaissent, c'est qu'ils ne sont pas encouragés. Une première condition c'est de bien les loger à bord, c'est de leur rendre la vie agréable.

Si je remonte à mes jeunes années, je me souviens que sur l'"Iphigénie" nous étions encaqués comme des sardines dans un baril; on ne pouvait réellement bouger ni pied ni patte. Il y a eu progrès depuis, il y en a à terre, partout, et c'est tout à fait heureux. Il faut en faire profiter nos élèves officiers si on veut aboutir.

La seule objection qu'on puisse nous faire, c'est que la dépense va être augmentée. Votre bâtiment doit coûter 90 millions. Si vous augmentez son tonnage de 1500 tonnes, la dépense montera à 120 millions. Pour économiser au maximum 30 millions, devez-vous sacrifier quelque chose d'aussi important ? Je suis convaincu que la Chambre des députés comme le Sénat nous accordera de très grand coeur ce supplément de dépense pour construire une unité très utile en temps de guerre, et qui en temps de paix nous représentera admirablement, fera honneur à notre pavillon, et plaira à nos officiers.

Voilà, exposées grosso modo, mes idées personnelles sur cette question.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Messieurs, je ~~me~~ voudrais essayer de répondre aux objections qu'a présentées l'honorable M. Martin-Binachon et dont il a bien voulu me faire part hier après-midi. Après l'avoir entendu, je suis retourné à la Marine et j'ai consulté mes services techniques.

Bien entendu, je ne peux vous apporter ici le détail du travail fait par mes services. Mais je répondrai d'abord aux objections de M. Martin-Binachon concernant la valeur militaire du bâtiment.

Tous les experts du ministère de la Marine - on peut différer d'opinion, - mais tous les experts pensent que ce bateau aurait des qualités militaires très sérieuses. En effet il serait armé comme les "Duguay-Trouin".

M. MARTIN-BINACHON. Le "Duguay-Trouin" est un croiseur-corsaire. Je comprends son armement parce qu'il a de la vitesse. Mais je ne le comprends pas sur un croiseur d'escorte sans vitesse.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Vous savez que les convois qu'ils soient de troupes, de munitions ou de ravitaillement, ont une marche lente, vous le savez mieux que moi puisque vous êtes marin. J'ai pu l'apprendre au cours de la guerre, puisque j'avais l'honneur d'être ministre de la marine à cette époque. Jour par jour, heure par heure, nuit par nuit,

à toute minute nous avions la courbe des convois, des routes qu'ils suivaient, de leur vitesse et des moyens de protection. Nous n'avons jamais eu besoin de navires rapides pour escorter des convois à marche lente.

Quant au rôle de croiseur-corsaire, je peux rappeler que des bateaux allemands comme le "Koenigsberg", comme ceux que vous connaissez, qui ont écumé la mer des Indes et le Pacifique pendant des mois et rendu leurs eaux intenable au commerce interallié, n'étaient pas des bateaux rapides. Et pour avoir raison de ces navires corsaires, savez-vous ce qu'il a fallu aux alliés ? Il leur a fallu employer des forces dix fois supérieures. Pour avoir raison d'un bateau corsaire dans l'océan Indien et dans le Pacifique, il a fallu que les marines anglaise, japonaise, française, mettent à ses trousses dix, quinze, dix-huit bateaux.

C'est dire ce que peut faire de mal un bateau corsaire. Or "le "Koenigsberg" était loin d'être armé comme celui dont je vous parle. Si vous comparez ce bateau-école à ces croiseurs-corsaires qui ont fait tant de mal...

M. MARTIN-BINACHON. Nous sommes en 1927. On a fait des progrès depuis.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. J'expose la question très objectivement. Nous ne faisons pas un croiseur du type "Duguay-Trouin" ou "Primauguet", nous faisons un croiseur-école, et si vous rapprochez le mot "école" du mot "croiseur" vous êtes obligé de reconnaître que vous ne pouvez pas lui

demander des qualités militaires égales à celles du "Primauguet" ou du "Duguay-Trouin".

Nous avons concilié, je crois, les divers intérêts en présence. Quant aux installations matérielles que vous pouvez donner aux officiers et élèves, elles ont été ménagées aussi bien que possible. Vous avez certainement vu, mon cher collègue, les installations des nouveaux croiseurs "Primauguet" ou "Duquesne". Vous avez pu constater que pour les équipages comme pour les officiers d'immenses progrès ont été réalisés au point de vue de l'hygiène, du confort, de l'aisance. Les mêmes progrès seront réalisés sur le bâtiment-école.

Maintenant, messieurs, chacun de vous exposera ses arguments. Mais un point sur lequel je suis obligé d'appeler votre attention, c'est la question financière. La dépense supplémentaire sera de 30 millions, soit. Mais 30 millions, messieurs, c'est déjà le prix d'un grand sous-marin. Nous nous priverions de ce grand sous-marin, à supposer que je puisse faire l'opération.

Mais puis-je la faire ? Je ne le peux pas, les règles financières de notre pays s'y opposent. La tradition de la Chambre et plus encore celle du Sénat s'opposent à ce qu'un ministre, de son autorité propre, modifie les caractéristiques d'un bâtiment qui ont été approuvées par les commissions de la Chambre et par la Chambre elle-même, et augmente le coût de construction de ce bâtiment.

Je suis tenu absolument par les crédits que le Ministre des finances a mis à ma disposition et que le Sénat et la Chambre des députés ont votés. Car vous avez voté vous-mêmes messieurs, les 3 et 4 août derniers, le projet revenu de la Chambre. Vous avez inclus dans ce projet le bâtiment-école; il y figure pour la somme de 90 millions.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Nous avons voté le principe

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Mais non, mon cher collègue vous avez voté des crédits...

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Nous avons voté le principe en faisant des réserves.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Permettez... Vous avez voté des crédits. Le crédit que vous avez voté pour cet objet est immuable. Pour le changer et pour être autorisé à engager une dépense de 30 millions de plus, il faudrait plusieurs conditions que voici:

Il faudrait d'abord que ^{le Ministre des finances} ~~la Chambre~~ ~~les députés~~ consentent à me donner l'autorisation de demander un supplément de crédit de 30 millions pour ce bateau. Je crois bien qu'il ne le voudra pas, étant donné le rôle qu'il a joué, le souci qu'il a de réaliser des économies par tous les moyens possibles.

La commission des finances de la Chambre a voté ce crédit; la commission de la marine de la Chambre l'a voté; la Chambre des députés l'a voté; vous-mêmes l'avez voté. Vou

m'avez demandé de ne pas mettre le bâtiment en chantier avant de nous être mis d'accord sur ses caractéristiques. Je m'en suis abstenu en effet. Maintenant que le crédit est voté, il n'y a plus qu'un moyen: c'est de retirer le bâtiment du projet voté par les deux Chambres et d'en faire l'objet d'un projet de loi séparé. Je ne suis pas sûr de faire passer ce projet devant la Chambre. Mais en admettant qu'elle l'adopte, de ce chef la mise en service du bâtiment-école, quoi que nous fassions, quelle que soit la diligence que nous pourrions y mettre, sera retardée d'au moins un an.

Il faut refaire un projet. J'ai consulté M. Lejeune dont vous connaissez la haute compétence, je n'ai pas à en faire l'éloge ici: vous connaissez cet ingénieur tout à fait remarquable, un de ceux qui ont tracé les plans des nouveaux bateaux qui entrent en service. Ils ne sont pas parfaits parce qu'il n'y a pas de bateaux de guerre parfaits. Il y a toujours un compromis entre la vitesse, la puissance de l'artillerie et le cuirassement. Mais ces bateaux sont considérés par tous les marins étrangers, notamment par les Américains et les Anglais, comme des bateaux modèles, presque comme des bâtiments parfaits au point de vue de la construction navale. C'est ~~aux~~ ce que disent les revues anglaises, c'est ce que disent les marins.

Voilà un homme qui vous a donné les dessins, les types de ces bateaux. Vous pensez bien qu'il vous donnera un bateau-école de premier ordre, et que les plans qu'il a

déjà tracés, que je vous demande d'approuver ont été étudiés mûris avec autant de conscience que de compétence. Je l'ai consulté dès hier soir. Il m'a dit : "Monsieur le Ministre, évidemment nous pouvons augmenter de 1500 tonnes, de 2000 tonnes, comme vous voudrez. Mais c'est tout, un plan à refaire. Si vous augmentez le tonnage, la vitesse.... -

M. MARTIN-BINACHON. Non, pas la vitesse.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je vous donne l'opinion de M. Lejeune. - "... ce sont de nouvelles machines, plus fortes dont il faut trouver la place."

M. MARTIN-BINACHON. D'abord, quelle est la force en chevaux ? On ne l'a pas donnée, je ne la trouve nulle part.

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. 26.800 chevaux.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Voilà donc l'opinion de ce technicien apprécié dans toutes les marines du monde. Il faut refaire les plans. Rien de plus difficile que de refaire des plans de bateau actuellement, étant donné le nombre de chevaux qu'on demande, la puissance des machines. Cela demande au moins cinq ou six mois; avec la mise en œuvre c'est au moins un an de retard.

Ne perdez pas de vue que la "Jeanne d'Arc" est à bout de souffle et qu'elle ne présente plus les garanties de sécurité indispensables à nos élèves officiers, à nos officiers et même à nos équipages, car nous nous intéressons aux hommes

de pont comme aux officiers. Je vous fais juges, messieurs. Je considère que ma responsabilité, qui est grande, me fait un devoir impérieux de vous avertir, je vous le dis avec tout le respect, avec toute la camaraderie affectueuse qui doit exister entre ministre et sénateurs.

C'est un an de retard. Par conséquent la "Jeanne d'Arc" aura atteint le terme de son existence trop prolongée avant qu'un bâtiment-école soit prêt à la remplacer. Serons-nous obligés d'organiser à bord d'un autre croiseur un bâtiment-école qui fera un service d'un ou deux ans ? Vous voyez le trouble jeté dans les organisations, école navale et école d'application, les dépenses inutiles, l'argent jeté à la mer. Voilà les faits dans toute leur simplicité.

Quant à la dépense de construction, elle sera, comme le dit M. Martin-Binachon, d'environ 30 millions supérieure. Notez que 30 millions, c'est un grand sous-marin, un ~~instrument~~ instrument de combat auquel vous tenez comme moi, ou deux sous-marins côtiers.

Mais ce n'est pas tout. il faut considérer aussi la consommation et la dépense générale du bateau tel que vous l'avez conçu dès qu'il sera en service. Avec le bateau que vous proposez, Monsieur Martin-Binachon, la dépense par élève-officier serait d'au moins 10.000 francs plus élevée qu'avec le type de bateau que nous vous proposons.

M. MARTIN-BINACHON. Ce serait à voir.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Vous avez tout à fait raison. Reconnaissez que vous m'avez donné vos suggestions hier soir. Je n'ai eu que le temps d'en causer très rapidement avec M. Lejeune. Je lui ai demandé des calculs; il les a faits, je vous les enverrai par écrit.

M. MARTIN-BINACHON. C'est là le vice de forme. Nous nous trouvons en face d'un fait acquis. Si nous avions été appelés à discuter les caractéristiques du bâtiment il y a six mois, quand on a fait le projet, cette discussion serait oiseuse aujourd'hui. Mais je ne peux l'amorcer qu'au moment où nous en sommes saisis.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Vous voudrez bien reconnaître avec moi que c'est le 25 février 1926 que j'ai déposé mon projet de loi visant le bâtiment-école. J'en ai donné les caractéristiques aux commissions de la Chambre. J'étais obligé de passer devant la Chambre d'abord. Prenons chacun nos responsabilités. J'ai mis la plus grande diligence à déposer le projet de loi et j'ai fait connaître aux commissions de la Chambre les caractéristiques qu'elles devaient approuver. Le projet, voté par la Chambre, est venu devant vous, et il n'a pas tenu à moi qu'il vînt plus tôt.

Je vous fais connaître les faits, les dépenses, les ~~réun~~ nécessités en présence desquelles nous nous trouvons. Je vous ai dit la vérité toute crue, je vous ai fait part des retards que nous subirions, des dépenses nouvelles considé-

rables qu'il faudrait ~~qu'il faudrait~~ assumer et que je ne suis pas sûr de pouvoir faire accepter. Ceci dit, vous apprécierez.

M. RENE HERY. M. le Ministre de la marine a omis de s'expliquer sur une objection de M. Martin-Binachon. Vous avez bien dit que la vitesse ne semblait pas nécessaire pour un croiseur d'escorte. Mais M. Martin-Binachon avait insisté sur la puissance d'armement qui lui paraissait insuffisante.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je vous remercie, Monsieur le Sénateur, de poser la question. ~~Hexagone~~ Mais l'armement du croiseur école serait le même que celui du "Duguay-Trouin". Or jusqu'à présent on n'a pas trouvé cet armement insuffisant.

M. RENE HERY. M. Martin-Binachon le trouve insuffisant pour un croiseur d'escorte, s'il ne l'est pas pour un croiseur-corsaire.

M. MARTIN-BINACHON. On a changé la formule. Quand on a présenté le projet à la Chambre - je prends les termes même du rapport Robaglia, page 14, - la Chambre a voté un croiseur-auxiliaire, autrement dit un paquebot qu'on transforme le jour de la mobilisation et sur lequel on met des canons.

Devant le Sénat, à la suite de l'intervention de M. Lémery, on a protesté - M. Tissier y était, - et on a dit qu'il fallait faire un croiseur.

Aujourd'hui la question n'est plus la même. On me dit: "Nous allons vous donner un véritable croiseur d'escorte." Je dis non. Prenez le rapport de M. Raiberti: la définition d'un croiseur d'escorte est celle d'un bateau qui n'a pas une grande vitesse, je le reconnais, mais qui est formidablement armé. Pour protéger un convoi, il faut un bâtiment qui tienne en respect un croiseur-corsaire, comme le "Duguay-Trouin", avec ses canons de 155, qui puisse lui dire: "Viens-y t'y frotter". En lui opposant ses canons qui portent plus loin, le croiseur d'escorte intimidera singulièrement le croiseur-corsaire. C'est pourquoi je vous dis: donnez-lui l'artillerie appropriée au rôle qu'il doit jouer.

M. RENE HERY. C'est ce que j'avais compris; c'est pourquoi j'ai posé la question.

M. MARTIN-BINACHON. Les données ne sont plus les mêmes. Nous ne sommes peut-être pas d'accord avec la Chambre. Si on nous avait donné en temps voulu les caractéristiques du bateau, on aurait pu faire les plans en temps voulu.

Je reconnais qu'il faut refaire les plans. Mais je ne demande pas une vitesse énorme. Puis il est un autre point: le rendement à la mer. Je voudrais voir M. Lejeune et discuter avec lui. Etant donné la relation de la force propulsive au tonnage, je voudrais savoir si mon projet coûtera réellement beaucoup plus cher, étant donné que la plupart du temps il filera 12 ou 13 noeuds, il ne fera pas toujours ses 25 noeuds. Il y a là une question technique que je ne peux pas aborder aujourd'hui.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Après les explications qui viennent d'être fournies, d'une part par M. le Ministre de la marine, d'autre part par notre collègue très qualifié M. Martin-Binachon, la question s'éclaire.

Je parle sans esprit de critique. M. le Ministre sait combien nous sommes tous animés de ce désir de loyale collaboration qui a toujours régné entre le Gouvernement et le Sénat:

M. MARTIN-BINACHON. C'est dans l'intérêt de tous.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. C'est dans l'intérêt du pays.

En premier lieu il semble bien que le croiseur que souhaite la commission et auquel je me rallie pour ma part, bien que ce ne soit pas tout à fait ma formule, c'est le croiseur d'escorte puissamment armé, mettons d'environ 8.000 tonnes.

M. le Ministre nous dit d'abord: "Vous avez voté les plans du croiseur..."

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je n'ai pas dit les plans: les crédits.

M. LE COMTE DE BLOIS. Les crédits. Mais il faut considérer dans quelles conditions. M. le président de la commission a très présente à l'esprit la manière dont ces crédits nous ont été proposés. On nous a dit: "Pas de discussion générale,

nous sommes pressés, aboutissons." Dans ces conditions, que voulez-vous que nous fissions ? Nous avons voté un principe, parce que, c'est évident, il faut un bâtiment-école. Mais nous avons fait des réserves sur les crédits que nous votions et leur utilisation.

M. LE PRESIDENT. Vous avez tout à fait raison, mon cher collègue. Un amendement avait été déposé, et il a été retiré sur l'engagement formel qu'aucun crédit ne serait engagé et aucun bateau construit avant que la commission de la marine se soit prononcée sur les caractéristiques du bateau-école. Nous avons voté des crédits de principe pour ne pas retarder le vote de la loi, mais nous avons dit que nous faisons les réserves les plus expresses sur les caractéristiques du bateau. La commission de la marine a été presque unanime pour déclarer qu'elle avait accordé les crédits les plus larges pour avoir un bateau d'une réelle valeur militaire. Il a été dit et entendu que rien ne serait fait, qu'aucun crédit ne serait engagé...

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. L'engagement a été tenu.

M. LE PRESIDENT. Le vote des crédits était un vote conditionnel.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Ce n'est pas ce que je discute, Monsieur le Président. Je vous fais connaître l'embarras, l'impossibilité où je puis me trouver pour aller plus avant dans la voie que vous indiquez, à cause des difficultés financières...

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Nous allons, Monsieur le Ministre, y venir si vous le voulez bien.

Voilà donc des crédits votés avec des réserves, à la faveur de la confiance morale que nous avons en vous.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je n'ai pas trahi votre confiance.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Vous ne la trahirez certainement pas, parce que vous tiendrez certainement compte de nos observations.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. J'en tiens compte puisque je suis ici.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Nous commençons un travail et nous n'en voyons pas l'aboutissement. On ne nous dit pas : "Voyez, examinez." C'est à prendre ou à laisser sans discussion.

Vous nous dites que c'est une dépense supplémentaire de 30 millions. Mais il s'agit de savoir si nous allons construire un bâtiment ayant une valeur militaire, ou un bâtiment qui ne pourra servir que de bâtiment-école. Pour moi, le croiseur-école tel qu'il est proposé n'aura qu'une utilisation militaire des plus faibles.

Voyons les conditions dans lesquelles notre projet pourrait être réalisé. Vous nous dites que la "Jeanne d'Arc" ne peut plus naviguer. C'est entendu, mais qui vous empêche,

pendant deux ou trois ans, de supprimer l'Ecole d'application et de mettre les aspirants temporairement sur d'autres bâtiments, comme cela s'est fait, M. l'amiral Salaün et M. Martin-Binachon doivent s'en souvenir, sur une escadre qu'on appelait l'escadre volante. Pendant deux ou trois ans les aspirants ont été répartis sur sept ou huit bâtiments.

M. MARTIN-BINACHON. Ce n'est pas fameux.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. C'est entendu, ce n'est pas fameux. C'est pour cela que nous votons le principe du bâtiment-école. Mais cela vaudrait tout de même mieux qu'une catastrophe qui pourrait se produire avec la "Jeanne d'Arc". On ne réalise ~~pas~~ l'idéal, on réalise le possible.

Mieux vaudrait un bâtiment coûtant 120 millions qui servirait à quelque chose, qui aurait une utilisation militaire réelle, qu'un bâtiment dont l'utilisation militaire, je dois l'avouer, me paraît très limitée, pour ne pas dire très faible.

Dans ces conditions, on pourrait se donner une année ou six mois pour étudier le projet auquel notre collègue M. Martin-Binachon s'est attaché.

Quelles sont, Monsieur le Ministre, vos objections ? Vous dites que M. le Président du Conseil, Ministre des finances, ne consentirait pas à augmenter d'une trentaine de millions les crédits votés. Je crois que M. le Président du Conseil préférerait avoir un outil servant à quelque chose plutôt qu'une unité d'une utilisation très réduite.

Je ne crois pas qu'on puisse, avec le bâtiment que vous proposez, remplir certaines missions qu'on peut être appelé à remplir du jour au lendemain. Il faudrait que ce croiseur, si les événements l'exigent, puisse se transporter sur un point voisin de celui où il naviguera et y jouer un rôle militaire. C'est pourquoi je me rallie à la solution proposée par M. Martin-Binachon, et je souhaite très vivement qu'elle soit adoptée.

J'ajoute une considération, celle de l'artillerie, non pas seulement au point de vue militaire, mais au point de vue de l'instruction même.

M. le vice-amiral Salaün croit-il que, pour l'enseignement de la conduite du tir, avec l'artillerie qui est prévue dans votre projet, vous pourrez donner aux aspirants toute l'instruction dont ils ont besoin ? Avec des 155, arriverez-vous à faire des écoles à feu à aussi longues distances que celles qui seront probablement dans l'avenir les distances réelles de tir ? Car vous envisagez, je suppose, des tirs à longue distance; vous avez l'intention d'instruire les aspirants dans la connaissance du mécanisme des tourelles, de les habituer à ces tourelles qui sont envahies de fumée, qui ont des mécanismes assez compliqués qu'il faut avoir vus.

Ces jeunes gens peuvent être chefs de tourelle presque en débarquant de l'Ecole d'application, tout au moins chefs adjoints.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. M. l'amiral Salaün, dont vous avez invoqué l'autorité, va répondre aux quelques questions que vous avez posées.

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. M. Martin-Binachon a dit que nous n'avions rien fait après les observations qui ont été présentées au Sénat. Au contraire, nous nous sommes mis immédiatement à la besogne, à l'Etat-major général, et j'ai invité sans retard le service technique des constructions navales à examiner les caractéristiques d'un nouveau bâtiment-école d'application qui répondrait aux conditions que le Sénat avait fixées.

Comme condition essentielle, j'avais envisagé une vitesse de 30 noeuds. On avait dit: 25 à 30 noeuds. J'ai pris immédiatement le maximum pour voir à quel tonnage ceci nous conduirait.

M. MARTIN-BINACHON. On n'avait pas posé seulement la question de la vitesse, on avait posé l'ensemble du problème.

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. Je traiterai les autres questions ensuite.

Le service technique des constructions navales s'est mis immédiatement à la besogne, et m'a fait connaître que, toutes choses égales d'ailleurs, le bâtiment-école d'application tel qu'il avait été conçu ne pouvait réaliser une vitesse de 30 noeuds qu'à la condition d'atteindre un déplacement de 9.000 tonnes.

Lorsque j'ai eu cette réponse, j'ai dit au service technique : "Un bâtiment de 9.000 tonnes sans aucune protection et avec une artillerie de 15 centimètres, c'est absolument impossible. Ce bâtiment aura une valeur de 140 millions il est nécessaire de le protéger et de lui donner une artillerie assez puissante pour lutter contre les croiseurs étrangers.

On est arrivé immédiatement aux 10.000 tonnes de Washington, et encore a-t-on été contraint de ne pas prévoir le logement à bord ~~pour~~ des enseignes de vaisseau de seconde classe; car les installations confortables que vous réclamez avec raison pèsent et tiennent de la place.

Par conséquent on était arrivé à cette conclusion: pour donner à ce navire une vitesse de 30 noeuds, pour lui donner

M. MARTIN-BINACHON. Veux-tu me permettre une observation J'abandonne la vitesse.

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. J'explique ce qu'on a fait.

Pour lui donner une vitesse de 30 noeuds et en même temps une artillerie qui lui permette de lutter contre les bâtiments de 10.000 tonnes, il fallait aller au-delà des 10.000 tonnes de Washington, par conséquent faire un véritable vaisseau de ligne. Et on faisait un croiseur de plus de 10.000 tonnes qui ne pouvait chasser les croiseurs ayant les 10.000 tonnes réglementaires, puisqu'ils filent 33 et 34 noeuds, qui n'avaient qu'une artillerie semblable à la leur et n'avaient plus les emplacements nécessaires pour loger les enseignes de vaisseau

Et pour arriver à ce résultat, on entamait le contingent de 175.000 tonnes admis pour les bâtiments de ligne.

Alors nous avons repris la question d'une autre manière. Nous avons exposé la question à M. le Ministre en lui disant "Que faut-il faire ? Nous ne pouvons évidemment faire un bâtiment de 11.000 tonnes pour transporter les enseignes de vaisseau de seconde classe, ce qui porterait le prix de revient par tête aux environs de 130.000 ou 140.000 francs par an. Ce bâtiment en somme est destiné avant tout à être l'Ecole d'application, et dépenser trois ou quatre millions de plus par an pour l'Ecole d'application, ce n'est pas sans importance.

C'est ainsi que nous avons été amenés à proposer au Ministre de se contenter de la vitesse de 25 noeuds. Nous avons repris la question lorsqu'on a proposé de porter le déplacement à 7500 tonnes. Pour porter le déplacement de 6.000 à 7.500 tonnes et augmenter la vitesse en conséquence

M. MARTIN-BINACHON. Non !

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. L'augmentation de vitesse qui en résulterait serait de 3 noeuds 5.

M. MARTIN-BINACHON. ~~Non~~ Je ne le demande pas. Je pose la question autrement. Je ne demande pas un bateau filant 25 ou 30 noeuds. Pour moi un bâtiment faisant de 20 à 25 noeuds suffit. Ce qu'il faut, c'est un bâtiment remplissant son

rôle de croiseur d'escorte anticommercial. Et je demande, en contrepartie, qu'il soit armé de trois tourelles doubles de 203.

Je demande qu'on fasse l'étude, qu'on nous donne le rayon d'action et qu'on indique à combien seront portés les 26.800 chevaux que nous voyons ici.

Voici les caractéristiques que j'ai demandées:

Tonnage: 7.500 à 8.000 tonnes;

Vitesse: 20 à 25 noeuds;

Chauffe au mazout;

Artillerie: 6 canons de 203 en trois tourelles doubles

Voilà la question nettement posée. Qu'on ne nous parle plus de la vitesse de 30 noeuds et du tonnage de Washington.

La raison que je donne, c'est que, suivant les indications de M. l'ingénieur Raclot, ce bâtiment sera d'un bon rendement et que sa puissance propulsive permettra une économie telle que vous ne dépenserez pas plus avec ce bâtiment de 7.500 tonnes qu'avec celui de 5.900.

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. La question n'a pas été posée ainsi il y a un an au Sénat.

M. MARTIN-BINACHIN. Je ne pouvais pas la poser ainsi: je n'y étais pas.

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. Il y a un an, c'était la question de vitesse.

M. LE PRESIDENT. Pardon, amiral, voici comment la question a été posée. Nous avons dit: "La commission sénatoriale consent à retirer son amendement; elle laissera passer ~~passer~~ les crédits pour ne pas gêner le Ministre de la marine. Mais il est bien entendu qu'on lui présentera un projet de bateau ayant une valeur militaire suffisante pour pouvoir en cas de guerre tenir tête à l'ennemi et dans les meilleures conditions." La commission de la marine s'est bornée à cette déclaration, elle n'a pas énoncé de caractéristiques.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. C'est cela. Autrement dit, nous avons accepté pour ne pas gêner le Ministre de la marine. Mais nous nous sommes réservé expressément le droit de discuter les modalités d'emploi des crédits que nous votions.

Avez-vous, Monsieur l'amiral, des objections à faire, au point de vue militaire et au point de vue de l'enseignement technique, au bâtiment proposé par M. Martin-Binachon ?

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. Non, je n'ai pas d'objection. Seulement c'est un nouveau plan.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Sans aucun doute.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le Ministre de la marine, vous avez un programme naval que vous déposerez très prochainement. Il sera voté rapidement par le Sénat. Vous voyez le sentiment de la commission sénatoriale. Vous voyez dans quelles conditions vient cette discussion. Il n'est pas un de mes collègues de la commission à qui j'aie fait part de mon sentiment personnel, je vous en donne ma parole. Je puis vous le dire franchement: il y a ici un sentiment, j'en ai été l'interprète l'année dernière. Depuis, je me suis tenu sur la réserve la plus complète. Mais vous voyez l'attitude de la commission; je vous assure qu'ici on ne cherche pas à vous apporter d'entraves...

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. J'en suis sûr.

M. LE PRESIDENT. D'autre part la commission a une préoccupation constante: c'est de servir le pays. Dans l'esprit de ses membres il y a une véritable inquiétude; ils ont le sentiment de leur responsabilité et se disent: "Nous avons, nous, le devoir de pousser à l'armement de notre pays."

Vous nous avez parlé du retard à craindre. Monsieur le Ministre, vous avez une tranche du programme naval qui est prête. Nous ne savons pas le temps que la Chambre mettra à la discuter. La seule chose que nous pouvons vous dire, c'est que, aussitôt que nous connaîtrons cette tranche du programme naval, nous l'étudierons avec conscience, avec zèle; et huit jours après qu'elle sera venue devant le Sénat, elle sera

prête à la discussion.

C'est vous dire que si le projet du bateau-école venait dans cette seconde tranche du programme naval, et si la Chambre votait cette tranche dans trois mois, je vous en donne l'assurance, dans trois mois et quinze jours vous auriez la possibilité d'appliquer les crédits à la construction de ce bateau, et il n'y aurait pas vraiment de temps perdu.

M. MARTIN-BINACHON. Je demande à poser une question d'ordre financier.

J'ai sous les yeux la tranche du programme votée dans la séance du 4 août 1926. J'y trouve les chiffres de dépense pour les constructions navales.

"Chapitre 46.- Bâtiment-école d'application : 79.000 fr.

"Chapitre 47 : 1 million.

"Chapitre 48 : 46.500.000 fr."

Je m'attache à ce chiffre. Vous avez donc ici 46.500.000 fr. de dépenses à répartir sur différents exercices, en vertu de cette loi.

Comment ~~seront-elles~~ ces dépenses seront-elles réparties ? En 1927, vous devez dépenser 70 millions au chapitre 48, pour l'ensemble, je le reconnais. Mais cette dépense, vous en disposez, qu'elle soit appliquée au bâtiment-école ou à autre chose. Je ne vois pas où est la difficulté au point de vue financier.

Je reconnais qu'il y a une augmentation de 30 millions sur la construction ; mais puisque cette construction ne sera pas achevée en 1928, ~~car~~ il y aura un budget en 1928 ! on pourra bien y incorporer ces 30 millions, quand ~~on~~ nous, commission de la marine, aurons rempli notre rôle.

Si j'avais été à la commission de la marine de la Chambre, j'aurais donné mes suggestions, j'aurais dit mon sentiment.

Messieurs, j'ai peut-être un jugement spécial, industriel, je le reconnais, mais je puis vous dire qu'en matière industrielle il n'y aurait aucune difficulté, à part celle de faire les plans.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. En somme je retiens que M. le vice-amiral Salaün, au point de vue technique, n'a pas d'objection à formuler contre le plan proposé par M. Martin-Binachon. Ni au point de vue technique, ni au point de vue de la bonne conduite de l'instruction.

Maintenant, si le retard dont nous entretenait très légitimement M. le Ministre de la marine se produisait, M. l'amiral Salaün verrait-il un inconvénient sensible à ce que, pendant deux ou trois ans, à ^{titre} ~~titre~~ transitoire, les enseignes de vaisseau de seconde classe soient répartis sur divers bâtiments, comme cela s'est déjà fait dans la marine il y a quelque temps? Voyez-vous, Monsieur le vice-amiral, un inconvénient majeur à ce que, à titre de mesure transitoire et de sécurité, pendant deux ans, peut-être pendant un an, les aspirants n'aient pas d'école d'application?

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. J'y vois un très gros inconvénient et même une difficulté considérable, peut-être une impossibilité. Les promotions d'enseignes de vaisseau vont aller en augmentant. Nous allons avoir bientôt près de 120 enseignes de vaisseau à loger, provenant soit de l'Ecole navale, soit de l'Ecole des élèves officiers; et nous avons prévu le bâtiment-école d'application pour loger 140 enseignes de vaisseau. Il faudrait trouver sur trois bâtiments la place pour les loger.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Pourquoi trois? Ne pouvez-vous les mettre sur une flottille? On les a bien embarqués sur des flottilles pendant la guerre. En somme, ces jeunes gens ont deux ans d'Ecole navale...

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. Mais après la guerre, quand il a fallu les faire passer à l'Ecole de perfectionnement de Brest, on s'est aperçu qu'il y avait dans leur culture maritime des lacunes formidables, qui ne sont pas encore comblées. Nous avons eu là un certain nombre d'officiers sans doute très ardents, mais, au point de vue des connaissances maritimes, incontestablement au-dessous de leur tâche, sauf quelques-uns.

Si vous les répartissez sur un certain nombre de bâtiments, comment réaliserez-vous l'unité d'instruction? Il est très difficile de trouver des professeurs, notamment pour l'Ecole d'application des enseignes de vaisseau. Or

combien sont-ils, ces professeurs ? Dix. Ce n'est pas dix qu'il en faudrait, c'est trente à bord de ces bâtiments, pour faire l'instruction de ces jeunes gens.

Il y aura bien un capitaine de vaisseau chargé de veiller à l'unité de cette instruction, à ce que tous ces jeunes gens soient imbus des mêmes principes et des mêmes connaissances maritimes, c'est vrai...

M. LE PRESIDENT. C'est un retard de quelques mois. Par conséquent il n'y aurait pas deux années d'interruption d'école.

M. MARTIN-BINACHON. Voyons, cela durera un an !

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. Un an au moins.

M. MARTIN-BINACHON. Eh bien ! on activera un peu la construction, nous mettrons les bouchées doubles.

Vous disiez que c'est la valeur d'un sous-marin, Monsieur le ministre. Mais la question se pose d'une autre façon. J'aime mieux avoir un bon croiseur que rien du tout, et pour avoir un sous-marin, dépenser encore 30 millions.

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. Ce ne sera pas un bon croiseur il ne pourra pourchasser aucun autre croiseur.

M. MARTIN-BINACHON. Ce sera un croiseur d'escorte.

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. Le croiseur projeté serait armé aussi bien que les croiseurs allemands en construction et même mieux armé que l'"Emden".

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Il remonte à trois ans.

M. LE MINISTRE. Le nouveau, en service depuis trois mois.

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. Contre tous les croiseurs allemands ce bâtiment sera capable de se battre dans d'excellentes conditions.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Messieurs, la commission du Sénat est dans son rôle en formulant des critiques, des réserves et des suggestions. Loin de m'en plaindre, je m'en félicite, parce qu'on ne voit jamais un projet de trop près.

Vous avez dit, Monsieur Martin-Binachon : "Ce n'est pas ma faute si, il y a un an, je n'ai pas pu en parler." - Ni la mienne ! Vous poursuivez un but qui est au fond celui que nous poursuivons, nous, à la Marine : avoir un bateau-école le plus commode pour les élèves officiers et en même temps présentant le maximum de puissance militaire pour servir de croiseur d'escorte ou un croiseur corsaire.

Nos services techniques, qui ont fait leurs preuves, je suis en droit de le dire, nous ont proposé ce bateau. Voulez-vous que j'en fasse un meilleur ?

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Oui !

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je ne demande pas mieux, et si j'avais pu vous présenter un projet meilleur, un bateau ayant un tonnage supérieur, malgré la dépense je l'aurais fait, si je n'avais pas été lié par des crédits.

Vous me dites : "M. le Président du Conseil vous donnera tout ce que vous demanderez." Je n'ai qu'à me louer du concours que j'ai trouvé chez M. Poincaré; il a accordé à la marine, plus peut-être qu'à aucun autre ministère, des crédits très larges. Mais il m'a demandé d'accepter des réductions et l'a exigé à un moment donné. Je n'ai pas pu faire autrement.

Vous vous en rendez compte, puisque les crédits vont nous permettre et ont permis de mettre en chantier des tranches très importantes, il a été très large pour la marine.

Vous me faites des suggestions, vous me dites qu'il faut prévoir un croiseur d'un tonnage supérieur. Je vais demander au Président du Conseil, je ne peux pas faire autre chose et je ne peux ni ne veux prendre devant vous aucun engagement qui serait discourtois envers M. le Président du Conseil et me placerait, moi vieux parlementaire, dans une posture que je ne peux accepter.

M. MARTIN-BINACHON. Parfaitement, vous lui ferez part de notre décision et de nos vœux.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. D'un autre côté, je dois tenir compte de la commission des finances de la Chambre et de la Chambre elle-même qui ont voté...

M. MARTIN-BINACHON. Oh !

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Oui, je sais, Monsieur Martin-Binachon, vous ne vous placez pas à ce point de vue. Je ne vous en fais pas reproche, vous avez peut-être raison. Mais il faut que je voie si je peux obtenir l'autorisation de M. le Président du Conseil d'engager une dépense supplémentaire de 30 millions; il faut que je voie quel accueil pourra m'être fait par la commission de la marine et la commission des finances de la Chambre et par la Chambre elle-même.

M. MARTIN-BINACHON. C'est 30 millions en tout, à répartir sur quatre exercices.

M. LE MINISTRE. Plus la dépense supplémentaire de consommation et d'entretien pour chaque élève.

M. MARTIN-BINACHON. Nous en discuterons.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Nous aurons beau discuter pendant six mois, ce sont des chiffres: rien à faire.

Je vais causer avec la commission des finances et la commission de la marine de la Chambre, et d'abord avec M. le Président du Conseil, leur faire part des desiderata que vous avez exprimés, leur dire qu'au point de vue technique il n'y a pas d'impossibilité : on peut augmenter de 1500, de 2000, de 3000 tonnes, comme on voudra. C'est une question d'argent.

Ceci dit, puisque nous poursuivons le même but et que nous voudrions l'atteindre le plus rapidement possible, je tiens tout de même à formuler cette réserve que ce bateau-école, quel que soit le tonnage que vous lui donniez, ne sera jamais un bon croiseur, qu'il sera toujours handicapé par le fait qu'il est bateau-école, que de grands espaces devront y être réservés, -espaces morts pour l'action militaire - aux réfectoires, aux dortoirs, aux salles d'étude, qu'il portera par conséquent une superstructure beaucoup plus importante qu'un "Primauguet ou qu'un "Duquesne". De ce fait quoi que nous fassions, quoi que nous voulions, nous n'aurons jamais un bateau doué des mêmes qualités militaires que les bâtiments dont vous voulez vous rapprocher.

M. RENE HERY. La commission, par l'organe de M. Martin-Binachon, renonce à la vitesse.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. J'ai bien été obligé, moi aussi, de m'inspirer des rapports faits au nom des commissions du Sénat.

Dans ces rapports que j'ai sous les yeux on nous demandait 25 à 30 noeuds.

~~M. MARTIN-BINACHON. Monsieur le ministre.~~

M. RENE HERY. M. Martin-Binachon y renonce.

M. MARTIN-BINACHON. J'y ai toujours renoncé.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Vous me le dites, c'est entendu.

M. MARTIN-BINACHON. Je l'abais dit avant.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. On nous a dit : "Cherchez un croiseur de 25 à 30 noeuds." Nous avons cherché loyalement. C'est écrit, on nous l'avait dit aussi. On nous a dit "Votre croiseur est beaucoup trop lent." On nous dit maintenant : "Nous renonçons à la vitesse, aux 30 noeuds et même aux 25 noeuds."

On nous avait demandé d'abord 25 noeuds au moins.

M. LE PRESIDENT. C'est le rapport de M. Raiberti.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Oui, mais, mon cher Président, vous aussi avez dit que 25 noeuds étaient insuffisants.

Maintenant M. Martin-Binachon dit : "Je veux pour l'artillerie du 203." C'est une question nouvelle qui se pose.

M. MARTIN-BINACHON. Parce que c'est un croiseur d'escorte.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. C'est le calibre maximum autorisé par Washington sur les croiseurs de 10.000 tonnes. Vous me demandez d'aller immédiatement au maximum pour un bateau qui ne sera jamais, quoi qu'on dise et quoi qu'on fasse, un véritable croiseur de combat, qui sera toujours et forcément un bateau-mixte, à la fois croiseur et école.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Une question: vous parlez d' dortoirs, de réfectoires. Alors ce bateau n'aura plus de pos comme autrefois ?

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. Il y aura dix postes.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Eh! bien, mais dans ces postes on fera comme autrefois : on y vit, on y prend ses repas, on couche dans des hamacs.

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. Il y aura dix postes, mais une salle de conférences.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Il y a, dans le modèle que nous avons sous les yeux, une superstructure qui n'existe pas dans les "Primauguet" et les "Latouche-Tréville". Cela ne se discute pas. S'il faut loger 140 personnes avec une aisance assez large et un confort moderne sur un bateau de guerre, vous entendez bien que le bateau est handicapé.

M. LE COMTE DE BLOIS. Non, c'est une simple question accessoire.

M. LE MINISTRE. Enfin, messieurs, pour conclure, si vous le voulez, je verrai M. le Président du Conseil et je lui exposerai vos desiderata. Mais quant à moi, si on veut me donner l'argent, je ne demande pas mieux.

Je verrai ensuite les membres des commissions de la Chambre et je vous rapporterai, si vous voulez, ou je ferai connaître à M. le Président de la commission le résultat de ces démarches.

~~XXXXXXXXXXXX~~

Vous aimez la marine, messieurs, moi aussi; je n'ai qu'une prétention, c'est de l'aimer beaucoup. Vous voulez faire le maximum pour qu'elle ait le maximum de puissance ? Moi aussi, et je le fais dans toute la mesure où je le puis, avec les moyens dont je dispose. Il n'y a donc pas divergence de vues entre nous, il n'y a ^{que des} ~~maxima~~ difficultés sur les modalités de réalisation du désir que vous exprimez. Vous en voyez moins que moi; j'en vois plus parce que j'ai la main à la pâte. Nous verrons à surmonter ces difficultés de réalisation.

M. RENE HERY. Il est à croire qu'il n'y aura pas de difficultés du côté de la commission des finances du Sénat, c'est plus que probable.

M. MARTIN-BINACHON. Non, il n'y en aura pas.

M. LE HARS. Nulle part.

M. RENE HERY. A supposer un retard d'un an, il y aurait des inconvénients, c'est certain, mais y aurait-il un inconvénient majeur à embarquer les enseignes de seconde classe sur différents bateaux ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je considère ce retard comme très dangereux. J'ai dit au début ma manière de voir, je ne peux pas m'en départir.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Le retard est dangereux si vous gardez la "Jeanne d'Arc". Mais si vous embarquez les enseignes de seconde classe sur d'autres bâtiments ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Ce système a donné des résultats déplorables. On y a renoncé. C'est une promotion perdue.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Je pourrais citer à M. le vice-amiral Salaün des officiers qui n'étaient pas plus mauvais que d'autres.

M. LE VICE-AMIRAL DALAUN. Je citerais ~~des~~ anciens, si vous le permettez. Ils ont fait leur ^{première} année d'aspirant à bord des bâtiments de l'escadre de la Méditerranée. Aucun d'eux n'a percé. — Cela tient peut-être à d'autres conditions. — Et dans la promotion suivante nous nous sommes trouvés cinq vice-amiraux ? Il y a là une coïncidence dont il faut tenir compte.

M. MARTIN-BINACHON. La promotion avant la tienne ? Et Ronarc'h ? et Exelmans ?

M. LE VICE-AMIRAL SALAÜN. Je parle des grands ~~anci~~ anciens. La promotion qui a précédé la mienne a fait son année d'école d'application en escadre de la Méditerranée. Cela les a suivis pendant toute leur carrière.

M. MARTIN-BINACHON. Les autres l'ont faite sur la volante.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Vous êtes unanimes: pour former de bons officiers de marine, il faut une instruction théorique très poussée et il faut que l'école d'application soit très méthodique.

M. MARTIN-BINACHON. D'accord.

M. LE PRESIDENT. Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser?...

Monsieur le Ministre, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Non, Monsieur le Président. Je prie la commission de se rappeler les arguments que j'ai développés devant elle.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le Ministre, la commission vous remercie.

COMMISSION DE LA MARINE .

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL DE LA SEANCE DU

JEUDI 7 JUILLET 1927.

AUDITION DE M. ANDRÉ TARDIEU

Ministre des Travaux Publics .

M. André Tardieu, Ministre des Travaux Publics, est introduit.

M. DE KERGUEZEC, président. Monsieur le Ministre, j'ai
l'honneur ^{et le plaisir} de vous souhaiter la bienvenue au nom de la Commission sénatoriale de la marine, - l'honneur, si je considère les grandes qualités qui sont les vôtres et que tout le monde vous reconnaît : l'intelligence, la haute conscience et la bonne volonté; - ~~et~~ le plaisir, ~~pour~~ parce qu'il nous est permis de nous rappeler dans cette assemblée quelles ont été nos relations depuis de longues années et les batailles que nous avons livrées ensemble pour la défense de notre pays.

Monsieur le Ministre, vous avez dans cette assemblée des hommes qui aiment leur pays et qui s'efforcent de le servir de leur mieux. Ils vous attendaient avec impatience pour entendre vos explications sur une question un peu

tumultueuse, un peu cabotée, comptant sur vous pour leur apporter les apaisements qu'ils désirent.

Vous acceptez, Monsieur le Ministre, que M. Sari expose ~~cette question~~ en quelques mots ?

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. Certainement.

M. LE PRESIDENT. La parole est à M. Sari.

M. SARI. Monsieur le Ministre, hier nous avons rapidement parcouru la convention et le cahier des charges relatifs à l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général entre la France continentale et la Corse. Au cours de ce rapide examen, j'ai simplement attiré l'attention de mes collègues sur les questions principales au sujet desquelles nous serions heureux d'obtenir satisfaction, afin de doter la Corse de services maritimes qui soient en rapport avec son évolution économique et ses besoins.

Tout d'abord j'ai le devoir de vous remercier d'avoir bien voulu insérer dans ^{la} ~~cette~~ convention deux articles sur lesquels nous appelons l'attention de nos collègues: celui qui institue une dotation pour le remplacement des navires, permettant ainsi de remplacer d'une façon régulière et méthodique ceux qui touchent au terme de leur carrière; et aussi celui qui institue un comité consultatif qui se réunira au moins une fois par an et auquel le Ministre s'adressera afin de recueillir toutes indications utiles.

Nous vous remercions également d'accorder à la Corse des navires en plus grand nombre que ceux qui sont en service à ce jour, ce qui nous permettra d'avoir avec le continent les relations quotidiennes que nous désirons.

Enfin nous vous sommes reconnaissants d'avoir bien voulu pendant de longs mois mener avec nous et avec la représentation de la Corse tout entière, contre la compagnie concessionnaire, ou du moins contre l'aspirant concessionnaire, une lutte dont nous ne sommes pas sortis entièrement vainqueurs. C'est

en vue d'obtenir la victoire définitive que nous avons tenu à vous entendre de nouveau aujourd'hui.

Le premier point sur lequel nous appelons particulièrement votre attention est celui qui vient le dernier dans la liste des articles. C'est la clause du connaissance, fixant l'attribution de compétence des tribunaux. Nous en avons parlé hier soir et nous pourrions en parler longtemps encore si nous voulions entrer dans une controverse juridique que je serais totalement incapable de soutenir. Permettez-moi aujourd'hui de présenter la défense, si je puis ainsi parler, de mon opinion, sur le même ton qui a été amicalement relevé par un de nos collègues, sur le ton "sentimental." Du point de vue juridique, ma thèse serait peut-être discutable; du point de vue sentimental, permettez-moi de le dire, elle ne l'est pas.

Comment ! voilà un département français et des tribunaux français qui se voient, du fait d'une clause qui a été pour ainsi dire imposée dans une convention par une compagnie concessionnaire, exclus du droit commun; c'est un fait indiscutable. Cela, voyez-vous, ~~fait~~ fatigue à tel point l'opinion en Corse que, si cette clause d'attribution de compétence était maintenue dans la convention, nous serions, je crois, obligés, mon collègue Giordan et moi, représentants présents de la Corse, de nous insurger contre cette convention et d'engager contre elle une lutte qui n'aurait de cesse que lorsque nous aurions satisfaction.

M. CUTTOLI. Je n'étais pas présent hier. Je voudrais connaître cette clause spéciale.

M. SARI. Tous les connaissements de la compagnie Fraïssinet proposés aux chargeurs, et, que le chargeur, qu'il ait signé ou non, est obligé de subir, se présentent sous deux faces : au recto, les conditions générales, les conditions d'exonération ^{de responsabilité} que vous connaissez mieux que moi au verso, les conditions particulières de la Compagnie française de navigation Fraïssinet. Ces conditions particulières, permettez-moi de ~~vous les~~ ne pas les lire. Mais il y en a une, - M. le ministre va vous le déclarer tout à l'heure, - que M. Fraïssinet consent à supprimer, tellement lui-même la trouve draconienne, et une seconde sur laquelle il se montre irréductible. C'est celle qui ^{est relative à la} ~~relative à la~~ compétence des tribunaux. Voici cette clause :

"Art. 13.- Le tribunal de commerce de Marseille est exclusivement compétent relativement aux difficultés pouvant naître du présent contrat de transport."

Ce qui signifie que, pour tous les litiges, nous sommes obligés d'aller plaider à Marseille.

Or M. Fraïssinet s'est présenté devant le Conseil général de la Corse. Nous lui avons posé la question et lui avons dit : "Tout de même, cette clause signifie, ni plus ni moins, que vous n'avez pas confiance dans les tribunaux de la Corse. ^{Mais la} justice est au-dessus de toute ~~critique~~."

critique. Il n'appartient à personne de jeter la suspicion sur la justice du pays et même de mettre en doute sa compétence. " A quoi M. Fraissinet a répondu : "C'est entendu, ^{la suppression de la clause dont il s'agit} mais ~~cela~~ m'obligerait à fonder un contentieux spécial en Corse."

Ceci d'abord, permettez-moi de vous le dire, ne serait pas un mal, parce que dans l'autre hypothèse ce sont les chargeurs qui vont, eux, fonder un contentieux spécial à Marseille. Je me demande si ce n'est pas plutôt la compagnie concessionnaire qui devrait venir fonder son contentieux en Corse pour le service de tous les chargeurs. Je crois qu'au point de vue sentimental la question ne se discute pas.

Je supplie mes collègues de faire attention à cette clause. Hier encore je me suis renseigné et j'ai demandé diverses consultations, même par télégramme, en Corse. Si cette clause était maintenue, nous aurions certainement des incidents très graves entre la compagnie et les chargeurs. Nous nous adressons au Ministre ici présent, qui sans doute mettra toute sa bonne volonté à nous satisfaire mais qui répondra : "Je ne peux rien, il faut entendre M. Fraissinet; il faut pour un contrat être deux à signer."

Là-dessus nous demanderons à M. le Président s'il ne serait pas possible ^{de convaincre} ~~d'entendre~~ M. Fraissinet et de lui faire entendre raison. Nous ne sommes pas intransigeants, peut-être trouverons-nous un terrain d'entente.

On limiterait les litiges qui seraient jugés en Corse à ceux qui atteindraient une certaine importance, pour éviter à la compagnie concessionnaire des procédures agaçantes pour des dizaines de francs.

Je ne suis pas juriste et je m'excuse de parler de la question en ignorant. Il appartient aux juristes de nous donner une solution à proposer à M. Fraïssinet. Je crois que M. Fraïssinet lui-même, qui connaît la Corse, qui sait que la Corse pendant de longues années a fait la prospérité de sa compagnie, conviendra qu'il y a quelque chose à faire. Nous sommes tous ici au courant de ce qui se passe dans les compagnies de navigation et nous savons qu'elles sont aujourd'hui dans une situation difficile; mais nous pouvons dire qu'il en est une qui heureusement est très prospère: c'est la compagnie Fraïssinet, et si elle fait de très bonnes affaires, c'est grâce aux services maritimes postaux entre la Corse et le continent.

Il est une seconde question sur laquelle nous pourrions passer plus vite, car nous serons certainement d'accord; on s'entend toujours avec le Gouvernement, surtout quand il est représenté par un Ministre aussi compétent et aussi aimable.

C'est la question des vitesses. Le cahier des charges prévoit pour les services rapides 15 noeuds, mais pour les services normaux 11 ~~noeuds~~ noeuds seulement. J'ai fait une enquête personnelle. Il y a un mois je me trouvais à Marseille et je me suis informé auprès des compétences locales

en matière de navigation. L'avis a été unanime : 11 noeuds sont manifestement insuffisants. Il faut pour les services normaux quotidiens 12 à 13 noeuds.

M. le Ministre nous avait accordé satisfaction. On a même prévu dans la convention la construction de navires qui marcheraient ^{aux vrais} ~~capable~~ à 15 noeuds. Par conséquent je crois ^{que} ~~qu'il suffisait de ces mots et de la réponse de M. le Ministre pour savoir en quoi nous pouvons obtenir ces~~ 12 ou 13 noeuds en service normal.

La troisième question, également importante, est celle de l'installation des passagers de pont. Tous ceux qui ont voyagé sur les bâtiments des services de la Corse, - je ne parle pas de ceux qui ont fait le voyage sur des navires de guerre, - savent que les passagers de pont sont jetés pêle-mêle sur le pont avec des animaux de toute sorte, des cochons, des ânes, des veaux, des boeufs qui comme eux souffrent et sont battus par les vagues. (Sourires.)

Cela vous fait rire, cependant c'est ainsi. A côté de ces animaux il y a des femmes, des enfants qui souffrent également et qui sont incommodés de ce voisinage. Je me demande si réellement cet état de choses peut persister.

La convention ^{statuant des} prévoit bien que sur les services rapides des dispositions doivent être prises afin d'isoler les passagers de pont des animaux appelés à être transportés. Mais je demanderai à M. le Ministre de stipuler, par une formule plus nette, que sur tous les bateaux qui seront construits, - je ne parle pas des bateaux actuellement en

service, - qu'ils soient affectés au service rapide ou au service normal, il y aura un compartiment spécial pour les animaux.

J'ajoute que, parmi les bateaux en service, il y en a quatre qui doivent bientôt être mis hors cadres. Ceux-là, n'en parlons pas; il est inutile de faire une dépense sur ces bateaux. Mais vous avez le "Général Bonaparte" qui, lui, possède cette séparation : rien à dire. Vous avez le "Corte I" qui a encore à faire dix années de service. Pour dix ans, on pourrait bien faire cette installation. Ce serait une dépense de quelques milliers de francs qui donnerait satisfaction à la population qui voyage sur le pont en toute saison.

Je dirai même que c'est l'intérêt des chargeurs, car les chargeurs, qui transportent toujours les animaux avec ^{d'exemption / pour la C.A.} une clause de responsabilité, ne sont nullement à couvert en cas de gros temps : chaque fois des animaux sont emportés par les vagues; c'est une perte sèche pour le chargeur qui ne peut rien réclamer à la compagnie ^{et qui doit donc} ~~si elle n'a pas assuré~~ son bétail.

Je crois que ce cloisonnement que nous demandons sur le "Corte II" et sur les navires en construction peut être facilement accordé par le Gouvernement.

J'ajouterai ^{ici} ~~à cette question~~ ce qui concerne l'installation même des passagers de pont. Ils sont sur le pont, couchés sur la dure, n'ayant rien pour se couvrir et sans

aucun abri. S'il pleut, si les vagues déferlent sur le pont, ils reçoivent tout.

Si le temps est tellement mauvais qu'ils ne puissent sans danger rester sur le pont, on les abrite où on peut, dans la chaufferie, dans les secondes, dans les premières. Mais si leur vie n'est pas en danger, ils restent exposés à toutes les intempéries. C'est, une façon inhumaine de faire voyager les gens. Alors que ^{sur} ~~dans~~ les chemins de fer les voyageurs de troisième classe sont installés sur des banquettes rembourrées et qu'ils se plaignent encore, ici, sur mer, nous avons des voyageurs exposés à toutes les intempéries sur le pont et sur la dure.

Encore une fois, je suis convaincu que M. le Ministre nous donnera satisfaction.

Une autre question est celle du cargo. La convention dit bien que le service côtier de la Corse sera assuré, mais lorsqu'un cargo sera mis à la disposition de la compagnie. C'est une forme imprécise. On nous promet pour un jour indéterminé un cargo qui fera ce service. Ce cargo est indispensable. En effet, la convention même porte que les matières dangereuses et ~~infaix~~ inflammables seront transportées à bord du cargo, et en attendant à bord des ^{bâtiments des} services postaux.

En ce moment des matières inflammables, pétrole, essence, poudre, sont transportées quotidiennement dans les cales à marchandises; en sorte que nous avons eu à Bastia deux navires qui ont brûlé dans le port parce qu'ils

transportaient de l'essence. Chaque fois que nous embarquons pour la Corse, nous sommes exposés à être brûlés vifs en pleine mer, au milieu de l'eau: c'est assez drôle.

M. RABIN-CHEVAYE. Ce n'est pas drôle !

M. SARI. En effet nous avons à bord de l'essence, du pétrole, de la poudre et même des obus. Car vous n'ignorez pas que, à la suite du voyage que nous avons fait en Corse, on arme considérablement ~~cette~~^{e'} île et que tous les jours on y transporte des obus.

Ce cargo ne sera certainement pas une charge considérable pour le budget de l'Etat et il mettra des centaines de passagers journellement à l'abri du risque d'incendie.

Bien entendu, nous nous gardons de mettre le feu aux poudres, - c'est le cas de le dire, - et de soulever cette question dans le public; car si les passagers savaient le danger qu'ils courent chaque fois qu'ils font le voyage, peu de voyageurs et peu de touristes se rendraient en Corse.

Pour terminer, les fonctionnaires de la compagnie demandent un statut. Ils insistent. M. le ministre a promis de tenir compte de leurs revendications comme pour les employés de chemin de fer. Je crois que là-dessus nous aurons entière satisfaction par la déclaration de M. le Ministre.

Je n'entre pas dans les questions qui ont trait aux clauses financières, cela regarde la commission des finances

Je rappelle
 Cependant M. le Ministre a fait tout le possible pour obtenir de la compagnie Fraissinet des compressions sur les crédits. Je le comprends. On a accordé à la compagnie de porter à 1200.000 fr. Les frais de gestion; on ~~institue~~ ^{a institué} une prime de gestion; on assure à la compagnie des avances et des acomptes importants; enfin on lui sert un intérêt pour les trois paquebots "Général Bonaparte", "Corte II" et "Liamone". La compagnie a donc toute satisfaction au point de vue financier.

L'Etat a fait un grand sacrifice, je dirai même que les usagers ont fait un sacrifice, car tôt ou tard ces charges auront un retentissement sur le prix des passages et le fret des marchandises. Dans ces conditions, du moment que le Gouvernement, la Chambre des Députés et, je puis le dire, le Sénat, - car la commission sans doute donnera un avis favorable, - sont prêts à accorder à la compagnie toutes les concessions possibles, que la compagnie a obtenu pour sa part toutes les garanties et tous les apaisements qu'elle a voulu, je me demande si en retour elle ne pourrait pas faire un nouvel effort et consentir, sous une forme quelconque, au sujet de la clause d'attribution de compétence, le sacrifice que nous lui demandons.

Je vous demande pardon si j'ai été un peu ardent dans mon exposé, mais je défends une cause qui m'est chère.

M. GIORDAN. Pour ma part je m'associe *aux paroles*
de M. Jari.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. Messieurs, je vous remercie d'abord de l'accueil si charmant que vous avez bien voulu me faire pour mes débuts parmi vous, et je rassure M. Sari pour ce qui est de l'ardeur de son exposé. J'ai suivi une demi-douzaine de séances à la commission de la Chambre ^{sur} ~~par~~ le même objet, et ses collègues ^{députés} de la Corse étaient tous présents : j'ai par conséquent un bon entraînement. (Sourires.)

Des quatre questions posées par M. Sari, certaines ne donnent pas lieu à des difficultés sérieuses. Il en est une par contre ~~sur~~ sur laquelle je m'expliquerai en dernier lieu et qui me paraît difficile à résoudre parce qu'on l'a essayé et qu'on n'y a pas réussi; je vous dirai pourquoi tout à l'heure.

En ce qui concerne le cargo, M. Sari le déclare indispensable. C'est une question sur laquelle le comité consultatif, - dont l'institution est un progrès marqué par la nouvelle convention, - aura à se prononcer. Je prends très volontiers l'engagement de le commander dès que le comité consultatif entendu aura jugé qu'il est indispensable. Je ne crois pas pouvoir faire plus; je ne peux pas de ma propre autorité introduire une date dans la convention, et il ne me paraît pas qu'il y ait intérêt à le faire.

Ce que vous demandez, c'est que le plus tôt possible

le régime actuel qui mélange les passagers avec les explosifs soit modifié au profit des passagers. Nous sommes d'accord sur le principe. Le comité consultatif nous permet de trouver une issue.

Pour ce qui est du voisinage des passagers et des animaux et du risque que courent les animaux d'être emportés quand il fait mauvais temps, il est bien entendu que les bâtiments à venir seront aménagés de façon à assurer une séparation. Je me permettrai de faire remarquer à M. Sari qu'il a commencé en disant qu'il ne demandait pas davantage, et qu'il a fini en ajoutant qu'on pourrait faire aussi cette installation sur l'un des bâtiments actuellement en service. Vraiment, est-ce une bonne politique que de faire des dépenses de ce genre sur des bateaux appelés à disparaître ? Le "Corte II" ne disparaîtra pas tout de suite, c'est entendu. Je ne demande pas mieux que d'étudier la question et de voir si c'est possible, car ^{il s'agit d'} ~~c'est une mesure~~ une mesure utile et qui sera appliquée sur tous les bateaux nouveaux, non seulement les bateaux à grande vitesse, mais les autres aussi.

La question des vitesses me paraît le fruit d'un mal-entendu. M. Sari, paraît-il, avait été informé que la vitesse serait de 13 noeuds. A la commission de la Chambre nous avons toujours parlé de 12. D'ailleurs, là encore, j'invoque l'organe dont je parlais tout à l'heure, le comité consultatif. Vous savez qu'il est entendu et prouvé que la question des vitesses en service est tout à fait distincte de celle

des vitesses en essais. Elle sera réglée quand les nouveaux navires entreront en service. Nous sommes d'accord, et la commission de la Chambre a été d'accord avec nous pour considérer que la vitesse devra être non pas ^{ou} 11 ni ^{ou} 13, mais ^{ou} 12 noeuds, et c'est le comité consultatif qui aura qualité pour émettre un avis sur ce point.

M. RIO. Les bateaux doivent donner 15 noeuds en essais. Cela donne tout apaisement pour la vitesse en service; ils doivent donner en service 11, 12 ^{ou} et 13 noeuds.

M. TISSIER. Cela dépend.

M. RIO. 15 noeuds aux essais donnent toute garantie.

M. TISSIER. Cela coûte cher à 13 noeuds.

M. RIO. Entre 11 et 12 noeuds, la différence est du simple au double; entre 11 et 13, du simple au quintuple.

M. LE MINISTRE. La question des ^econnaiss^ements se divise en deux parties. Sur la première, pas de difficulté. Sur la seconde, il y en aura peut-être.

Le rapporteur de la Chambre, ayant fait son rapport assez vite, a oublié d'y mentionner que, sur mon intervention, M. Fraissinet a consenti à abandonner la plus grande partie de la longue liste des ~~xxx~~ clauses particulières que M. Sari a jointes à son rapport et qui est impressionnante. J'ai le texte des clauses maintenues, je peux en

donner lecture si la commission le désire: elle ne tient que deux pages et demie de dactylographie, tandis que l'autre en tient une douzaine.

La commission de la Chambre a approuvé ce texte, sauf sur un point, le même que M. Sari a signalé: "Le tribunal de commerce de Marseille est exclusivement compétent relativement aux difficultés pouvant naître du présent contrat de transport."

Cette question de compétence est une de celles sur lesquelles on s'est le plus abondamment disputé à la commission de la Chambre. Les collègues de M. Sari, ont fait valoir les mêmes observations que lui. Ils ont parlé du discrédit injustifié infligé par cette clause à la magistrature de Corse, des charges de contentieux transportées à Marseille qu'on impose aux chargeurs, et ils ont demandé que le droit commun applicable par exemple en matière d'assurances, fût appliqué, que M. Fraissinet n'eût pas le droit d'inscrire cette condition dans ses clauses particulières et que les chargeurs pussent assigner la compagnie au tribunal de commerce, soit à Ajaccio, soit à Bastia.

M. Fraissinet s'y est constamment refusé. Il s'est défendu, bien entendu, de jeter aucune suspicion sur la magistrature corse, mais il a dit que si la possibilité était ouverte d'engager des procès sur place, on allait voir fleurir tout un bouquet de procès et qu'il serait obligé d'installer en Corse un véritable contentieux, lequel actuellement n'est pas à Marseille, comme le disait M. Sari, parce que ces proc

ne se présentent pas encore. Telle est du moins la thèse de la compagnie.

La question s'est doublée, devant la commission de la Chambre, d'une autre beaucoup plus générale. En effet, comme vous le savez, la commission de la marine ^{marchande} de la Chambre est hostile à la ratification des règles de La Haye concernant les connaissements, et elle a élaboré un projet ~~deux~~, dû à l'initiative de M. Roux-Freissineng, qui, aussi bien sur la question de compétence que sur la question des exonérations, crée un régime tout différent de celui qui est accepté par les autres puissances maritimes ayant participé à la Conférence de La Haye.

Dans la résistance de M. Fraissinet, je crois que les arguments d'ordre particulier ^{touchant} à la Corse ne sont pas seuls déterminants. L'armement étant, vous ne l'ignorez pas, nettement hostile au projet Roux-Freissineng, j'ai eu l'impression que M. Fraissinet, armateur, n'entend pas être le premier à accepter pour une convention particulière une clause ~~particulière~~ dont il sait que sa corporation la refusera lorsqu'on lui posera cette question pour l'armement en général.

Nous avons eu une discussion assez longue avec M. de Moro-Giafferri qui disait : "Cette clause est une dérogation au droit commun. Par conséquent vous n'avez qu'à mettre dans la convention Fraissinet que le droit commun, comme pour les assurances, sera appliqué."

J'ai essayé d'obtenir cette rédaction de M. Fraissinet; il s'y est formellement refusé. Nous avons alors essayé différents terrains de transaction qui viennent naturellement à la pensée et que M. Sari rappelait tout à l'heure : distinguer entre les marchandises qui iraient en Corse et celles qui en viendraient; distinguer entre les litiges suivant l'importance du chiffre sur lequel ils porteraient. La compagnie Fraissinet a obstinément refusé.

A la suite du renvoi du projet devant la commission du Sénat et des observations de M. Sari, j'ai, dans la journée d'hier, fait poser la question pour la n^e fois à M. Fraissinet. Celui-ci, à l'intermédiaire que j'avais chargé de la lui poser, a répondu qu'il aimerait mieux renoncer à la convention que de rien céder sur ce point. Voilà donc la situation.

J'entends bien que la question peut en soi paraître chabquante, qu'on pourrait concevoir que dans cette question de compétence il y eût pour nos ports français de la Méditerranée un régime spécial qui ne serait pas nécessairement le régime général de notre législation. Mais le fait que dans son ensemble la question des connaissements, des exonérations, de la compétence se trouve posée devant la Chambre, inscrite à l'ordre du jour de la Chambre et a fait l'objet d'un projet voté par la commission de la marine marchande, cette imminence de la solution n'est pas faite évidemment pour nous fortifier beaucoup, nous pouvoirs publics, pour déterminer M. Fraissinet à accepter seul, dans une convention qui ne concerne que lui, une partie du régime que sa corporation repousse dans son

ensemble.

Alors M. Sari me disait tout à l'heure qu'il y aurait peut-être lieu pour la commission du Sénat de convoquer M. Fraïssinet. Je n'y fais, bien entendu, aucune objection.

M. LE PRESIDENT. Hier, à l'issue de la séance, la commission a manifesté le désir d'entendre M. Fraïssinet. Nous avons fait demander, M. Rio et moi, s'il pourrait être entendu aujourd'hui. On nous a répondu que M. Fraïssinet était à Marseille; il sera à Paris demain matin. Par conséquent, si la commission le désire, demain, à l'heure qu'elle fixera, elle pourra entendre M. Fraïssinet.

M. LE MINISTRE. Je me résume d'un mot. La question est très difficile. Si l'autorité de la commission du Sénat a plus de poids auprès de M. Fraïssinet que les arguments antérieurs, ce sera parfait. Je me permets de dire que j'en doute.

Je ferai d'ailleurs remarquer à M. Sari que les chambres de commerce, qui ont quelque qualité pour parler au nom des chargeurs,...

M. SARI. Je ne tiens aucun compte de la déclaration de la Chambre de commerce de Bastia, qui a été élaborée, dirai-je, à huis clos et sans l'approbation des intéressés, ~~M. Diorlan le sait.~~

M. LE MINISTRE. Votre déclaration ne me surprend pas. Du moment que les chambres de commerce d'Ajaccio et de Bastia ont cessé de soutenir votre opinion, vous deviez me faire cette réponse. Si leur opinion par malchance eût été différente, vous me l'auriez opposée. (Sourires.)

Pourquoi ce revirement des chambres de commerce ? S'il yègne en Corse maintenant un esprit de conciliation qui a surpris et même choqué ~~certains~~ certains, c'est qu'à force de voir passer le temps, la Corse se rend compte que la situation devient critique. Quand l'affaire a été mise au cran d'arrêt, à la fin de 1925, vous savez ce qui s'en est suivi: la commission de la marine marchande de la Chambre n'a été suivie ni par le ministre des finances ni par la compagnie Fraissinet. Il a fallu tout négocier de nouveau.

Il n'est pas besoin de faire ressortir que la date a son influence sur les prix et les amortissements qui, en pleine crise financière, ne pouvaient être favorables aux intérêts du trésor. Il a fallu remettre sur pied une nouvelle convention; nous y avons réussi, - je remercie M. Sari de l'avoir rappelé, - en y introduisant pour la Corse des avantages qui sont sérieux, soit au sujet de la vitesse, soit en ce qui touche le bateau supplémentaire et la date de construction de ce bateau.

En matière financière est intervenue une sorte de transaction heureuse qui tend à stimuler l'exploitation, au lieu

de payer simplement des intérêts, des primes de gestion et des acomptes. Au total cette convention, - les conventions n'excitent jamais l'enthousiasme, - n'est pas une des plus mauvaises que l'Etat français ait signées.

Si nous ne parvenons pas à faire ^{approuver} ~~signer~~ cette convention dans cette session, un certain nombre de bateaux qui doivent être remplacés par des bateaux neufs arriveront à se trouver à bout de souffle avant que les bateaux neufs soient construits. C'est ^{là un} ~~un~~ danger ^{réel} ~~véritable~~, et s'il y a ~~un~~ un certain changement dans l'opinion corse, ce danger ~~est~~ y est peut-être pour quelque chose.

Je n'ai pas la prétention de connaître l'opinion ~~corse~~ de la Corse mieux que ses représentants, mais nous sommes tous les mêmes, nous autres élus : quand nous avons une opinion sur une question, nous mettons notre point d'honneur à la faire triompher, alors que nos mandants ne suivent pas toujours à la même allure. L'essentiel pour le moment est de donner à la Corse la sécurité de ses communications. Si de l'essentiel je passe au secondaire, j'estime que personne en Corse ne pourra contester que, sous l'action des représentants de la Corse, la convention a été depuis dix-huit mois grandement améliorée.

Par conséquent je comprendrais encore que l'on risque de la faire échouer sur une question essentielle : nombre ou vitesse des bateaux, organisation des itinéraires. Mais sur cette seule question de la compétence, qui peut d'ici

six mois se trouver tranchée d'une façon générale par le vote ou le rejet du projet Roux-Freilssineng, je me permets de demander à M. Sari quelque patience. Vous n'êtes pas en présence d'une porte qui se ferme devant vous, vous êtes en présence d'un cas parlementaire, d'un problème inscrit à l'ordre du jour de la Chambre.

M. TISSIER. Si la proposition de loi est adoptée, est-ce que la convention sera modifiée ?

M. RIO. Une clause le prévoit.

M. LE MINISTRE. En tout cas on sera mieux armé.

Messieurs, j'ai à peu près terminé. Vous comprenez que je ~~marque~~ ne viens pas à vous les bras chargés d'une convention, m'imaginant que je vous amène un enfant prodige. Une transaction qui traîne depuis deux ans, ce n'est jamais chose parfaite. Mais si j'étais de la Corse - permettez-moi de vous parler de collègue à collègue, je prendrais plutôt la thèse contraire : "Nous avons énormément amélioré votre convention et vous devriez être bien contents", plutôt que de rentrer chez moi en disant que la convention est abominable, parce que ce n'est pas exact.

Elle ne vous donne pas toute satisfaction, je le reconnais, mais ^{elle vous assure} ^{si} un grand nombre de satisfactions que je vous demande de ne pas vous montrer trop exigeants.

M. GUTTOLI. Il est certain que M. le Ministre a fait faire un grand pas à la question, nous devons l'en remercier. Mais il s'agit de concilier cette nécessité qui s'impose de doter la Corse des services maritimes qu'elle réclame, avec les exigences, qui me paraissent parfois excessives, de la compagnie Fraissinet.

En ce qui concerne la compétence, le droit commun est que les entreprises de transport, que ce soient des chemins de fer ou des compagnies maritimes, peuvent être citées, au sujet de leurs litiges avec des particuliers, devant les tribunaux des lieux où elles ont des agences, des succursales, des gares, des établissements ouverts au public.

Quelques compagnies maritimes qui n'ont pas d'agences dans certains ports prévoient dans leurs connaissements des stipulations spéciales fixant la compétence à l'un de leurs ports d'attache. Mais c'est l'exception, car le droit commun est celui que j'ai rappelé.

Demander, en l'absence de cette raison de fait, que tous les litiges qui peuvent naître à l'occasion des transports entre la France continentale et la Corse soient soumis à la juridiction du tribunal de commerce de Marseille, c'est frapper d'une suspicion imméritée les magistrats consulaires d'Ajaccio et de Bastia.

M. SARI. Et même ~~la~~ court d'appel.

M. CUTTOLI. Et ~~la~~ court d'appel par surcroît, puisque les litiges peuvent venir en appel devant elle~~s~~. Voilà donc des magistrats de carrière qui n'échappent pas à cette suspicion.

Cette prétention de la compagnie Fraïssinet me paraît inadmissible. Si elle en fait une condition sine qua non, il appartient à nos collègues de la Corse de dire s'ils veulent subir cette exigence exorbitante du droit commun.

Vous avez parlé avec raison de la proposition de loi Roux-Freissineng. Elle traite de certaines clauses d'exonération qui figurent actuellement dans les connaissements et sont considérés, - permettez-moi de le dire non comme juriste, mais comme avocat, - comme véritablement léonines. Elle prévoit même ces clauses d'attribution de compétence qui figurent, à titre exceptionnel seulement dans les connaissements de certaines compagnies maritimes qui n'ont pas de succursales ou d'agences dans certains ports.

Cette proposition de loi va rencontrer des difficultés. L'armement va se coaliser pour maintenir ces clauses qui constituent pour lui la sauvegarde de ses privilèges. Mais je ne vois pas ce que peut faire la proposition Roux-Freissinet dans l'affaire qui nous préoccupe. Il s'agit d'une dérogation au droit commun qui a pour effet de frapper de suspicion les magistrats consulaires de la Corse, et par répercussion, ceux ^{de la} court d'appel. Vous comprendrez que cela suscite

quelque émotion parmi nos concitoyens. Je vous demande, Monsieur le Ministre, d'user de toute votre autorité pour dire à M. Fraissinet qu'il s'agit de Français qui ont droit à l'égalité de traitement.

M. le Ministre suggère une transaction. Les litiges à l'occasion des marchandises transportées à Marseille seraient déferés aux tribunaux de Marseille; ceux qui concernent des transports à destination de la Corse seraient soumis aux tribunaux de la Corse. Ou encore on ferait une discrimination suivant la quotité.

Ceci est très dangereux. Comment fixerez-vous la quotité ? Un chargeur va demander en remboursement à la compagnie une somme déterminée; mais il demandera en outre des dommages-intérêts. Ceci peut avoir pour effet d'augmenter arbitrairement la quotité, au gré des plaideurs dont les prétentions excessives suffiront pour faire jouer à leur profit la clause insérée dans le cahier des charges. Je ne vois donc pas comment vous pourrez faire jouer cette dérogation au droit commun en la limitant suivant l'importance du litige.

Sar.
M. ~~exon~~. J'ai parlé de transaction parce que je m'a-
perçois, d'après ce que vient de dire M. le Ministre, que
M. Fraissinet va refuser obstinément de nous donner satisfac-
tion. Dans la convention ~~x~~ il est déjà précisé que les liti-
ges jusqu'à concurrence de 500 fr. peuvent être jugés sur
place. Ne pourrait-on élever ce chiffre et le porter à 1.000
francs ? Cela nous donnerait un commencement de satisfaction.
C'est pour cela que l'audition de M. Fraissinet s'impose.

M. LE MINISTRE. Cette conversation avec M. Fraissinet dans le sens que vous indiquez, il y a trois mois que je l'ai engagée pour l'amener à la transaction sur laquelle certains de vos collègues paraissent fonder des espérances, sans méconnaître les inconvénients qu'a très bien signalés M. Cuttoli. Ce que je vous ai dit est mon impression. Je serais heureux que vous réussissiez mieux que moi à lui faire changer de position, mais j'en doute, parce que son attitude se rattache à un état d'esprit général de l'armement.

M. SARI. Pour en terminer avec cette question de la clause de ^{relative à la compétence} connaissance, certainement il serait préférable, si la commission le ~~xxx~~ veut bien, d'entendre M. Fraissinet. Si M. Fraissinet est mis au pied du mur, s'il peut prévoir les ennuis considérables qui lui seront créés en Corse et à Marseille s'il refuse la suppression de cette clause de connaissance, ~~xxx xxxxxxxx~~ ou du moins son atténuation, il ne tiendra pas longtemps, j'en suis certain, parce que nous prendrons des mesures pour nous défendre. La question de la clause de ^{donc il s'agit} connaissance, nous pourrons la réserver si vous voulez.

A propos du cargo, M. le Ministre nous a dit que le comité consultatif serait appelé à donner son avis. Mais il ne le pourra pas. Le comité consultatif, dit l'avenant, est chargé de donner son avis sur les questions que soulève l'application du cahier des charges : lignes, tarifs, horaires. Or la question de la construction du cargo est comprise dans les articles de la convention même; et si nous ne pouvons dans la convention qui, elle, demeure immuable stipuler qu'un cargo sera construit à une époque déterminée et précisée autant que possible, nous ne pourrons plus revenir sur ce sujet.

Pour ce qui concerne la séparation des animaux d'avec les passagers, je me permets d'insister. M. le Ministre a fait observer que les navires actuellement en service sont

à bout de souffle et que ce serait gaspiller de l'argent que d'y faire des aménagements nouveaux. Je l'accorde pour le "Liamone" et les trois navires plus anciens; mais sur le "Corte II" qui doit encore pendant dix ans assurer le service et pour trois ou quatre ans le service rapide, et sur le "Général Bonaparte", la promiscuité existe encore entre les animaux et les passagers. Sur ces navires on pourrait, comme sur les nouveaux navires à construire, faire cet aménagement qui ne peut être très coûteux.

Vous avez oublié de nous renseigner sur l'installation des passagers de pont. Nous ne demandons pas des cabines ni des couchettes, mais simplement un abri du genre de celui qui existe sur le "Général Bonaparte".

M. LE MINISTRE. C'est prévu, cela va de soi, pour tous les nouveaux bateaux.

M. SARI. Ce n'est pas écrit. Sur le "Général Bonaparte" on est arrivé à abriter par le mauvais temps les passagers de pont, parce qu'on a installé la chauffe au mazout et qu'en utilise pour abriter les passagers l'ancienne soute à charbon. Mais cet abri n'était pas prévu, et cependant le "Général Bonaparte" a été construit suivant les données récentes. Il est très élégant, les premières sont luxueusement installées, les cabines de luxe sont flanquées d'une salle de bains, mais les malheureux passagers de pont seraient

encore exposés à la pluie et au vent si par bonheur on n'avait installé la chauffe au mazout qui permet de leur réserver un emplacement grand comme ^{la} ~~cette~~ ^{où nous sommes et} salle, où ils sont entassés pêle-mêle, hommes femmes, enfants, jetés là comme des animaux, souffrant du mal de mer, couchés par terre, sans ~~manger~~ et sans boire pendant dix-huit heures, sans secours. On demande qu'ils soient mis à couvert et protégés.

Pour les vitesses, vous avez dit, et M. Rio a insisté ^{aux essais} là-dessus, que les navires devaient ~~donner~~ ~~xxxxxxxxxxxx~~ 15 noeuds. D'accord, mais il n'y a pas concordance entre la convention et le cahier des charges. Dès l'instant que vous avez prévu des navires pouvant filer 15 noeuds, ~~xxxxxxxxxxxx~~ ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ je ne vois pas pourquoi vous voyez une objection à ajouter que la vitesse normale sera de 12 à 13 noeuds.

Vous dites que le comité consultatif décidera. Il ne pourra rien décider, il donnera son avis comme nous le donnons ici, et avec moins d'autorité qu'une commission parlementaire. Or, nous donnons aujourd'hui l'avis qu'on pourrait inscrire à l'avenant 12 noeuds au lieu de 11 sans modifier la convention. Si le Gouvernement est d'accord sur le principe de cette vitesse de 12 noeuds, je me demande pourquoi on n'inscrirait pas d'ores et déjà ce chiffre.

Maintenant, vous avez parlé d'une délibération de la chambre de commerce de Bastia. Je la connais, je l'ai assez critiquée. Et là-dessus je tiens à m'expliquer. Le Conseil général de la Corse d'est réuni le 5 mai. Le président de la chambre de commerce, qui est conseiller général, ainsi que plusieurs membres de cette chambre, nous a présenté, au nom de celle-ci, une délibération tendant à adopter sans discussion la convention présentée par le Gouvernement, comme devant satisfaire. Or, nous ne connaissions pas la convention, et la chambre de commerce encore moins que nous.

J'ai combattu cette façon de voir, déclarant que ce n'était pas la peine d'avoir lutté pendant sept ans pour obtenir des améliorations, si nous devions accepter la convention quelle qu'elle fût, que dans ces conditions les représentants de la Corse n'avaient qu'à s'en aller. Et alors le Conseil général a nommé une commission dont faisaient partie le président de la chambre de commerce de Bastia et plusieurs parlementaires; et voici la délibération que le Conseil général, y compris le président de la chambre de commerce, a prise sur mon intervention:

"Le Conseil général de la Corse,

"Rappelant la motion qu'il a votée sur la question des services maritimes à la date du 5 mai 1926,

"Attend des représentants de la Corse au Parlement qu'ils mènent une action vigoureuse et rapide en faveur des

points essentiels de cette motion, à savoir:

"a) Adjonction à la flotte dans le plus bref délai possible d'un paquebot supplémentaire...- "C'est fait.

- "b) Augmentation des vitesses, notamment sur les services secondaires.

"c) Suppression des clauses de connaissance dérogatoire du droit commun..."

Sur ce point, dans un débat public, étant donné que nous étions en séance du Conseil général, le président de la chambre de commerce de Bastia n'a pu soutenir sa première opinion.

Nous ajoutons:

"Dans le cas où les représentants se heurteraient sur sur ces points essentiels à une résistance insurmontable, le Conseil général espère qu'ils auront à cœur de provoquer en temps utile une réunions extraordinaire."

La réunion extraordinaire du Conseil général n'a pu avoir lieu parce que nous sommes pressés par le temps.

Vous sentez notre responsabilité, à M. Giordan et à moi. Nous pensions avoir le temps de convoquer cette session extraordinaire du Conseil général pour obtenir de lui un blanc-seing. En vue de répondre à votre désir conformément aux intérêts engagés, Monsieur le Ministre et Monsieur le Président, nous demandons, d'accord avec vous, le vote aussi prompt que possible de la convention, et il faut qu'il intervienne avant la séparation des Chambres. C'est pour cela que nous ne convoquons pas le Conseil général. Mais si nous nous présentions devant ce Conseil avec une convention telle ~~qu'elle~~ que le Conseil général nous eût sans doute donné mission de la repousser, il ne pourrait que ^{nous} ~~me~~ donner mission ou de l'accepter ou de démissionner en bloc.

Voilà les conditions dans lesquelles je me présente ici. Nous devons prendre nos responsabilités. En présence de l'opinion de notre pays, nous demandons d'être à couvert. Nous ne vous demandons pas de repousser la convention, ce serait trop grave. Seulement, en même temps que la convention, nous pourrions demander à M. le Ministre de rédiger ^{plus tard} un avenant que nous voterions même ~~aux conditions~~ ~~aux conditions~~ si nous étions pris de court, qui viendrait à la rentrée d'octobre, et qui porterait par exemple sur le cargo, sur la séparation des passagers et des animaux, sur l'installation des passagers

de pont, sur la vitesse, et enfin sur les clauses de connaissance.

M. LE MINISTRE. La délibération que vous avez lue vous donnait mission de triompher sur trois points. Vous avez partie gagnée sur deux; reste le troisième.

M. SARI. Pas sur la vitesse.

M. LE MINISTRE. Si, je vous ai dit qu'elle sera de 12 noeuds.

M. SARI. Il faudrait l'écrire.

M. LE MINISTRE. Je vous le dis. Reste la question des clauses particulières en matière d'exonération, sur lesquelles d'ailleurs M. Fraissinet a cédé, et celle de la compétence. Je sais bien que les Corses ont l'habitude de la victoire. (Sourires.) Mais moi qui ai l'habitude de la négociation, je ne connais pas d'affaire où on réussit sur tous les points. J'estime, ~~maintenant~~ m'armant du mandat que vous venez de lire, qui vous a été donné peut-être un peu imprudemment, que vous réussissiez à 80 p.100. Avec cela, on peut se représenter devant ses mandants.

M. SARI. Lorsque nous avons voté cette motion, nous pensions que dans le cahier des charges seraient prévues des clauses qui n'y sont pas. Nous pensions par exemple que sur tous les navires il y aurait les installations que j'ai demandées, que le cargo serait construit, etc. ~~taxélibère~~

La délibération n'a porté que sur trois points; sur tous les autres, nous avons donné l'assurance que nous étions d'accord avec le Gouvernement.

M. LE MINISTRE. Permettez-moi d'exprimer ma surprise que les représentants de la Corse associés aux travaux de la commission de la marine marchande de la Chambre n'aient jamais présenté les revendications que vous formulez. Et Dieu sait quels débats ils ont suscités !

Ils ont accepté la convention telle qu'elle était et celle-ci a été votée sans débat.

M. LE PRESIDENT. La responsabilité de M. Sari ne saurait être en cause. Il y a dix-huit mois, à la demande du Sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande, je le fis venir et je lui dis : "Il faut que pour le premier janvier cette convention soit rapportée. Voulez-vous vous en charger ?" M. Sari était prêt, il n'a manqué à aucun jour d'être à la disposition de ses collègues pour faire voter la convention, lorsqu'on nous a dit qu'elle était retirée.

Par conséquent, Monsieur Sari, vous ne pouvez être mis en cause, attendu que la présente affaire est venue très rapidement et sans préparation..

M. RIO. Il est de tradition de ne pas discuter devant les ministres. (Protestations amicales.) Mais voulez-vous me permettre de mettre la question au point?

Nous sommes bien d'accord, Monsieur Sari, il est indispensable que la convention soit votée avant la séparation des Chambres; sans quoi il va survenir un retard dont vous serez responsable, et cette responsabilité sera beaucoup plus lourde que celle de la non insertion des clauses que vous défendez.

Puisque nous sommes d'accord sur ce point, adoptons ^{la} la convention telle qu'elle est, et suivant ~~ma~~ suggestion que vous nous avez faite, rédigeons une proposition de résolution que le Sénat sera heureux de voter. Armé de cette résolution, M. le Ministre discutera avec la compagnie Fraissinet. Mais ne perdons pas de temps pour adopter la convention telle que la Chambre l'a votée. Sinon, vous allez au-devant de retards que vous déplorerez plus tard. Il faut voter la convention.

M. CUTTOLI. Je cherche une méthode qui nous permette de l'améliorer.

M. RIO. Pour faire une convention, il faut être deux. Il y a l'Etat et la compagnie. Celle-ci s'est ~~placée~~ placée sur un terrain dont vous ne pourrez la faire sortir. Vous ne pourrez modifier la convention. Allez-vous la laisser comme nous la laissons depuis cinq ans ? *Votons* la, nous l'amendons après.

M. SARI. Je propose comme vous un terrain de conciliation. Votons la convention telle qu'elle est, moyennant que M. le Ministre consente à rédiger un avenant qui serait voté en même temps et qui préciserait la date de construction d'un cargo ou d'affectation d'un cargo d'occasion.

M. LE MINISTRE. Il faut pour cela que je rouvre une négociation avec le Ministre des finances; M. Fraissinet n'y a rien à voir.

M. TISSIER. Vous pourriez introduire cette affaire dans les attributions du comité consultatif.

M. SARI. On peut trouver une formule pour le cargo. Je ne suis pas exigeant.

En second lieu on peut prévoir l'installation des passagers de pont et leur séparation d'avec les animaux sur les navires à construire.

M. LE MINISTRE. C'est fait.

M. SARI. Ce n'est pas écrit.

Ensuite une disposition spéciale pour le "Corte II". ~~fa~~
Cela peut être accordé également, c'est une affaire de trois ou quatre mille francs. Là-dessus nous sommes déjà d'accord.

Reste la question de vitesse. Quelle est la vitesse que vous admettez, Monsieur le ministre ?

M. LE MINISTRE. 12 12 nœuds.

M. GIORDAN. Nous acceptons ce chiffre volontiers.

M. RIO. C'est accepté par M. Fraissinet.

M. SARI. Il faudrait préciser dans l'avenant qu'au lieu de 11, ce sera 12.

Il ne reste plus qu'une clause, celle qui concerne l'attribution de compétence. Demain M. Fraissinet viendra devant la commission et nous verrons ce que nous pouvons obtenir de lui. Si réellement il comprend ses intérêts, il nous accordera ce que nous demandons.

M. CUTTOLI. La proposition d'un projet de résolution est excellente, il faut la retenir, ne serait-ce que pour permettre à M. le Ministre de s'appuyer sur la décision du Sénat; il serait armé. Mais pour faire un avenant, il faut être deux.

M. LE MINISTRE. Je vais faire à mon tour à M. Sari une honnête proposition. Puisque vous allez vous réunir ~~demain~~ demain pour entendre M. Fraissinet, je vais vous envoyer, sur les cinq premiers points qui ne paraissent pas soulever de grosses objections, une proposition de formule. Je n'aime pas beaucoup votre formule d'avenant, parce que vous allez me faire signer avec M. Fraissinet une nouvelle convention sur des points dont plusieurs sont réglés sans que j'aie besoin de causer avec lui. Si je vous écris, à vous, Monsieur le Président, ou à M. le rapporteur....

M. SARI. Pour nous autres Corses, il faut une mesure officielle. Une lettre, serait-elle du Ministre des travaux publics, ne ~~est~~^{nous} satisfait pas, excusez-moi de le dire. Des lettres ministérielles, nous en avons reçu peut-être cinquante, qui nous donnent plus satisfaction/les unes que les autres, de tous vos prédécesseurs. On nous a promis des navires filant 17 et 18 noeuds. Il vaudrait beaucoup mieux que nous votions un ~~avenant~~^{avenant} indépendant de la convention. Si la Chambre ~~est à temps~~^{à temps} ~~de~~^{de} le voter, tant mieux, sinon ~~elle~~^{elle} nous le voter~~as~~^{as} au mois d'octobre.

M. LE MINISTRE. La convention, je ne pourrai pas la séparer de l'avenant. Il faudra que je revienne devant la Chambre.

M. SARI. Non, nous votons la convention, elle devient définitive, mais nous votons à part un avenant.

M. LE MINISTRE. C'est une convention supplémentaire.

~~XXXXXXXXXX~~

M. CUTTOLI. Un projet de résolution vous donnera la même force.

M. LE MINISTRE. Faire un avenant, c'est faire une convention supplémentaire. Sur cette convention, je reviens devant la Chambre. Vous savez de combien de jours nous disposons, et, étant donné que de nouvelles questions seront posées, je ne suis pas du tout sûr de faire une

seconde fois ce que j'ai fait cette semaine, c'est-à-dire d'obtenir le vote sans débat.

M. SARI. Si ce n'est pas adopté, tant pis. Nous faisons un rapport proposant l'adoption de la convention sous certaines réserves. Ensuite nous demandons la parole pour ~~par~~ proposer un avenant.

M. LE MINISTRE. Une fois la convention votée, vous ne pouvez intervenir qu'à l'amiable.

M. TISSIER. La compagnie n'acceptera plus rien une fois la convention votée.

M. SARI. Si demain M. le Ministre est d'accord avec M. Fraissinet pour signer un avenant, nous pouvons le voter et le renvoyer à la Chambre. Si la Chambre n'a pas le temps de le voter avant les vacances, tant pis, il viendra en octobre.

M. LE MINISTRE. La question me paraît quand même délicate. Si vous tenez absolument à votre formule d'avenant, je me permets de vous demande de l'examiner avec mes services cet après-midi et même de tâcher de voir demain matin si sur les cinq premiers points M. Fraissinet est d'accord, car l'avenant ne nous intéresse que si ~~il xxxxxxxx~~ nous l'apportons signé de M. Fraissinet.

M. LE PRESIDENT. Voilà une réponse, Monsieur Sari, qui vous donne parfaitement satisfaction. M. le Ministre demain matin verra M. Fraissinet; M. Fraissinet viendra ici, et après tout que pouvez-vous faire vis-à-vis de lui ? Dans la nécessité qui vous presse, vous ne pouvez que faire jouer l'argument de sentiment. Il faudra vous y essayer demain.

Je crois, Monsieur le Ministre, que vous avez donné à M. Sari et à ces messieurs le maximum de ce qu'on peut leur donner. Vous ne promettez rien; vous n'avez pas l'habitude de promettre sans être certain de tenir, et nous vous en savons gré. Dès demain dans la matinée, vous allez faire l'effort de conciliation. Demain après-midi M. Fraissinet viendra ici et ces messieurs plaideront leur cause dans la formule du sentiment, car ils ne peuvent guère faire autre chose, puisque M. Fraissinet saura en arrivant à Paris, s'il ne le sait déjà, que vous avez pris la résolution de ne pas risquer de mettre la convention en échec. C'est bien cela ?

M. CUTTOLI. Oui, Monsieur le Président.

M. LE PRESIDENT. Eh bien, Monsieur le Ministre, je crois que nos collègues ont satisfaction. Demain vous serez encore l'intermédiaire pour essayer d'obtenir ce qui sera possible.

M. LE MINISTRE. C'est entendu, je ferai ce que je pourrai. Comme je serai appelé à parler sur une autre affaire en séance, je pourrai être ici. Vous me direz l'heure où vous vous réunirez. Je m'arrangerai pour qu'à ce moment vous ayez un texte entre les mains.

M. LE PRESIDENT. Voulez-vous, messieurs, entendre
 M. Fraissinet ^{demain} ~~à quatre heures~~ ^{trois} ~~à quatre heures~~ ^{7/8} (Assenti-
ment.) ₂

M. LE MINISTRE. Vous aurez le papier ^{et tout j'ai parlé} ~~l'adresse de M.~~
~~Fraissinet~~ à trois heures.

M. SARI. Je demande ^{encore} une simple lettre concernant le personnel sédentaire, pour l'insérer dans mon rapport.

M. LE MINISTRE. J'ai déjà écrit une lettre là-dessus au rapporteur de la Chambre; je vous en enverrai une copie. Je dis dans cette lettre que, lorsqu'il y aura un syndicat, je m'emploierai à assurer ses droits. Seulement laissez-moi vous dire que jusqu'à présent le syndicat du personnel sédentaire est une simple fumisterie. Il n'y a pas de syndicat du personnel sédentaire, il y a trois ou quatre "types" à Bastia qui font du bruit, qui cherchent à "embêter" la compagnie. J'attends qu'un syndicat soit formé pour défendre ses droits.

M. LE PRESIDENT. Je vous remercie, Monsieur le Ministre de vos explications et de votre bonne entremise.

C O M M I S S I O N de la M A R I N E

Séance du vendredi 8 juillet 1927

Audition

Présidence de M. de KERGUEZEC

La séance est ouverte à 15 heures et demie.

M. le PRÉSIDENT - Monsieur le Directeur, je vous souhaite la bienvenue. J'estime, et mes collègues estiment également, qu'il est intéressant que les commissions parlementaires entendent de grands industriels ou de grands chefs d'entreprises maritimes ou coloniales, et nous sommes extrêmement heureux de vous accueillir parmi nous. Vous savez quelles questions vous appellent ici. Ce sont surtout nos collègues de Corse qui ont désiré vous entendre aujourd'hui. Vous connaissez les points sur lesquels des questions vont vous être posées. Avez-vous le désir que M. SARI prenne le premier la parole et que vous lui répondiez ensuite ou préférez-vous exposer immédiatement les questions sur lesquelles vous avez à parler?

M. FRAISSINET - Je crois être fixé sur les points sur lesquels j'ai à m'expliquer, après ce que vous avez bien voulu me faire connaître et ce que le cabinet de M. TARDIEU ^{m'a} exposé. Si M. SARI désire m'interroger, je suis là pour lui répondre.

M. SARI - Je vous remercie, en mon nom et en celui de mon collègue GIORDAN, d'avoir bien voulu venir pour répondre à nos questions. Vous nous excuserez si, dans notre entretien, il vous semble que nous soyons l'un et l'autre de part et d'autre de la barricade. Nous sommes obligés de nous placer au point de vue des intérêts que nous avons à défendre; mais c'est toujours dans l'intérêt général; ~~pour~~ vous, comme nous-mêmes, n'avons d'autre but que de réaliser des services ^maritimes postaux dans des conditions aussi satisfaisantes que possible.

Avant-hier, nous avons examiné ici la convention et le cahier des charges, nous avons entendu hier *M. Bardis, Ministre des Travaux publics et de la Marine marchande.* Malheureusement il est un point sur lequel il n'a pas pu répondre et sur lequel nous vous demanderons des précisions. La question qui nous a le plus frappés dans cette séance est, non pas la clause relative à l'exonération de responsabilité ~~de connaissance~~, mais la clause d'attribution de compétence. Notre commission se rend compte parfaitement qu'il ^{vous} est très difficile de céder sur ^{la première de ces deux} ~~cette~~ clause. Nous savons qu'une conférence s'occupe actuellement de trouver des solutions à cette question, qui est angoissante pour la Corse. La commission de la marine n'ignore pas les besoins de l'armement français et elle est toujours disposée à soutenir l'armement et à soutenir les intérêts de la marine nationale. Nous sommes ici des amis de la ^marine. Dans ces conditions, nous comprenons très bien les motifs qui nous obligent quelquefois à céder.

Mais il est un point absolument indépendant ^{entre} des autres, ^{du premier}
^{là} ~~là~~, ^{es} Monsieur, permettez-moi de vous le dire, la question est
beaucoup plus sentimentale et théorique que législative.
Il s'agit de savoir si nous allons encore entendre présenter au
département de la Corse un projet dans lequel il sera dit que
vous choisissiez les juges pour les conflits qui interviendront
entre les chargeurs et vous-même, et que la magistrature comme-
rciale corse et la cour d'appel de Bastia ne seront point compétent
pour ^{en} les connaître. C'est une question extrêmement délicate et
elle est ~~assez grave~~, nous ne pouvons pas la laisser passer. La
Chambre de commerce de Bastia a pris une délibération l'année
dernière, par laquelle elle s'est déclarée, non pas satisfaite, ^{de}
^{la chose dont il s'agit} mais dans laquelle elle passait sous silence la question de
l'attribution de compétence. Je ne sais pas si, en cette circons-
tance, la Chambre de commerce de Bastia, -c'est le maire de
Bastia qui parle, c'est le sénateur de la Corse qui prend ses
responsabilités-, je ne sais pas si la Chambre de commerce a été
en cette circonstance l'expression de la volonté, des désirs et de
vœux, non seulement du commerce de la Corse, mais même du
commerce de Bastia. L'opinion de quelques hommes ne suffit pas,
souvent, pour traduire celle de toute une collectivité, s'ils ne
sont pas imbus de la pensée de toute cette collectivité. En mon
âme et conscience, je dois vous dire que l'unanimité de la
population corse, que l'unanimité des chargeurs, des commerçants,
de quiconque expédie un colis ou en reçoit, cette opinion est
la même. Il y a là une question qui dépasse l'intérêt privé,

qui dépasse même l'intérêt général, qui entre dans cette voie ^{de} sentiment, dans laquelle, vous le savez, il y a des atomes que nous ne pouvons pas ^{et} percevoir, ~~et il existe~~ parfois des raisons que la ~~raison~~ raison ne connaît pas. Voyez-vous, il y a là ~~dans~~ une question de principe, et, pour ma part, je tiens à déclarer très nettement qu'il me serait très pénible et même impossible ^{au final} de présenter ^{la même} sous une forme quelconque, ~~avec des excuses~~ ^{avec des excuses} ~~qu'on~~ ^{qui} on ~~pour~~ bien imaginées, une convention dont la Corse serait froissée. On dirait: c'est entendu, la Chambre des députés et le Sénat ont adopté une convention et nous sommes obligés de nous soumettre, mais c'est de l'oppression; et de l'oppression naît la révolte. Nous allons avoir ~~affaire~~ ^{affaire} à un peuple en révolte. Et tout le temps on nous poussera l'épée dans les reins, comme vous, les concessionnaires, pour vous ennuyer et ennuyer le Gouvernement, pour faire pression sous toutes les formes et sur toutes les autorités afin d'obtenir à chaque instant des dérogations. Nous comprenons très bien la situation pénible dans laquelle se débattent toutes les Compagnies de navigation. Nous comprenons très bien qu'il faut les encourager. Le Parlement doit être là pour vous aider autant que possible. Nous sommes complètement d'accord. Mais, ~~tout~~ ^{de} même, connaissant la question comme vous la connaissez, et avec la bonne volonté que vous avez de réussir, je fais appel à ^{cette} votre bonne volonté. Nous serons vos défenseurs. Je vous demande si vous ne pouvez pas trouver une formule qui permette de présenter autrement cette clause ~~de non-responsabilité~~ ^{et d'attribution de compétence}.

Les représentants de la Corse qui sont ici, qui vont se représenter prochainement devant leurs électeurs pour le renouvellement de leur mandat, pourront alors dire: "La Compagnie Fraissinet a accompli un geste, sa bonne volonté est manifeste."

M. SARY - Je vais vous en donner lecture.

Voilà ce que je voulais dire ici, devant la Commission de la marine. compétent relativement aux difficultés pouvant naître du présent contrat."

M. BERGEON comprend très bien qu'une clause comme celle-là qui attribue juridiction et compétence au tribunal de Marseille s'applique pour celles des marchandises qui sont embarquées dans un port corse à destination du port de Marseille. Mais la réciproque ne semble abusive, parce qu'une marchandise qui est embarquée au port de Marseille à destination d'un port corse devrait tout naturellement entraîner attribution de juridiction au tribunal du département où doit avoir lieu la livraison de la marchandise. Il y a là une anomalie, quelque chose d'exorbitant du droit commun, et je ne crois pas que M. Fraissinet, étant données les bonnes dispositions qu'il montre à l'égard du service qu'il fait avec la Corse, soit disposé à maintenir une clause aussi rigoureuse que celle-là, ou bien alors il faut vraiment qu'il y ait des raisons très graves, qui m'échappent. C'est la question que je voudrais poser à M. Fraissinet.

M. RIO - la clause n'est pas exorbitante du droit commun. Elle se trouve dans tous les connaissements, dans tous les autres toutes les lettres de transport, dans tous les documents.

M. BERGEON - Quelle est exactement la teneur de cette clause qui porte attribution de compétence? Je ne la connais pas, nous ne l'avons jamais vue.

M. SARI - Je vais vous en donner lecture,

"Article 13 - Le tribunal de commerce de Marseille est exclusivement compétent relativement aux difficultés pouvant naître du présent contrat."

M. BERGEON Je comprends très bien qu'une clause comme celle-là, qui attribue juridiction et compétence au tribunal de Marseille s'applique pour celles des marchandises qui sont embarquées dans un port corse à destination du port de Marseille. Mais la réciproque me semble abusive, parce qu'une marchandise qui est embarquée au port de Marseille à destination d'un port corse devrait tout naturellement entraîner attribution de juridiction au tribunal du département où doit avoir lieu la livraison de la marchandise. Il y a là une anomalie, quelque chose d'exorbitant du droit commun, et je ne crois pas que M. Fraissinet, étant données les bonnes dispositions qu'il montre à l'égard du service qu'il fait avec la Corse, soit disposé à maintenir une clause aussi rigoureuse que celle-là, ou bien alors il faut vraiment qu'il y ait des raisons très graves, qui m'échappent. C'est la question que je voudrais poser à M. Fraissinet.

M. RIO - La clause n'est pas exorbitante du droit commun. Elle se trouve dans tous les connaissements, dans ~~connaissements~~ ~~adresses~~ toutes les lettres de transport, dans tous les documents.

M. CUTO/LLI - Quand il s'agit du transport d'une marchandise d'un port déterminé à différents ports, oui; mais, là, c'est un service constant, régulier. Je n'ai jamais vu figurer cela dans les conventions.

M. RIO - Je voulais simplement relever le mot de M. Bergeon, qui disait que c'était exorbitant du droit commun. Non, c'est le droit commun.

M. le PRÉSIDENT - Messieurs, je crois que le moment est venu de donner la parole à M. FRAISSINET.

Messieurs les membres de la Compagnie sont présents, avant que le Conseil Général de la Compagnie n'ait rien vu de nouveau, quand il m'a fait l'honneur de m'entendre récemment, que la Compagnie Fraissinet a fait beaucoup d'efforts. Je ne puis souligner ce point, je ne puis même pas dire que c'est un point de vue d'insouciance, je ne puis pas dire que c'est un point de vue de la question pour en venir au point particulier dont on a parlé.

M. le PRÉSIDENT - Vous êtes d'accord avec moi.

M. FRAISSINET - Messieurs, je vous remercie d'abord du très grand honneur ^{que me} ^{la commission m'a fait} ~~qui m'a fait~~ ~~de m'entendre~~ dans cette enceinte. Je vais m'efforcer de répondre brièvement et clairement aux questions qui me sont posées. Je dois avouer que je ne m'attendais pas à être interrogé par plusieurs d'entre vous sur ^{de l'attribution de juridiction} ~~ce~~ seul point. Je ne ^{confeste} comptais pas que ce point soit particulièrement délicat à discuter. Mais il est, tout de même, difficile, dans une discussion d'ensemble, d'extraire une seule question ~~et~~ d'en discuter une seule. Vos instants sont très précieux et je ne veux pas en abuser. Je ne veux pas, ce serait une attitude maladroite de ma part, m'éloigner de la question posée. Je demanderai cependant la permission de vous exposer très brièvement la question dans son ensemble, car si, pour quelques-uns d'entre vous ou pour tous, la question est née d'hier, pour moi, compagne, elle est très vieille, très ancienne.

Messieurs les sénateurs de la Corse qui sont présents, savent que le Conseil Général de la Corse a bien voulu reconnaître, quand il m'a fait l'honneur de m'entendre récemment, que la Compagnie Fraissinet a fait beaucoup d'efforts. Je me permets de souligner ce point, je ne crains aucun démenti. Par conséquent, Monsieur le Président, si vous n'y voyez pas d'inconvénients, je me permettrai de dire deux mots de l'ensemble de la question pour en venir au point particulier dont on a parlé.

M. le PRÉSIDENT - Vous êtes maître de votre exposé.

M. FRAISSINET - Encore une fois, je ne voudrais pas abuser de vos instants.

Vous savez, Messieurs, que nous avons assumé ^{le} ~~un~~ service maritime de la Corse depuis extrêmement longtemps. Cela date de mon grand-père, vers 1870. Par conséquent, sinon moi qui ai encore une certaine jeunesse ^{qu'on} me reproche parfois dans les fonctions que j'occupe, au moins mes services ont une très longue expérience de la question.. Nous avons exploité les services de la Corse sous un régime libre, puis sous ^{un} régime forfaitaire. Ce régime n'a plus été possible ces dernières années en raison de l'instabilité monétaire. Nous les avons exploités sous le régime de la réquisition commerciale pendant la guerre, et, enfin, depuis 1920, sous le régime contractuel. Ce régime, vous le connaissez fort bien. ~~Cela n'aurait rien de mon sujet.~~ Il comporte pour l'Etat, la prise en charge de toutes les dépenses et l'encaissement de toutes les recettes. Quelle est alors la situation de la Compagnie Fraissinet? Elle était propriétaire d'une flotte qui comprenait deux catégories de navires: les navires qu'elle avait commandés elle-même, qui répondaient à ses besoins, et, d'autre part, des navires qu'elle avait acquis d'une société ^{qui} ~~en~~ faillite, parce qu'elle avait fait des promesses que notre expérience ^{à nous} ne nous avait pas autorisés à faire. En 1920, lorsque ce régime contractuel a été institué, on a évalué les navires; à ce moment, sous l'influence d'une situation économique troublée, le prix des navires était très élevé. Nous avons donc admis des valeurs très élevées. Ces valeurs ont servi de base à des

évaluations forfaitaires. En 1922, la convention étant ^{faite pour} ~~deux~~ ans, on a essayé de la renouveler: depuis lors, on discute sans ~~de~~ aboutir.. En 1922, la première question qu'a posée l'Administration est celle-ci: "Les circonstances économiques ont changé, nous demandons une nouvelle évaluation du matériel".. Nous l'avons ~~acceptée~~, alors que nous savions qu'elle allait consacrer des valeurs inférieures à celles de 1920. Nous l'avons admis, parce que c'était une question de bonne foi. Nous avons la possibilité de refuser, parce que nous étions sous un régime de liberté totale. Nous discutons avec le Gouvernement munis d'une convention, d'une charte. ^{ou d'un accord, je le répète, etc} Ces valeurs expertisées en 1922, ~~ne~~ ~~ne~~ ~~vous~~ ~~accablent~~ ~~de~~ ~~chiffres~~, ~~on~~ ~~détermine~~ ~~des~~ ~~chiffres~~ ~~de~~ ~~l'exercice~~ ~~de~~ ~~1920~~. Depuis, nous vivons sous un régime provisoire prorogé de mois en mois ou de semaine en semaine.

Je ne veux pas citer les chiffres de mémoire, il faudrait que je reconstitue le dossier. Nous avons accordé une douzaine de prorogations, depuis 1920, d'un régime devenu très onéreux pour nous. Je ferai peut-être sourire quelques-uns d'entre vous en affirmant ici -mais j'invoque le témoignage des inspecteurs des finances qui ont examiné nos comptes de très près-, que, depuis 1922, ma Compagnie a constamment perdu chaque année, sur la Corse, des sommes variant de 400 à 500.000 francs.

Je mets quiconque au défi de le contester. Je m'excuse

d'employer ces mots brutaux, je suis certain que personne ne pourra le contester, le ministère des Finances ^{qui} nous inspecte tout ~~immédiatement~~ le premier.

Pourquoi avons-nous perdu? ^{tout il s'agit} Parceque la période ~~monétaire~~ ^{au point de vue monétaire} a été extrêmement troublée. L'Administration s'est toujours refusé et s'est encore refusée il y a quelques mois, lorsque j'ai signé avec elle la convention soumise à vos délibérations, ~~de~~ ^à soumettre les navires à une expertise nouvelle. Nous avons des ~~navires~~ qui ont été évalués à une valeur notoirement inférieure à leur valeur réelle. Les valeurs figurant dans le projet voté par la Chambre des députés sont de l'ordre de moitié de la valeur réelle des navires que nous mettons à la disposition de l'Etat. L'Administration le sait tellement bien ~~qu'elle~~ ~~ne le contestait pas~~, qu'elle s'est refusée à admettre la revision de l'expertise que nous avons subie en 1922, au moment le plus défavorable pour nous. Lorsqu'elle a eu lieu en 1922, la livre était à 40 francs. Lorsque le "Général Bonaparte" fut construit en 1923 avec nos propres deniers, elle était à 50 francs. Elle est maintenant à 120 francs, après avoir été à 240. Nous avons accepté toujours les mêmes valeurs. On peut reprendre la discussion avec le ministère des Finances

Mais où nous avons subi beaucoup plus durement la dévalorisation de la monnaie, c'est au point de vue de la trésorerie, car les tarifs de Corse, à cause du caractère d'intérêt général de ce service, ont été très faiblement relevés comparativement à la courbe ascendante des dépenses. Ainsi les ~~tarifs~~ ^{tarifs}

de passagers ont été relevés dans une certaine mesure, mais beaucoup moins que les tarifs des chemins de fer. Depuis 1925 il y a eu trois relèvements des tarifs de chemins de fer. Il n'y en a eu aucun pour la Corse. Il y a donc eu un déséquilibre entre les recettes et les dépenses. De plus, ~~les~~ *les* ~~la fin~~ *chaque* exercice contractuel finissant le 14 ~~août~~, *jusqu'à la fin de l'année*, l'Etat nous était redevable de sommes variables, qui, pour l'exercice en cours, sont de 5 millions environ. Actuellement le loyer de l'argent n'est relativement pas très élevé, mais il a atteint 10, 11 et même 13 %. Nous étions donc les banquiers bénévoles de l'Etat, *et cela* pendant 18 ou 20 mois, de sommes importantes. Nous avons subi de ce chef des pertes importantes. Nous avons même été sur le point d'emprunter pour financer cette exploitation. Nous n'étions pas payés dans les délais normaux et les pertes étaient infiniment supérieures à notre rémunération.

L'indemnité de gestion était très faible, calculée sur les recettes. Nous avons reçu de ce chef, l'année dernière, 140.000 francs. On m'a prêté quelquefois, lorsque, par suite du décès de mon père, j'ai été amené à prendre la direction de service, une certaine intransigeance, qu'on m'a reprochée. Si j'ai tenu à faire devant vous cet exposé, c'est pour vous montrer à quelles difficultés je me suis heurté. Je ne suis pas seul propriétaire de la Compagnie: j'ai des actionnaires, j'ai des intérêts à défendre; je ne pouvais pas tolérer que nous continuions à subir un régime de ce genre.

Je pourrais aussi vous citer les valeurs d'assurance

Au moment où je quittais Marseille, les assurances refusaient d'assurer les navires de Corse aux valeurs figurant à la convention, parce qu'elles étaient inférieures à la valeur réelle et que le seul montant des primes était absorbé par la plus petite réparation.

Vous êtes tous membres de la commission de la marine, vous avez tous la compétence des choses de la marine. Nous avons de mauvais navires, je m'empresse de le ^{vous en faire} ~~signaler~~, mais ils ^{sont} ~~se~~ rémunèrent sur la base de 200.000 francs par navire; or, s'il fallait les remplacer, il faudrait 10 à 11 millions.

Le Conseil Général de la Corse m'a fait l'accueil le plus cordial et j'ai pu retourner l'opinion locale à l'égard de la Compagnie Fraissinet. On a reconnu que la Compagnie Fraissine a fait de très gros efforts pour la Corse. Je le répète ici sans crainte d'être démenti par quelqu'un. Mon père, qui avait fait ses premières armes sur les navires de Corse, avait une certaine sentimentalité pour la Corse. Je ne ~~veux pas~~ dire que je la répudie, je n'aurais pas consacré tout mon temps depuis six mois sans cela à discuter ce projet, mais j'ai été obligé de changer de méthode. La question de l'assurance est l'une des plus importantes, un navire vaut 10 millions de valeur de remplacement. Nous l'assurons 1 million. L'Etat, qui paie la prime, réalise ainsi un bénéfice énorme et c'est nous qui endossons les risques. Si le "Général Bonaparte" s'était perdu avant le 15 août, il aurait valu 10 millions pour le remplacement, nous aurions encaissé

7 ou 8 millions. L'économie des primes est pour l'Etat, les risques pour l'armateur. Pour desservir les ^{ports} ~~postes~~ secondaires de la Corse, St Florent, Porto-Vecchio, etc.. il faut avoir un matériel de mahonnage. La plus petite mahonne vaut 200.000 fr. Nous avons perdu en totalité ce matériel, sauf deux vieilles mahones, qui restent à Porto-Vecchio; nous n'avons pas touché un centime pour cela.

Je cite ces quelques causes de pertes. Je n'ai que l'embarras du choix. J'espère que vous voudrez bien admettre que la Compagnie a toujours discuté ces questions avec l'esprit de plus grande conciliation et même au mépris de ses intérêts personnels les plus élémentaires.

La convention future, celle qui nous occupe aujourd'hui, même dans la mesure du possible, mais non pas intégralement, ce serait tout à fait impossible, la Compagnie Fraissinet à l'abri de ces difficultés de trésorerie. Actuellement, l'Etat, au titre de l'exercice en cours, nous doit 5 millions. Si nous nous conformons aux termes de l'ancienne convention, celle de 1920 prorogée plusieurs fois, ce sera remboursé vers avril 1928. Nous aurons fait l'avance 5 mois à 5 %: cela représente beaucoup pour nous. Ce danger est écarté par la convention future, mais à part ce seul avantage, que nous ayons obtenu, (et est-ce un avantage?), c'est la pure équité; on ne peut demander à une société privée de faire des avances bénévoles à l'Etat, nous n'avons d'autre rémunération qu'une indemnité de gestion extrêmement faible, qui a été encore réduite au dernier moment.

M. TARDIEU m'a fait l'honneur de ^{m'entendre} ~~me recevoir~~ sur ce sujet
et ^{ou a pu le rencontrer} ~~la question s'est posée de savoir~~ si l'on n'allait pas tout remettre en question. Le Ministre avait étudié cette ^{affaire} ~~question~~ avec son activité coutumière. Je n'ai pas voulu tout remettre en question à la dernière minute. On a réduit l'indemnité de gestion.

Je ne veux pas vanter outre mesure ma Compagnie, mais enfin, nous sommes la plus vieille compagnie française de navigation, ^{au service de la Corse} nous mettons toute notre administration, que je crois être assez au point et qui donne satisfaction au commissaire du Gouvernement à Marseille et aux inspecteurs des finances, ^{et} pour une indemnité de gestion de 250.000 francs par an, en admettant que les recettes restent à l'étiage actuel. On peut donc dire que la Compagnie FRAISSINET s'est montrée très bienveillante. Lorsque j'ai été devant le Conseil Général de la Corse, j'ai été d'accord avec le Gouvernement sur le projet, ^{mais} qui a subi quelques modifications depuis. Ce serait long à exposer, ^{et} ~~en tout cas,~~ ^{la modification essentielle,} c'est qu'un paquebot supplémentaire, qui peut être ou ne pas être nécessaire ou indispensable en ce moment, mais enfin dont la construction est envisagée expressément dans la convention, ~~va être mis en chantier à une date déterminée,~~ en septembre 1928, / alors que, dans le projet primitif, c'était à une date indéterminée.

En dehors de cela, la Compagnie a fait des concessions sur un certain nombre de clauses particulières de ses connaissements, ^{mais} et sur la question de compétence, après des discussions

fort longues, elle a maintenu son attitude . J'en arrive ainsi à la question précise que m'a posée M. le sénateur SARI, tout à l'heure.

Les arguments exposés par M. SARI, très aimablement, très cordialement, ce dont je ^{le} ~~li~~ remercie, sont ceux qui m'ont déjà été opposés au Conseil Général en Corse. Croyez-vous qu'il faille voir la question sous cet angle? Si le Gouvernement ou la Compagnie Fraissinet (~~je ne suis pas si le Gouvernement parlait en son nom personnel~~), déclare qu'il veut maintenir, dans les connaissements de la Compagnie, une clause attribuant compétence au tribunal de commerce de Marseille, est-ce ^{la} une manière de frapper de suspicion une magistrature qui ne le mérite en aucune façon? J'avoue que c'est une idée qui n'a jamais effleuré mon esprit. On a dit très souvent, avec juste raison quelquefois, -je me permets de le dire un peu inconsideramment, peut-être, ⁿ que la Corse était sacrifiée dans ses services maritimes. Il n'en sera plus de même quand le projet de loi sera voté. La Corse aura des services sur lesquels je vous donnerai toutes explications désirables, qui seront parmi les plus brillants de la Méditerranée. Le matériel sera de premier ordre . L'opinion corse a accueilli le vote de la Chambre des députés avec enthousiasme. M. CAITUCOLI, rapporteur de la commission de la marine à la Chambre des députés, a proclamé, je me permets de le signaler, que la convention constitue un texte inespéré pour la Corse et qu'on l'a accueillie avec beaucoup de satisfaction. ^[quant à la relation à la juridiction, etc.] Cette question de ^{la} clause de connaissement n'est pas du tout spéciale à la Corse

comme M. RIO l'indiquait tout à l'heure. Il serait très facile de se procurer d'autres connaissances et de voir qu'en matière de transports maritimes et en matière commerciale en général, elle est de pratique courante. Sur les feuilles de papier à lettre des maisons de commerce, on voit neuf fois sur dix: "Les litiges doivent être de la compétence exclusive de tel ou tel tribunal". Pour les compagnies de navigation en général, -je me suis renseigné encore tout récemment, / toutes les compagnies françaises attribuent exclusivement compétence au tribunal de Marseille. Nous n'avons pas que les lignes de la Corse. Nous desservons, en concurrence avec des lignes étrangères subventionnées, -et la concurrence que nous fait l'armement italien est très dure-, des services qui vont jusqu'en Nigeria, au Gabon. Pour ces lignes, nous avons des clauses analogues, Elles n'ont jamais soulevé de protestations. Nous avons eu des protestations justifiées contre la clause de limitation de responsabilité, parce que, en raison de la dévaluation du franc français, les chargeurs ne pouvaient plus faire assurer les marchandises. Nous y avons mis un terme, mais la clause d'attribution de compétence n'a jamais soulevé d'objections. Ce qui aurait pu soulever des objections, lorsqu'il s'agit de destinations lointaines, pourquoi soulèverait-il des objections pour des services comportant un trajet aussi court que celui de Marseille aux ports de la Corse? Si les litiges sont constatés à destination, neuf fois sur dix c'est avec l'exportateur qu'on plaide, s'il y a matière à plaider. Or, le trafic Exportation-continent vers Corse est infiniment plus actif que l'inverse. Par conséquent; lorsque nous

avons un litige, et que ce litige naît à l'occasion d'une marchandise chargée à Marseille et transportée à Bastia, ou à Ajaccio, les intéressés peuvent faire constater sur place l'objet du litige et faire plaider à Marseille, sans qu'il en résulte pour eux des frais extraordinaires. Mais le procès est une chose exceptionnelle. Nous avons une police flottante dont on ne parle jamais et qui donne de gros avantages aux chargeurs. Beaucoup de chargeurs en usent.

Tout à l'heure, M. SARI a parlé d'un vœu de la Chambre de commerce de Bastia. Permettez-moi de vous le dire avec toute l'amabilité que vous avez mise dans votre exposé tout à l'heure, croyez-vous que le commerce de Bastia soit si accroché à cette question? J'ai reçu l'autre jour la visite du Président de la Chambre de commerce d'Ajaccio. La Chambre de commerce d'Ajaccio a émis un vœu favorable au projet initial, c'est-à-dire celui qui n'avait pas subi encore ~~les~~ ^{de la clause critique} modifications introduites au cours ~~des séances~~ de la Chambre des députés. La Compagnie FRAISSINET peut invoquer des intérêts corporatifs. Ce n'est pas une honte de les défendre ou de les ~~invoquer~~ invoquer. La Compagnie FRAISSINET peut-elle accepter de créer, au profit des services de Corse, une exception, car c'est une exception, là où précisément les ^(de la clause critique) ~~inconvenients~~ ^{plus} ~~signa~~ ^{ta} les moins apparents? les moins criants, les ~~moins~~ indiscutables? C'est une question qui intéresse l'armement en général. Je ne veux pas profiter de l'honneur très exceptionnel qui m'est fait aujourd'hui pour vous parler de toutes les questions qui vous préoccupent. Tout à l'heure, M. SARI faisait allusion à la proposition de loi de M. ROUX-FREISSINENG, à la Chambre des députés ^{proposition} ~~qui règle~~.

cette question et beaucoup d'autres. Vous allez peut-être croire que je parle de cette question avec partialité. Si cette proposition, je l'ai dit plusieurs fois à M. TARDIEU, était adoptée, ce serait un coup terrible porté à l'armement français, qui subit déjà des quantités de charges que l'armement étranger ne subit pas. Je ne veux pas entrer dans des questions de détail, organisation du travail, sécurité de la navigation, et bien d'autres; je pourrais là dessus parler trois ou quatre heures, si je le voulais. Est-il juste, est-il normal d'introduire une clause nouvelle, qui ne constitue pas une rentrée dans le droit commun, mais, au contraire, une sortie du droit commun en matière de droit maritime français, et ^{cela} au profit d'une ligne sur laquelle, je le disais tout à l'heure, les inconvénients de cette clause paraissent les moins frappants?

Par conséquent, Messieurs, je terminerai par là sur cette question, sur laquelle j'ai donné toutes explications utiles, et sur d'autres questions auxquelles il n'a pas été fait allusion aujourd'hui, la compagnie FRAISSINET ne voudrait pas un instant paraître adopter ici une attitude intransigeante, ~~maître~~ -elle a montré un esprit très conciliant, je l'ai montré le plus brièvement possible-, mais elle vous déclare qu'il lui est impossible d'accepter une modification de ~~cette~~ ^{la} clause.

d'attribution de compétence.

M. CUTTOLI - Je m'excuse de placer la discussion sur le terrain purement juridique. M. FRAISSINET me permettra de lui dire, amicalement, que je ne suis pas tout à fait de son avis quand il dit que la clause portant attribution de compétence exclusive aux tribunaux de commerce de Marseille figure dans tous les connaissements et que le fait de renoncer à cette clause constituerait une renonciation au droit commun. C'est inexact. Elle figure bien dans certains connaissements lorsqu'il s'agit de transporter des marchandises au Congo, au Gabon. Il y a alors dérogation au droit commun. Le droit commun veut que, chaque fois que vous êtes représenté dans un port, le tribunal compétent c'est celui du lieu où il y a une filiale. Si dans vos connaissements, vous avez inséré ^{la} ~~une~~ clause ^{de compétence} ~~d'exception~~, qui est devenue de style, et contre laquelle nous protestons, c'est à titre exceptionnel. Toutes les compagnies ^{maritimes} ~~maritimes~~, -j'en parle par expérience,- qui desservent l'Afrique du Nord sont soumises au droit commun. Lorsque le transport se fait dans l'un des ports de l'Afrique du Nord, c'est le tribunal du lieu de la livraison qui est compétent.

Il y a autre chose. L'armement, nous le reconnaissons, a certains principes auxquels il tient, mais il y a, dans la clause au sujet de laquelle nous discutons, quelque chose qui est de nature à impressionner ^u les populations corsees, à provoquer chez elles une émotion. Il y a là une considération d'ordre sentimental, j'en conviens. Ne pouvez-vous pas faire une concession? Ne pouvez-vous pas trouver un terrain d'entente?

Je comprends très bien que, pour les petits litiges, à l'occasion de transports dans le port de Calvi, il y ait une dérogation. Mais, lorsqu'il s'agit de grands ports, comme Bastia ou Ajaccio, la situation est tout autre. Voilà pourquoi je réponds à l'affirmation que vous avez émise tout-à-l'heure, en disant que c'était ^{là} le droit commun, parce qu'il était adopté par toutes les compagnies maritimes: "Non, c'est à titre exceptionnel; pour la plupart des compagnies, il n'en est pas ainsi." Dans l'Afrique du Nord, nous avons exigé que cette clause ne figurât pas dans les connaissements. Dans les relations d'une rive à l'autre de la Méditerranée, ce n'est plus comme ^{dans le cas d'} une Compagnie maritime qui va au devant des marchandises, qui les ^{cherche et où alors, le} charge. ~~Le tribunal~~ ^{est} compétent ~~sera alors~~ celui du principal établissement.

La question doit être portée sur un autre terrain. Vous ne voulez pas créer dans les grands ports d'Ajaccio ou de Bastia une agence ~~de contentieux~~ ou un service de contentieux. Vous préférez que ce soit votre service de Marseille qui suive tous les litiges naissant à l'occasion de vos transports. C'est votre préoccupation dominante.

Pour vous donner satisfaction, nous désirons tous que la convention soit votée par le Sénat avant la séparation, mais il faut un engagement d'ordre moral de votre part, de manière que, par un accord entre le Ministre des Travaux Publics et vous, on puisse donner satisfaction à la population ^{de Cors} d'Ajaccio.

Limitez les litiges. Ce sera déjà une dérogation au droit commun. Ne pourrions-nous pas trouver un terrain transactionnel?

Une formule quelconque qui donne tous apaisements à la population corse si impressionnable, qui s'agite facilement? Nous connaissons vos efforts, nous vous en remercions. Sur ce point seulement qui préoccupe nos compatriotes et qui provoque leur émotion, facilitez la tâche des représentants de la Corse dans leur ^{entreprise} ~~esprit~~.

mes directeurs, mes chefs de contentieux, mes chefs de trails, ils libèrent les bras au ciel. Ils m'ont dit: "Ne faites pas une chose pareille."

Vous parlez de l'organisation du service de contentieux. Nous avons une instance de frais généraux de 200.000 francs. Elle est extrêmement réduite. Nous avons fait valoir à Marseille, auprès de l'inspecteur des Finances, combien c'était insuffisant. Nous avons des employés qui ont un excellent esprit, qui sont très capables, mais les générations précédentes leur ont imposé des traitements assez élevés. Nous avons pu obtenir un relèvement général des traitements, que nous avons pris dans notre propre poche. Il faut créer des services de contentieux à Bastia et à Ajaccio, il en résultera des dépenses nouvelles et des difficultés très grandes. croyez-le bien, parce que c'est tellement difficile de s'aventurer sur ce terrain, sans un minimum d'information et de connaissance que j'ai l'honneur d'avoir devant moi, et avec une très grande des échos, j'ai à tenir compte des habitudes locales. M. le tour SARTI sait que, l'autre jour, lorsque j'étais à Ajaccio, j'ai été questionné par une députation du commerce de Bastia et d'Ajaccio.

M. FRAISSINET - Monsieur le sénateur, vous m'embarrassez^s beaucoup. Vous me posez cette seule question en termes fort aimables, dont je vous remercie beaucoup. Il semble que j'ai~~e~~ une attitude ~~si~~^{si} intransigeante, odieuse, en paraissant refuser; mais c'est le seul point, avec un autre bien petit, sur lequel ma compagnie a maintenu son attitude du début. Je vous assure que, si j'avais autour de moi mes directeurs, mon chef du contentieux, mon chef du trafic, ils lèveraient les bras au ciel. Ils m'ont dit: "Ne faites pas une chose pareille."

Vous parlez de l'organisation du service du contentieux. Nous avons une indemnité de frais généraux de 200.000 francs. Elle est extrêmement réduite. Nous avons fait valoir à Marseille, auprès de l'inspecteur des Finances, combien c'était insuffisant. Nous avons des employés qui ont un excellent esprit, qui sont imbus des tendances que les générations précédentes leur ont inculquées. Ils ne sont pas assez payés, mais quelques-uns cependant touchent un traitement assez élevé. Nous avons procédé à un relèvement général des traitements, que nous avons pris dans notre propre poche. S'il faut créer des services de contentieux à Bastia et à Ajaccio, il en résultera des dépenses nouvelles et des difficultés très grandes croyez-le bien; ~~parce que~~^{il} c'est tellement délicat de s'aventurer sur ce terrain, ^{d'avant} dans un auditoire aussi impressionnant que celui que j'ai l'honneur d'avoir devant moi, et avec une sténographie des débats, j'ai à tenir compte des habitudes locales. M. le sénateur SARI sait que, l'autre jour, lorsque j'étais à Ajaccio, j'ai été questionné par une délégation du commerce de Bastia et d'Ajac.

cio dans le cabinet de M. le Préfet. On a élevé de très vives protestations contre les pratiques des dockers. Le commerce lui-même s'en préoccupe. Il y a là toute une politique syndicale que je ne veux qu'^{effleurer} ici, qui fait qu'il est extrêmement difficile à nos agents de faire une observation. A un moment donné, si on prononce un mot vif, on sent le chantier s'arrêter. Tout cela, ~~etc~~ c'est une source de litiges nombreux. Vous savez combien la moralité publique a décliné. Vous savez combien, sur ces chantiers encombrés, nous avons de peine à identifier les colis que nous y recevons, qui quelquefois ont été "travaillés", pour prendre le mot employé dans ce cas, dans les magasins de l'expéditeur et quelquefois dans les chemins de fer. Cela nous dépasse énormément, la question ^{des inscrits} ~~de crise~~ maritime aussi. Combien il est difficile de leur commander! Il y a du découragement chez certains officiers et même chez les ^{meilleurs} ~~incurs~~. La situation s'est atténuée depuis un an. Elle a été critique à un moment donné. Nous ne sommes pas maîtres de nos litiges. Nous redoutons des ^{diffinets} ~~litiges~~ qui ne ^{seraient pas le fait} ~~sont pas fait~~ des tribunaux eux-mêmes, qui sont des tribunaux comme tous les tribunaux français, c'est-à-dire impartiaux et aptes à examiner toutes espèces; mais, si nous ouvrons la porte à des débats sur place, à Bastia et à Ajaccio, nos chefs de service, qui voient la question de plus près que moi et depuis plus longtemps, proclament que nous aurons une floraison de litiges inouïs.

Monsieur le Séhateur, si vous passez à Marseille, faites moi l'honneur de venir. Je vous mettrai en présence d'un chef de service qui est chez nous depuis 25 ans. Vous lui poserez des

questions. Il vous répondra avec une liberté que je n'ai pas, à raison des fonctions que j'occupe à ma compagnie. Vous verrez ce qu'il dira. Ce n'est pas à moi à défendre les deniers de l'Etat. D'autres voix plus autorisées peuvent le faire. Je ne suis que l'exécutant d'un service public. Je ne puis pas assumer la responsabilité d'un tel risque dans les services qu'on va organiser. Si on installe un contentieux sur place, en Corse, nous sommes convaincus que nous serons submergés.

M. SARRI - Vous ne voyez pas la possibilité d'un texte qui donnerait en partie satisfaction, au moins pour la fixation d'un minimum de litige au delà duquel le tribunal de Marseille serait compétent?

M. FRAISSINET - *Presque* tous les litiges sont de petits litiges.

Nous avons hâté le règlement des litiges, le plus possible; nous avons supprimé certaines clauses particulières à notre compagnie. Nous avons quintuplé les droits. Ils étaient faibles dans certains cas et élevés dans d'autres.. Je ne suis pas autorisé, -beaucoup moins que les sénateurs de la Corse-, à parler au nom de l'opinion publique, mais je ne crois pas du tout, étant là pour ausculter cette opinion à tout instant, qu'il y ait une nervosité pareille. J'ai reçu des journalistes corses. Ils m'ont remercié, ils m'ont dit combien ils étaient heureux de voir ~~cette~~ question réglée. *La question des services maritimes*

M. GIORDAN - La question des transports maritimes de la Corse est, en la circonstance, des plus délicates. M. FRAISSINET vient de parler de son séjour à Bastia et à Ajaccio. Nous étions, nous-même à ce moment à Ajaccio.

On a accepté la convention parce qu'on craignait de ne rien avoir, mais le Conseil général n'a pas toujours été du même avis, notamment en ce qui concerne la clause dont nous parlons. Vous avez connu les termes du mandat donné aux représentants de la Corse. C'est pour cela qu'aujourd'hui, M. SARI et moi, nous insistons et nous faisons appel à votre bonne volonté pour donner satisfaction sur ce point à la population corse. Le Conseil général a dit qu'il attendait des représentants de la Corse au Parlement qu'ils mènent une action vigoureuse. On désire l'augmentation de la vitesse et la suppression ^{de la} ~~des~~ clauses de ^{relatives à la juridiction} connaissance, et dans le cas où les représentants de la Corse se heurteraient sur ce point essentiel à une résistance, le Conseil général espère qu'ils auront à coeur de provoquer en temps utile une réunion extraordinaire".

C'est en face de ce texte impératif que nous vous demandons, Monsieur FRAISSINET, de céder sur ce point, comme nous avons cédé sur d'autres.

M. SARI - J'ajoute deux mots à ce qui vient d'être dit pour liquider cette question de ^{la clause de compétence} ~~connaissance~~. Nous passerons ensuite à la question de vitesse. On vient de lire ici la délibération du Conseil général. Il est incontestable que lorsque la compagnie FRAISSINET assure les services postaux dans des pays lointains, elle est obligée d'insérer dans les connaissements des

et d'attribution de compétence

clauses de non responsabilité. Mais, dans le cas actuel, il s'agit d'un département français. Nous ne pouvons pas, nous, commission de la marine, nous, représentants de la ~~marine~~ ^{Corse}, nous ne pouvons pas mettre sur le même pied un pays, si intéressant soit-il, ou si éloigné soit-il, avec ~~un~~ ^{le} département français. *qu'est la Corse* Il ~~ne~~ ^{nous} semble que ce département a droit à une ~~concession~~ ^{dit} spéciale. Voilà comment se pose la question. Voilà pourquoi elle est angoissante. Pour maintenir ~~cette~~ ^{la} clause ^{critique} dans les contrats, on est obligé de prendre des termes de comparaison. Or, comme M. CUTTOLI l'a fait remarquer tout à l'heure, les ~~bateaux~~ ^{services maritimes} algériens n'ont pas de ~~ces~~ clauses. *de la guerre* Nous demandons à être traités comme les ports algériens.

En second lieu, vous avez dit que vous craignez la multiplicité des conflits. J'ai eu la même crainte au sujet de cette multiplicité de conflits.

M. FRAISSINET - Je ne puis pas parler là dessus.

M. SARI - J'ai eu la même crainte. Je m'en suis ouvert avec des journalistes et avec des ~~magistrats~~, avec des vieux magistrats qui sont en Corse depuis longtemps, avec des avocats, avec des maîtres du barreau. Tous m'ont dit: Prenez comme exemple la Compagnie des chemins de fer. Nous avons en Corse une compagnie de chemins de fer qui exerce un trafic local. Comme toutes les compagnies, il lui arrive d'avoir des manquants, des troubles quelconques dans les transports. Il n'y a jamais eu sur ce réseau une moyenne de procès supérieure à celle des autres réseaux. Je ~~me~~ suis renseigné. J'ai été au fond des choses. J'ai consciencieuse~~ment~~ ^{moi-} étudié même les résultats de tous les procès. Dans la plu-

part des cas, c'est la compagnie qui a eu raison, même quelquefois alors qu'apparemment le droit ne lui appartenait pas.. Personnellement, nous qui sommes investis ^{du} mandat par nos compatriotes, nous ne ferons rien pour exciter ou encourager la multiplicité des conflits qui pourraient naître entre vous et les chargeurs. Je prends ici, devant mes collègues, l'engagement que, si, réellement, la multiplicité des conflits était tellement frappante qu'elle soit critiquable, je serais des premiers à demander la réintroduction ^{de la} des clauses de connaissance ^{juridiction} dans les conventions.

En Corse, ~~on fait des questions personnelles~~, on est très processif pour savoir si, ^{par exemple} dans une commune, un lopin de terrain appartiendra à Pierre ou à Paul. On discutera pendant vingt ans pour connaître la ligne que devra suivre la séparation des deux terrains dont la valeur totale sera de 4 ou 5.000 francs, parce qu'il y a là des questions locales, communales, personnelles. Mais le commerçant, le chargeur qui aura un ^{manquant sans ses} colis, examinera, comme il le fait maintenant, le préjudice subi. Il demandera l'indemnité à la Compagnie de navigation ^{comme} ~~qu'il~~ ^{la} demande à la Compagnie de chemin de fer. Il n'agira que s'il est sûr de son droit, parce qu'il sait que le tribunal de commerce ne lui donnera pas nécessairement raison. J'en suis convaincu, -si je n'étais pas aussi convaincu, je ne parlerais pas ainsi, devant mes collègues-, tous les représentants de la Corse prennent avec moi l'engagement solennel de demander immédiatement la réintégration dans ^{les conventions} ~~la convention~~ ^{juridiction} ~~tion~~ des clauses de connaissance, si réellement il y avait des abus tels que vous les craignez. Je vous parle très nettement.

Hier j'ai parlé de la question ^{de la} ~~de~~ vitesse ^{des} ~~des~~ bâtiments
affectés au service de la Corse.

M. le PRÉSIDENT - Ici, je dois donner connaissance des deux lettres.

de vous que j'ai reçues de M. le Ministre des Travaux publics :

3 juillet 1927.

"Le Ministre des Travaux publics,
à Monsieur le Président de la Commission de la marine,
au Sénat. — Paris.

"MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

"Au cours de la séance qu'a tenue la Commission de la marine du Sénat, le 7 juillet, vous avez bien voulu me demander d'apporter certaines modifications à la convention et au cahier des charges relatifs aux services maritimes de la Corse.

"J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il ne paraît pas possible de réaliser ces modifications par la voie d'un avenant annexé à la convention, ainsi que cela a été suggéré.

"Cette procédure impliquerait en effet le renvoi du projet tout entier devant la Chambre où je ne suis pas certain d'obtenir à nouveau un vote sans débat et rapide.

"Or, il est de toute nécessité d'aboutir avant la fin de la session actuelle puisque la convention doit entrer en vigueur le 15 août prochain.

"Mais je crois pouvoir répondre aux désirs légitimes exprimés par votre Commission en lui donnant par la présente l'assurance formelle que le Gouvernement prendra les mesures suivantes :

"1° Le cargo prévu à l'article 2 de l'avenant du 11 juin 1927 sera mis en service dès que les nécessités du trafic le justifieront ;

"2° Sur les navires à construire, les animaux seront nettement séparés des passagers de pont, et les inconvénients actuels ne se présenteront plus ; toutes mesures sont, dès maintenant, prises à cet effet ;

"3° Sur ces navires, les emplacements réservés aux passagers de pont seront abrités ;

"4° Pour les navires actuellement en service la séparation des passagers de pont et des animaux sera réalisée complètement par la spécialisation des bâtiments ;

"5° La vitesse de 11 nœuds prévue à l'article premier du cahier des charges, ne concerne que les navires type Nantais actuels, qui ne peuvent pas donner une vitesse plus grande, et dont le remplacement prochain est prévu par la convention.

"Mais, au fur et à mesure de l'entrée en service des nouveaux navires, aux vitesses de service actuelles de 11 nœuds, seront substituées des vitesses de 12 nœuds. La réalisation d'une amélioration de cette nature sera obtenue par le jeu de la procédure fixée à l'article 11 de la convention.

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

(Signé) : Tardieu.

"8 juillet 1927."

"Monsieur le Président,"

" J'ai l'honneur de vous confirmer les indications
 " que j'ai données à votre Commission au sujet
 " du statut du personnel de la Compagnie
 " Fréssinet.

" Je vous donne bien volontiers l'assurance que,
 " si l'existence effective et régulière d'un syn-
 " dicat de ce personnel m'est démontrée,
 " j'interviendrais auprès de la Compagnie pour
 " que s'établissent entre elle et ce syndicat
 " les relations normales qui doivent exister
 " entre les organisations patronales et les or-
 " ganisations ouvrières.

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

"(Signé): Tardieu."

Les *traités dans ces lettres sont ceux qui ont été*
M. SARI - ~~Ce sont des questions soulevées hier avec M. le Ministre~~
~~des Travaux Publics. Il est incontestable qu'à la Chambre des~~
~~Députés, des apaisements avaient été~~ *donnés* ~~accordés~~ par le Gouverne-
ment. ~~Permettez-moi de vous dire~~ *que* si le ministère tom-
bait demain, les lettres dont on vient de donner lecture reste-
raient sans effet.

M. RIO - Il y a tout de même une solidarité ~~ministérielle~~. *entre*
les ministres successifs, du moins

~~M. SARI - Permettez-moi de vous dire que vous avez été à ce poste.~~

~~M. RIO - Il y a une solidarité ministérielle pour les choses~~
~~sérieuses.~~

M. SARI - ~~D'autres vous ont succédé.~~ J'ai dans mon dossier des
de ministres
lettres/qui parlent de vitesse de 18 noeuds, *pour les bâtiments*
des mines de Corse

M. RIO - Vous pouvez considérer ~~cela~~ *comme des engagements*
(des lettres des ministres des Travaux publics)

M. CUTTOLI - La commission peut en donner acte au ministre.

M. SARI - J'ai dans mon dossier des lettres plus encourageantes
que celles-là.

M. RIO - Elles n'ont pas été adressées au Président de la
commission de la marine du Sénat.

M. SARI - *de donner des*
C'est afin d'accorder ~~un~~ *un* apaise-
ment aux populations corse que j'avais demandé hier au ministre
s'il n'était pas possible de voter la convention telle qu'elle
est, sans discussion, et ensuite, le même jour et après le vote
de la convention, de ~~faire~~ voter un avenant qui consacrerait d'une
façon législative ce qui *est* dit ici. Je précise: sur les navires

à construire les passagers de pont seront à l'abri et les animaux séparés des passagers, le cargo sera commandé, etc., etc.

M. le ministre dit qu'on s'en rapportera à l'article 11 de la convention, qui dit que le comité consultatif sera appelé à donner son avis. Sur quoi? Sur l'application du cahier des charges. Or, la construction du cargo est comprise dans la convention et nous ne pouvons pas demander à l'Etat la construction d'un cargo s'il ne veut pas le construire et si, dès à présent, il ne s'est pas engagé à le construire.

Eh bien, Monsieur FRAISSINET, je suis content que vous soyez là. Vous allez pouvoir nous dire comment se fait le transport des matières dangereuses et inflammables. Comment y est-il procédé? L'Etat ^{vous} demande, autant que possible, de confier le transport de ces matières aux petits services, aux petits bateaux aux petits cargos qui font le service entre Marseille et Bastia. Il y a un an, dans le port de Bastia, un navire qui portait des matières inflammables, a pris feu. Il y a donc là un danger réel. Il ne faut pas trop ébruiter cela, parce que les passagers qui s'embarqueraient sur les navires à destination de la Corse, ~~ils~~ manqueraient d'assurance.

J'ai insisté hier auprès du ministre pour que la ~~présenta-~~^{projet} ~~construction de ce~~^{du} cargo soit prévue dans un délai aussi rapproché que possible. Le ministre répond aujourd'hui par ~~cette~~^{la} lettre ~~donc il~~^{vient d'être donné lecture.} ~~le cargo sera mis en service~~
"Lorsque les exigences du service le demanderont". Mais c'est ~~dit~~^{dit} ~~à~~^à ~~présent~~^à ~~que c'est demandé.~~^{qu'il est demandé.}

Le Gouvernement dit que les finances actuelles ne le

permettent pas, qu'il faut attendre le vote du budget. Nous sommes complètement d'accord. Attendons un an s'il le faut.

M. CUTTOLI - Quelle est la stipulation qui prévoit la construction et la mise en service de ce cargo?

le dernier chèque de
M. SARI - C'est à l'article 7 du cahier des charges modifié pour l'avenant. Il dit: "Le voyage porté sous la rubrique T.R. sera effectué après ~~l'attente de la mise en service de ce cargo~~ la compagnie ~~la mise en service d'un cargo qui sera affecté à la service. En attendant la mise en~~ service de ce cargo, la compagnie ~~est autorisée à transporter les matières dangereuses et inflammables sur les paquebots~~ est autorisée à transporter les matières dangereuses et inflammables ~~sur les paquebots~~ avec les précautions et dans les conditions autorisées par les règlements."

M. RIO - C'est une précaution prévue par la loi du 10 avril 1907.
(la)

M. SARI - Il y a un an et demi, un navire norvégien qui venait s'abriter dans le port de Bastia a pris feu.

Presque

M. RIO - ~~Presque tous~~ tous les navires contiennent des matières inflammables.

M. SARI - De tous côtés on nous dit qu'une vitesse de douze noeuds est accordée. *pour les services T.R. et T.R.* Je ne vois nulle part, ni sur l'avenant, ni sur le cahier des charges, que ce ^{soit} soit inscrit. On me dit avec beaucoup de raison que ~~ces~~ vitesses de douze noeuds ne pourront pas être accordées maintenant. C'est possible, mais dès l'instant qu'on prévoit des vitesses sur le cahier des charges, on pourrait prévoir douze noeuds et ajouter à l'avenant, de même que cela a été fait pour les cargos:

"Les services à douze noeuds ne pourront être accordés

"que le jour où les navires de nouvelle construction

"seront en service"

Nous aurions ainsi complet apaisement.

Le jour où les navires de nouvelle construction seront en service, nous serions satisfaits. ^{Mais la} La question reste entière. Le jour où nous aurons des navires de nouvelle construction, nous serons encore à nous demander si ce navire va filer à onze noeuds, comme le porte le cahier des charges, ou à douze, comme nous le demandons.

Vous allez me répondre toujours la même chose "Le comité consultatif". ^{décider" mais} Dès l'instant que vous avez bien voulu ^{aux vœux} prévoir des vitesses ~~de~~ quinze noeuds, ~~de même que le cahier des charges prévoit onze noeuds pour les services secondaires, pour-~~ ^{prévoir dans le cahier des charges} quoi ne pas ~~mettre~~ douze noeuds ^{en service} pour les services secondaires?

^{J'insiste encore sur la question} Ensuite, ^{d'installation} d'installation. Je suis sûr, Monsieur FRAISSINET, que vous-même, plus que nous, aurez à coeur que, dans vos navires de nouvelle construction, la promiscuité des animaux et des passagers soit abolie et que les passagers de pont aient un abri. J'ai pleine confiance là-dessus. Pourquoi ne pas l'indiquer dans une phrase de l'avenant? Cette phrase de l'avenant donnerait sécurité à la population corse. C'est très beau de dire en Corse: "Nous avons voté une charte qui donnera pleine satisfaction", mais, dans deux ans ou dix-huit mois d'ici", Le "moyen Corse", celui qui ne sera pas au courant de toutes nos questions de procédure, verra que rien n'est changé. Et cependant, il prendra la convention, il la lira, s'il est intelligent, il prendra connaissance du cahier des charges, et lorsque nous serons interpellés dans une session du Conseil général ou dans une

réunion où nous rendr/ons compte compte de notre mandat, nous sortirons une lettre du ministre. Permettez-moi de vous dire que des lettres de ministres, nous en avons beaucoup lu, nous en avons trop lu.

~~M. le PRÉSIDENT - Votre collègue n'est pas le seul qui ait promis
de vous apporter à tout il s'engageait.~~

~~M. le PRÉSIDENT - Je vous appelle à votre bonne volonté...~~

Je vous appelle
M. CUTTOLI - Vous demandez au ministre, qui se fera un plaisir de vous accorder cette faveur, d'apporter une affirmation à la tribune du Sénat dans ce sens. Cela ^{aura} une autre portée *qu'une lettre*.

Je vous appelle
M. TISSIER - Nous ne pouvons pas envisager la ^{signature} création d'un avenant. Je veux vous apporter une solution pratique, une solution de ^{vieux} ~~recu~~ parlementaire, que j'ai déjà employée dans d'autres cas. Si M. FRAISSINET écrivait à M. le Ministre, une lettre lui disant qu'il prend tel engagement et que M. le Ministre ~~la~~ ^{atte lettre} communique soit à la tribune, soit au Président de la commission qui la lira à la tribune, vous auriez toutes les garanties nécessaires, ~~parce que~~ vous n'aurez pas de difficultés plus tard, ayant un engagement de la part des deux parties.. Ce ~~ne serait~~ ^{ne serait} pas la même chose qu'une lettre ministérielle. Je vous apporte ici un moyen qui donnerait sûrement satisfaction et qui nous permettrait de ne pas revenir devant le Parlement ~~comme~~ ^{il le faudrait pour l'approbation d'un avenant}.
M. SARI - Je ne crois pas qu'il y ait de difficulté à ce qu'on nous apporte un avenant séparé.

Je vous appelle
M. TISSIER - Il n'y a pas d'avenant séparé possible. C'est un

un projet de loi qu'il approuve un marché passé avec une société.
Si vous faites voter l'avenant par les deux assemblées, il faut
(voulez que le marché soit modifié par un document)
que tout ~~la loi~~ y revienne. *projet soit soumis à un nouvel examen*

M. RIO - Nous sommes obligés d'avoir l'avis de M. FRAISSINET sur la question pour éviter certaines discussions.

M. TISSIER - Dans ~~la~~ *qu'il admettrait* lettre *s'engageait* au ministre, M. FRAISSINET *à faire telle*
ou de telles choses. Le ministre nous le notifie, soit à la commis-
à la tribune du Sénat, à l'écrit ou sion, soit au parlement. C'est un engagement *véritable*.

M. BRINDEAU - Comme ancien rapporteur de beaucoup de contrats maritimes, je vous signale que M. TISSIER a raison. Un échange
à celui qu'il propose - notamment de lettres semblables *a été employé* en ce qui concerne la compa-
gnie transatlantique. On reproduit les lettres dans le rapport pour éviter de les lire à la tribune.

M. le PRESIDENT - Monsieur le Directeur, vous avez la parole.

M. FRAISSINET - Il m'est tout à fait facile de donner à ce sujet tous apaisements. M. SARI a soulevé trois objections: la vitesse des services secondaires, ^{le transport} des marchandises inflammables et l'installation ~~des~~ des passagers de pont.

Vous raisonnez sur l'état de choses actuellement existant.
le premier
Or, j'ai été ~~appelé~~ à proclamer que nous avions de mauvais services. La seule chose que je me suis efforcé de démontrer, et je crois y avoir réussi, si je tiens compte du changement qui s'est manifesté dans l'opinion corse à ce sujet, c'est que ~~la~~ ^{ma} compagnie n'est pas responsable de ces mauvais services: c'est le résultat de circonstances fâcheuses, dont personne n'est responsable. ^{mais il} ne faut pas raisonner sur l'état de choses présent. Sur six navires actuellement existants, quatre auront vécu dans deux ans, trois ans au plus. Je puis parfaitement écrire une lettre, comme le suggérerait tout à l'heure M. ^{Bisio} ~~PRINDEAU~~ donnant toutes garanties ^{sur les points indiqués et notamment sur la vitesse} ~~à ce sujet~~, puisque ces garanties sont déjà dans la convention. Nous ne pouvons pas dans une convention préciser tous les points multiples, innombrables, relatifs aux ^{fonctionnement} des services maritimes.

Vous me parlez de marchandises inflammables. Permettez-moi de vous citer un exemple qui nous a, en son temps, assez amusés. Nous avons une loi de 1907 extrêmement dure pour les armateurs. Nous appliquons cette loi de 1907 comme tous les navires français, sous le contrôle des inspecteurs de la navigation, qui sont très exigeants et qui font scrupuleusement leur métier. A un moment donné, un des petits cargos qui font le ^{service} service parallèle au nôtre, ^{mais} qui échappent aux foudres de l'admi-

nistration, appartenant à de petits bonshommes associés pour l'exploitation, a flambé dans le port de Bastia. Il s'appelait "le Corinthique". A ce moment là, la Compagnie Fraissinet était responsable de toutes les calamités... je plaisante, mais vous allez voir la suite. A ce moment-là que s'est-il passé? C'est que tous les journaux ont imprimé "Quel désastre si cela s'était passé sur un navire de la compagnie FRAISSINET!" Nous avons protesté. On est allé rue ^{du} ~~de~~ Boccador, à la marine marchande. On nous a dit: la Compagnie va subir la loi de 1907 ^{telles ou} plus ~~de~~ telles obligations spéciales. Nous avons souri avec notre vieille expérience. Nous savons qu'en procédant comme nous le faisons, pleine sécurité était assurée à nos navires. Quinze jours après, on n'avait plus de carbure pour approvisionner les phares, et il y a beaucoup ^{sur} de phares ~~qui protègent~~ les côtes de Corse. Il y a eu des protestations. J'ai été appelé par le Directeur de la flotte commerciale à la marine marchande. Nous avons dit: "Pourquoi voulez-vous instituer une réglementation spéciale? La réglementation de la loi de 1907 suffit. Nous pourrions transporter les matières inflammables dont la Corse a absolument besoin." C'est ce qui a été fait. Les protestations ont vécu.

Il faut tenir compte ^{de ce} que, suivant notre programme de construction, qui est magnifique, je n'hésite pas à le dire -ce n'est pas à la compagnie FRAISSINET qu'on le doit, mais au Gouvernement, à l'Etat-, cinq navires vont être construits, représentant 70 ou 80 millions, dans quelques années. Il y a deux ^{gares} vapeurs ^{mixtes} fournis par la Compagnie. Ces navires, tous les services de la Compagnie y ont collaboré pour qu'ils donnent tout

satisfaction aux usagers. Ils correspondront à la formule cargos, que vous proclamez indispensable tout à l'heure. Croyez-vous qu'il soit utile, avec le programme de construction très important envisagé, d'y ajouter encore un cargo? Les emplacements du port de la Joliette ne nous permettront pas de recevoir tous ces navires. Vous déclarez que les services marchandises sont insuffisants (vous avez mille fois raison), sur le trafic Marseille-Bastia et Marseille-Bastia-Livourne et aussi à Porto-Vecchio du fait de circonstances spéciales que vous connaissez tous. Pour la ligne Marseille-Bastia-Livourne, nous avions un petit navire qui avait été très beau en son temps et un de ces infâmes "Nantais" dont on a trop parlé. Il porte 200 tonnes de marchandises, mais le poids n'est rien. C'est la question de Volume qui importe le plus. Les navires que nous commandons pourront ~~en~~ porter 700 ou 800. ^{tonnes} Ce sont de petits cargos mixtes, dont la forme est adaptée aux nécessités du trafic. Ce n'est pas à moi que ce compliment s'adresse, c'est à mes ^{collaborateurs, les cargos} capitaines. ~~Ils~~ donneront satisfaction à tous les désirs.

M. SARI - Acceptons la formule de M. le Ministre: les cargos sera créé suivant les besoins du service. Il n'y a aucun inconvénient à s'engager à construire des bateaux.

M. FRAISSINET - ~~Tout~~ ^{la} Cela est indiqué dans le colon des charges.

M. SARI - Reste la question des vitesses.

M. FRAISSINET - Je ne veux pas abuser de vos instants. L'erreur actuelle, c'est que tous les navires sont interchangeables et que pour la plupart ce sont de mauvais paquebots et de mauvais cargos. Nous avons réalisé une spécialisation des navires

Il était complètement inutile d'augmenter la vitesse des navires secondaires parce qu'on avait là des vitesses suffisantes. Il y a trois catégories ^{de passagers :} les passagers de classe, qui sont des touristes, les passagers de pont, qui sont des fonctionnaires, des gens peu fortunés, et puis vous avez des marchandises. Le tourisme, qui a de grands partisans et de grands détracteurs en Corse, on peut le lancer. Je ne parle pas seulement de la Compagnie Fréssinet. Il y a aussi les Chargeurs Réunis. Mais ^{pour moi} je n'ai

jamais voulu faire ^{jusqu'ici} une grosse publicité pour la Corse; ^{car dans ce pays} c'est une ^{la} possibilité d'avenir. Vous connaissez la société "CORSE-HOTELS"

On vous en a parlé. Elle va faire un très gros effort. Le jour

où nous aurons une organisation ^{hôtelière} susceptible de faire face au ^{monument de touristes} trafic que nous pouvons assurer avec la convention, nous aviserons

~~Nous allons avoir quatre liaisons hebdomadaires entre Nice et~~

~~Toulon~~ ^à J'ai confiance dans la bonne volonté de ma compagnie et dans celle du Gouvernement. Je préfère la mise en service à une date indéterminée au projet primitif défendu devant le Conseil Général, ^{et} qui comportait une date impérative.. La question de la régularité des ^{2/} services est donc ainsi réglée. Je ne sors pas de mon sujet.

Pour les services rapides, vous avez les passagers de luxe qui ^{servicé} prennent ces navires-là. J'espère qu'en ce qui les concerne, on pourra relever les tarifs. J'ai effleuré la question au Conseil Général. Actuellement, on fait payer à un Anglais, qui paie sa chambre 25 louis au Carlton de Cannes, 80 francs pour la traversée de Nice en Corse. Il faudrait la lui faire payer 200 francs.

d'ailleurs

Les places de luxe sur des navires si petits sont en très petit nombre: sur le "Général Bonaparte" il y en a quatre. Il faut qu'un navire disposé pour le confort de ses voyageurs ait un tarif spécial.

Puis, vous avez un départ de ~~Marseille~~. C'est un service ~~au départ de Marseille qui a un caractère~~ démocratique, si je puis m'exprimer ainsi. Le service des passagers de pont, C'est un service pour lequel on peut prendre des prix plus réduits, pour permettre à toutes les petites bourses de venir passer les vacances en Corse. ^{Mais} Est-il nécessaire de ~~les~~ ^{les batteurs qui assurent le service?} faire marcher à grande vitesse? Douze noeuds sont prévus.

M. SARI - Ce n'est pas dans le texte.

M. FRAISSINET - C'est à l'article 2 de la convention.

Il y a même eu, à ce sujet, des difficultés. On m'a dit: "Pourquoi faire des navires de quinze noeuds aux essais pour réaliser douze noeuds en service"? Quinze noeuds aux essais, *ala* *Coulverx* les caractéristiques envisagées.. Il suffit de construire un navire qui ~~surpasserait~~ ^{en tout cas,} marcherait bien à douze noeuds à forte charge. Je considère que ce serait une erreur de ~~réaliser~~ la vitesse de treize noeuds et demi, pour les services secondaires.

M. SARI - L'avenant, article 1er, modifie ainsi l'article 2, ~~et~~ ^{et} ~~l'~~ ^{l'} alinéa 2, de la convention:

Après les mots "Corte II" ajouter :

"D'une vitesse au moins égale à quinze noeuds en service".

et nous lisons ici dans le cahier des
Nous retournons la page. On lit ceci :

charges "Vitesse services secondaires à onze noeuds".

M. Fraissinet. Je me permets de proposer à la Commission que j'écrive à M^r le Ministre des Travaux publics la lettre suivante :

MONSIEUR LE MINISTRE,

Comme suite aux désirs exprimés à M. Jean Fraissinet lorsqu'il eut l'honneur d'être entendu par la Commission de la marine du Sénat, nous venons vous confirmer :

1° Que dans la mesure où nous y serons autorisés par votre Administration les services secondaires prévus au cahier des charges seront assurés à une vitesse de douze nœuds, le temps le permettant;

2° Que les spécifications de ces nouveaux vapeurs comporteront pour les passagers de pont des locaux abrités qui leur seront exclusivement affectés;

3° Que ces mêmes vapeurs seront munis de faux-ponts et qu'un compartiment étanche sera susceptible de recevoir, à l'abri des intempéries, le bétail vivant.

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

C^{ie} FRAISSINET.

de la convention

M. SARI - L'article 3 oblige la compagnie "à construire des paquebots donnant aux essais une vitesse de ~~plus~~ de quinze noeuds pour remplacer les paquebots type ~~Pascal~~." *Corsica*.

Bien sûr, j'ai lu à l'avance :

~~Or, je tourne la page et je lis :~~

"Après les mots "Corte II", ajoute :

~~"d'une vitesse d'au moins quinze noeuds"~~ *au moins égale à*
"75 noeuds en service"
et à l'article 2 :

Donc les
~~"Les paquebots Numidia, *Libéria*, Corsica seront remplacés~~
du type
par ~~des~~ navires, Corte II, ~~est à dire~~ d'une vitesse égale à

~~"quinze noeuds en service"~~.

Comment, alors, le cahier des charges peut-il prévoir
pour les services secondaires une vitesse de 75 noeuds seulement ?
~~Or, à l'article 2, dernier alinéa, je vois ceci :~~

~~"Donnant au moins une vitesse de plus de quinze noeuds"~~

M. FRAISSINET - Il n'y a pas contradiction *entre le cahier des*
charges et la convention

M. SARI - Je demanderai simplement que l'administration
reconnaisse qu'il y a ~~là une~~ erreur de formule *dans le cahier*
des charges.

M. FRAISSINET - Tout cela c'est entendu, Il n'y a aucune difficul
té.

M. SARI - Au point de vue législatif, il faut que nous soyons
et maintenant sur que
en complet accord, ~~avec la Corse~~. *Puisque nous sommes d'accord*
est réglé
sur la question du service paquebot, et même cargos, ne pourriez-
vous céder ~~maintenant~~ sur la question de *clause de* connaissance ?
dont nous avons parlé tout à l'heure ?

M. FRAISSINET - Monsieur le sénateur, j'ai cédé sur tous les
points sauf *sur* celui-ci.

M. SARI - C'est moi qui ai cédé sur tous les points.

M. FRAISSINET - Vous parliez tout à l'heure de l'opinion publique ^{de la Corse} dans ^{de} votre corps électoral. Mais le Conseil Général a émis un vœu. Vous ^{allez lui} en ~~apportez~~ deux entièrement réalisés. S'ils ~~ne~~ ^{le} sont pas contents! Vous savez très bien, et M. GIORDAN ne le contestera pas, que, le soir ^{la} de cette séance du Conseil Général, on a pris ^{la} cette formule diplomatique, ^{à laquelle on s'est fait allier} mais qu'il était tout à fait entendu qu'il n'y aurait pas d'autre séance et qu'il y aurait une majorité pour accepter la convention, car il ~~en~~ ^{de cette convention} résulte pour la Corse des avantages considérables..

Vous allez avoir, Monsieur le sénateur, des services qui ^{sont} ~~sont~~ doublés, qui passent ^{sont} ~~de~~ de 13 à 15 noeuds, ^{et} de 10 à 12 noeuds; douze voyages hebdomadaires, quatre navires remplacés par des navires neufs, alors qu'on ^{subissait} ~~subissait~~ le "Nantais." Jamais on n'a vu un service passer, ^{aussi rapidement} d'une telle situation à une situation nouvelle aussi différente. Croyez bien que je souffre tout le premier, quand je vois mon pavillon flotter au grand ^à mat du "Numidia." Mon amour-propre d'armateur en souffre. Croyez-vous

que les passagers anglais, quand ils voyagent sur ces navires, s'occupent du sous-secrétariat de la marine marchande? Ils disent que la compagnie Fraissinet est une mauvaise compagnie. Je suis ^{donc} enchanté de ~~les~~ voir remplacés. ^{les bâtiments dont je vous ai parlé} Je suis le premier intéressé à ce que les services marchent bien. Avec le projet de loi soumis à votre agrément, nous aurons d'excellents services. Vous ne serez pas ennuyé par vos électeurs, j'en prends l'engagement, Monsieur le Sénateur.

M. SARI - Et pour le Corte II? ^{Obtiendray-je une satisfaction en ce qui concerne le transport des passagers de pont et des armateurs?}

h
M. FRAISSINET - Il y a une impossibilité technique; il n'y a pas de faux-pont. *sur le Cortè* C'est un très joli navire. C'est celui que nos capitaines préfèrent. Il va devenir paquebot rapide, comme il aurait toujours dû l'être. Il fait 19 noeuds. Pourquoi les passagers de pont y voyageraient-ils? C'est le bateau où les tarifs sont le plus élevés. Vous aurez trois départs de Marseille avec les navires prévus. Les passagers de pont ne s'embarquent pas à Nice. A Nice, le trafic de pont est tout à fait insignifiant. Actuellement, ils vont sur le Cortè. Pourquoi? Parce qu'autrement, ils partent sur les Nantais. *Mais cette situation va changer.*

Voyez-vous, Monsieur le sénateur, j'ai fait un très gros effort; vous avez *obtenu* des avantages certains. Vos mandants seront extrêmement satisfaits de ce que vous leur apporterez. Demandez le plutôt à M. Caïucoli. Il a dit au Conseil *général* que c'était une chose magnifique, inespérée. J'ai reçu des télégrammes.

M. SARI - J'en ai un ici, qui ne dit pas cela.

M. FRAISSINET - Sur cette pauvre terre, personne ne voit intégralement ses désirs réalisés. Vous avez obtenu les 9/10e de ce que vous demandiez il y a un an. Je ne veux rien dire de désagréable. Regardez le bilan des avantages accordés par le Gouvernement et des avantages accordés par la compagnie. Si, dans la troisième colonne, on place les réclamations des usagers qui n'ont pas reçu satisfaction, cette troisième colonne est à peu près vierge.

M. GIORDAN - Nous n'avons pas l'intention de faire de l'obstruction. C'est pour cela que nous voterons la convention. Nous

L'ossature
lignes de la Corse. Cela touche à ~~l'histoire~~ même de la convention. Vous allez tenter un essai. Vous voyez dans quel esprit nous vous le demandons.

M. FRAISSINET - On ne peut pas faire une expérience. M. SARI a dit "Nous prenons un engagement ici". Lorsque les usagers auront pris une habitude, nulle force au monde ne les fera revenir à l'état de choses antérieur.

M. SARI - Vous êtes armé par un texte législatif.

M. FRAISSINET - Vous parlez de nervosité populaire. Vous connaissez la Corse beaucoup mieux que moi. Je vous assure que ce projet de loi ne soulèvera aucun mécontentement en Corse.

La prochaine fois que je passerai à Bastia, je vous rendrai visite. Si nous faisons ^{la} ~~cette~~ concession, ^{qui vous en demandez} il sera ~~impossible~~ ensuite de revenir là-dessus.

M. le PRÉSIDENT - M. RIO et moi nous sommes bretons. Nous ne sommes rien comme entêtement en comparaison des Corses (Sourires)
Avez-vous d'autres questions à poser?

M. SARI - M. FRAISSINET a répondu à toutes les questions que nous lui avons posées. Il ne lui reste plus qu'à ^{en voyer au Ministre} ~~rédiger~~ la lettre convenue.

M. FRAISSINET - C'est entendu.

(M. FRAISSINET prend congé de la commission à 17 heures 15)

Audition
COMMISSION de la MARINE

Séance du mardi 12 juillet 1927

Présidence de M. de KERQUEZEC

M. Georges LEYGUES, ministre de la Marine, est introduit.

M. le PRÉSIDENT - Monsieur le Ministre, vous avez exprimé le désir d'être entendu aujourd'hui par la commission de la Marine. Nous sommes tout à fait heureux de vous accueillir. Veuillez prendre la parole.

M. le MINISTRE - Monsieur le Président, je vous ai entretenu de mon désir de régler le plus rapidement possible, et, s'il est possible, avant la séparation des Chambres, la question du croiseur-école. Je crois qu'il y a extrême urgence à terminer cette question. Vous savez aussi bien que moi où nous en sommes. Nous avons fait voter par la Chambre, et même par le Sénat, le 4 août 1926, un programme de constructions neuves. Un croiseur-école y était incorporé. La commission de la Marine du Sénat m'a demandé, à ce moment-là, de ne pas le mettre en chantier avant d'avoir fait connaître le détail des caractéristiques. Je les lui ai fait connaître. La commission a déclaré que le croiseur que nous lui présentions ne remplissait pas, à ses yeux,

les conditions les meilleures. Elle m'a engagé à étudier un nouveau type de bateau. Je l'ai fait et je lui ai soumis un nouveau type. ~~La commission m'a demandé d'en étudier un autre~~ donnant ²⁵ ~~28~~ noeuds. C'était ^{la} ~~une~~ vitesse qui ^{avait} ~~paraissait~~ d'abord intéressée ^{la plus} la commission de la Marine. ^{Puis, lorsque je lui ai soumis les caractéristiques} ~~A ce moment, la commission m'a dit~~ d'un croiseur filant ²³ ~~28~~ nœuds, ^{la commission m'a déclaré} que la question de la vitesse ne lui paraissait pas la plus importante, mais qu'il fallait un navire d'un tonnage plus élevé avec des canons plus puissants. J'ai étudié ce projet pour manifester à la Commission que je montrais la plus grande bonne volonté. Au cours des études, nous sommes arrivés à cette conclusion: le bâtiment correspondant au ^{second} ~~deuxième~~ type ^{c'est-à-dire} coûterait 30 millions de plus qu'il n'avait été prévu et le bâtiment construit d'après le troisième type coûterait 45 millions de plus qu'il n'avait été prévu. Je dois donc formuler toutes ~~les~~ réserves devant vous et je les ai formulées dans des lettres adressées à M. le Président, qui vous ont été communiquées.

A l'heure présente, nous sommes devant un mur. Je pense qu'il faudrait passer outre et que ni l'opinion publique, ni l'opinion parlementaire ne comprendraient que ~~ni~~ la commission sénatoriale de la marine ^{et} ~~ni~~ le ministre de la marine ne pussent trouver un terrain d'entente pour mettre en chantier le plus rapidement possible le croiseur-école dont il s'agit.

Mais, Messieurs, depuis que j'ai vu M. le Président de la commission de la Marine du Sénat, les choses ont un peu changé d'aspect. La commission de la Marine de la Chambre des députés avait gardé son opinion et ne s'en était pas départie. J'ai vu avant-hier M. LEBAIL et lui ai demandé ^à dans quelles

sur quel type de bâtiment
conditions, je pourrais m'entendre avec la commission de la marine de la Chambre des députés. *on la* ~~La~~ commission de la Marine de la Chambre des députés est décidée à défendre ses décisions premières. Elle considère le croiseur-école tel que nous l'avons présenté tout d'abord comme répondant exactement à ce qu'exige la pratique de la navigation pour les futurs officiers, comme suffisamment armé et suffisamment rapide. Si bien que, quant à elle, la commission restait ^e ~~est~~ sur ses positions. M. LEBAIL a dit cela très vivement: il m'a dit "Nous ne changerons pas".

Je vous signale ce point. Je vous ai dit, il y a quelques mois, qu'il y avait danger à faire naître un conflit entre la commission de la Marine du Sénat et la commission de la Marine de la Chambre des députés. Je crois que ce conflit ne peut être utile ni pour la Chambre, ni pour le Sénat, ni pour la marine ni pour le gouvernement. Il faut en finir. J'aimerais mieux que ce conflit prît fin ici plutôt que de le ~~porter~~ ^{porter} à la tribune du Sénat et de le discuter. Je vous demande si vous ne pouvez pas vous rallier à la deuxième proposition que je vous ai faite en ~~annonçant~~ tenant compte des observations de M. MARTIN-BINACHON c'est-à-dire un croiseur du même type que ~~celui~~ ^{celui} que nous avons ~~présenté~~ ^{présenté} ~~mais~~ ^{primitivement} avec 25 noeuds au lieu de 20 noeuds, chauffé au mazout au lieu ~~annonçant~~ d'être chauffé au charbon. Pour montrer mon très grand désir de m'entendre avec la commission du Sénat, malgré l'opposition ~~de~~ la commission de la Chambre des députés et malgré les déclarations de M. POINCARÉ, qui m'a dit qu'il ne pourrait me donner 1 million de plus qu'il n'avait été prévu au projet déposé par nous, j'ajoute que je pourrai encore ajouter 5 ou 600 tonnes, c'est-à-dire passer de 5.900 à 6.500 tonnes.

Je crois que vous auriez largement satisfaction. *Si un accord s'installait sur ces bases.*

Si je considère ce qui se passe dans les autres marines, les arguments que je donne sont à peu près irréfutables. M. MARTIN-BINACHON nous a demandé de construire un croiseur d'escorte. Or, tous les croiseurs d'escorte dénommés ainsi et ayant cette affectation, en Angleterre, sont des croiseurs d'un tonnage inférieur à celui que je vous offre. Les croiseurs d'escorte, en Angleterre, sont de 4 à 5.000 tonnes, pas davantage. Je peux vous en donner la liste. Mettre une artillerie plus puissante que celle que nous avons prévue (du 155) sur un bâtiment de ce tonnage, serait, je crois, une grosse difficulté, peut-être même ~~une~~ danger. Le poids serait trop gros et trop lourd pour des bateaux qui sont, en somme, des bateaux légers.

J'appelle votre attention sur le point que voici et qui est très important, c'est qu'à la conférence de Genève le premier lord de l'Amirauté britannique a présenté, il y a quatre jours, le programme britannique, et il a demandé un très grand nombre de croiseurs soi-disant légers de 7.500 tonnes. Et qu'a-t-il demandé comme artillerie? Des 155. Voilà le calibre que l'amirauté britannique réclame à Genève pour les croiseurs de 7.500 tonnes. On va en construire 55. Je ne parle pas des croiseurs de 10000 tonnes. Il n'en est pas question. Mais si l'Angleterre ne demande que des 155 pour ses navires de 7.500 tonnes, vous avouerez que pour un bâtiment de 6.500 tonnes, croiseur-école, les 155 suffiraient.

On ne s'expliquerait pas que nous allions au-delà.

Je vous demande de faire un effort pour vous entendre avec nous, pour éviter une foule de difficultés que je prévois et qui sont très graves. Nous allons tous être dans une situation difficile pour éviter un débat public que nous n'avons aucun intérêt à ouvrir. Je vous demande de vous rallier à ce bâtiment de 6.500 tonnes, armé de 155, d'une vitesse de 25 noeuds et qui remplira toutes les conditions que vous pouvez exiger, qui sera un bâtiment-école offrant tout le confortable désirable pour les 145 élèves officiers et les 25 officiers et officiers-instructeurs, qui, le cas échéant, sera capable de remplir le rôle que vous vouliez lui assigner.

Je vous demande cela très instamment. Ma proposition est très raisonnable, très modérée. Elle répond exactement à tout ce que nous avons à ^{souhaiter} ~~espérer~~, et, ^{nous ne devons pas oublier que} ~~comme~~ nous avons déjà perdu un an, car c'est le 4 août 1926 que le programme dont faisait partie le navire-école a été voté, ~~Si~~ à ce moment-là des difficultés n'avaient pas surgi entre la commission de la marine et le gouvernement, je n'aurais ^{sans doute} ~~pas~~ mis ce bateau sur cale tout de suite, mais j'aurais commandé les machines tout de suite (Interruptions).

Oui, Monsieur MARTIN-BINACHON, je vous demande pardon. Je voudrais exposer simplement les faits. Je dis que si, au mois d'août 1926, le navire-école avait été incorporé dans les constructions que j'ai mises en chantier, dès ce moment j'aurais pu, ou trois semaines ou deux mois après au maximum, commander les machines et l'artillerie. De ce chef, il y a un retard ~~incontestable~~ incontestable. Si nous ne nous mettons pas d'accord maintenant

ce navire ne pourra être mis en chantier que dans le premier semestre de 1928. Vous voyez le retard qu'aura causé à la marine, la divergence de vues qui s'est élevée ici, ^{et} qui, en fait, ne repose pas sur des points essentiels. Il est bien évident qu'en tout état de cause, je ferai procéder à l'aménagement de l'EDGARD QUINET pour qu'au moment où la JEANNE d'ARC deviendra ^{ici} disponible l'EDGARD QUINET puisse recevoir à son bord les élèves officiers et les officiers instructeurs, par conséquent, pour que l'éducation pratique de nos futurs marins ne soit pas interrompue.

Je n'ai pas besoin d'insister devant vous sur le point que voici: l'EDGARD-QUINET ne sera pas très approprié à la mission qui lui est confiée. D'abord, c'est un vieux bateau. Je n'ai pas ~~besoin~~ à démontrer que les élèves officiers qui auront à commander à *Bref* *J'ai* des navires ultra-modernes, ont besoin de se former sur un bateau moderne. Cela ne se discute pas. D'un autre côté, nous allons envoyer l'EDGARD-QUINET dans des pays étrangers pour leur montrer un vieux bateau. Ce ne sera pas donner beaucoup d'éclat à notre marine. Il ne faut montrer à l'étranger que les navires les plus modernes avec un pavillon battant neuf.

Pour ces raisons, il est nécessaire, indispensable que l'expédient EDGARD QUINET, auquel nous sommes réduits et qu'il faut accepter, soit le plus court possible et que les élèves officiers y restent le moins longtemps possible.

Il faut que le plus tôt possible notre bâtiment école soit prêt à les recevoir. C'est pour ces raisons que je vous

demande de bien vouloir réfléchir et accepter la proposition que je vous fais. Au lieu de 5.900 tonnes, je vous offre 6.500 tonnes, au lieu de 20 noeuds, ²⁵ ~~26~~ ou ~~28~~ noeuds.

Dans ces conditions, vous aurez satisfaction, et nous aurons amélioré le premier type dans les conditions nécessaires. J'insiste sur ce point que le premier lord de l'Amirauté britannique ne demande, à Genève, que du 155, rien de plus, pour les croiseurs de 7.500 tonnes. En donnant ~~des~~ 155 pour un navire de 6.500 tonnes, nous sommes très au dessus des Anglais.

C'est tout ce que je voulais dire.

M. le PRESIDENT - Quelqu'un a-t-il une question à poser à M. le Ministre de la Marine?

M. SERVAIN - N'y aura-t-il pas une différence de vitesse assez grande entre les croiseurs anglais dont vous parlez et celui dont il est question?

M. le MINISTRE - Les nouveaux croiseurs dont je parle ne sont pas des croiseurs-écoles.

M. Servain. Le futur croiseur-école, tel que vous l'indiquez, marcherait à 25 noeuds. Or, les croiseurs anglais dont vous parlez ne ~~ne~~ marchent-ils pas à une vitesse plus grande?

M. MARTIN-BINACHON - Quels sont les noms des croiseurs ^{anglais} auxquelles vous faites allusion?

M. le MINISTRE - Nous voulons construire un bateau spécial qui participe à la fois de l'école et du bateau de guerre, qui n'est l'idéal ni de l'un ni de l'autre. Les Anglais ne demandent

pas de construire des bateaux-écoles, ~~mais~~ mais des croiseurs à caractère uniquement militaire et combattant, de 7.500 tonnes. Pour les bateaux de ce type, comme le DUGUAY-TROUIN, nous avons des vitesses plus grandes, 33, 34 noeuds. Ce sont des bateaux de bataille et de combat.

M. SERVAIN - Dans ces conditions, on ne peut pas comparer ces genres de bateaux, puisque les uns sont des bateaux de combat et que l'autre est un navire-école. Je ne vois pas pourquoi vous faites cette comparaison.

M. le MINISTRE - C'est pour le calibre de l'artillerie. Si les Anglais mettent sur un bateau qui n'est qu'un bateau de combat, un croiseur de combat, des canons de 155, à plus forte raison, sommes-nous autorisés à mettre sur notre navire-école, qui a moins de tonnage, et qui sera, en même temps, un navire-école et un navire de combat, du 165.

M. SERVAIN - Je ne veux pas insister.

M. MARTIN-BINCHON - Quels sont les bateaux ^{anglais} auxquels vous faites allusion? Est-ce le type AMIRAL? Est-ce le CUMBERLAND? Je ne vois pas parmi eux un bateau qui puisse être assimilé à celui que nous voulons faire. Je ne vois pas ce qu'il y a à tirer de la comparaison avec les navires anglais. Ils n'en ont pas du type que nous projetons.

M. le MINISTRE - Vous avez dit vous-même "un bateau qui puisse être un navire d'escorte".

M. MARTIN-BINACHON - Ce sont les termes mêmes de votre correspondance. C'est vous qui les qualifiez ainsi.

M. le MINISTRE - Vous aussi.

M. MARTIN-BINACHON - Nous sommes d'accord Je mets de côté l'expérience anglaise. Elle n'existe pas.

M. le MINISTRE - Je vous demande pardon. Elle existe: voici en Angleterre des croiseurs d'escorte, de surveillance et d'éclairage : Centaure, Caroline, etc; ce sont des bateaux d'un tonnage inférieur.

M. MARTIN-BINACHON - Le CONCORD est de 1916. Ce sont des bateaux qui ont déjà 11 ans.

M. le MINISTRE - Il y a le BIRMINGHAM et le VERMONT, Monsieur MARTIN-BINACHON, il vaut mieux que nous ne discussions pas. Les croiseurs d'escorte et de surveillance tels qu'ils sont en Angleterre, les voilà; ce sont des navires de 4.000 et de 5.000 tonnes, filant 29 noeuds et armés de 152. Ce sont des bateaux purement militaires, purement pour le combat. Ils n'ont que du 152. Si nous mettons sur notre navire-école, qui sera un croiseur d'escorte, du 155, nous avons un calibre supérieur à celui des Anglais, qui ont sur leurs croiseurs d'escorte du 152.

Je ne veux pas vous ennuyer par des répétitions. Néanmoins je répète que Lord BRIDGMAN, premier lord de l'Amirauté, a demandé à Genève, pour des navires de bataille et de combat, du 155. Le 155 est donc, à notre point de vue, le maximum du maximum.

M. MARTIN-BINACHON - Je laisse de côté le CENTAURE et le CONCORD, qui sont des bateaux désuets. Le CONCORD a été utilisé pendant la guerre. Je ne prends que le nouveau programme naval

L'évolution se fait parallèlement en Angleterre. L'Angleterre a des croiseurs légers similaires qui s'appellent le CORNOUAILLES, le.... qui sont des bâtiments de 8.000 tonnes. Leurs navires de 1920 et 1921 ont du 152. Pour ma part, je me refuse à discuter au sujet du CONCORD et du CENTAURE. C'est du passé. Donc, qu'on n'en parle pas. Je situe le débat sur la question de notre programme naval, et alors je pose la question très nettement. Je vous réponds, quand vous me ^{dites} ~~demande~~ ^{qu'on a} ~~si l'on va~~ retarder d'un an la construction: "C'est exactement le 2 février 1927 que, pour la première fois, la commission a eu à statuer sur les caractéristiques du bâtiment." Je ne peux pas anticiper. Je ne puis pas faire que ce ne soit pas le 2 février 1927. Y a-t-il péril en la demeure? Votre bateau-école avait été proposé à la commission de la Marine de la Chambre des députés dans des conditions déterminées et ^{suivant} ~~il s'en suit un~~ projet rapporté par M. ROBAGLIA, député, et qui porte le n° 2806. Il était entendu qu'il devait recevoir de 75 à 125 élèves officiers, au maximum. A la Commission, nous avons dit: "C'est insuffisant, car votre bâtiment ne peut pas entrer en service avant 1932, au plus tôt. Or, à ce moment là, l'évolution de la marine sera telle que vous devez prévoir 140 élèves officiers". Alors, est venue à notre esprit, cette question toute naturelle: "Comment, sur un bâtiment de 5.900 tonnes, allez-vous loger 140 élèves avec leurs instructeurs?" On nous a répondu que les machines seraient à l'intérieur. Mais les machines, c'est abso.

lument zéro, c'est dans le fond, cela ne compte pas du tout.

Je suis absolument convaincu qu'en 1932, un bâtiment de 5.900 tonnes sera incapable de loger 140 élèves officiers, avec salle de conférences, etc. Un tel navire ^{pour faire} ~~faurait~~ campagne dans les pays chauds, ce ^{sera} ~~sera~~ raté à ce moment là. Dans l'intérêt de la marine, je dis que ce tonnage est insuffisant.

Pour le calibre, nous avons demandé du 203, parce que j'estime que les accords de Washington nous le permettent, car la conférence de Washington permet à un paquebot d'être armé de 203. Quand on veut combattre un ennemi, il faut le combattre à armes égales. Voilà la question grosso modo. Je ne veux pas l'approfondir, mais je vous assure qu'un bâtiment de 5.900 tonnes est insuffisant pour 140 élèves officiers. J'ai vu M. ROBAGLIA hier. Je lui ai dit carrément qu'il me stupéfiait. Je lui ai dit: "Vous n'avez donc pas lu le rapport? L'artillerie n'y est pas prévue, on met de trop gros canons, le bateau ne pourra pas naviguer, etc.." Je lui ai même déclaré "Vous ne savez pas ce que vous dites". Il me donnait l'impression qu'à la commission de la marine de la Chambre des députés ils ne sont pas plus convaincus que cela, et que c'est histoire d'avoir de la "bisbille" avec nous (Sourires).

M. le MINISTRE - Nous sommes plus près de nous entendre que nous n'en avons l'air. Je reviens à ce que vous disiez tout à l'heure. Je n'accepte pas, dites-vous, de faire entrer en ligne de compte, le Centaure, etc. Vous me dites; moi, ^{je} ~~j'ai~~ comprends le Mémorial. Eh bien, constatons les faits. Les bateaux type Amiral, que vous invoquez à titre d'exemple, ont du 152 et ils ont 7.500

tonnes. Si nous mettons à un bateau de 6.500 tonnes du 155, nous sommes tout à fait, et largement, dans les prévisions possibles. Nous sommes d'accord.

M. MARTIN-BINACHON - Etes-vous persuadé, Monsieur le Ministre, que, si les membres de l'Amirauté britannique assistaient à notre discussion, ils n'entreraient pas dans mes vues.

M. le MINISTRE - Monsieur Martin-Binachon, je vous supplie de m'écouter: ils seraient certainement contraires à votre avis, puisque, je le dis une fois de plus, Lord BRIDGMAN a indiqué à Genève les exigences britanniques et qu'il a demandé du 155 et non pas du 203.

M. MARTIN-BINACHON - Moi, je prends la situation telle qu'elle résulte de la conférence de Washington. Je suis lié par les accords de Washington et non pas par ce qui est décidé à Genève. Si, plus tard, nous nous associons à ce qu'auront décidé, à Genève, l'Angleterre, les Etats-Unis et le Japon, je m'inclinerai, mais, pour le moment, je m'en tiens au statut de Washington.

M. le MINISTRE - C'est bien selon les accords de Washington que nous faisons aujourd'hui nos propositions. Vous dites "Je ne crois pas qu'un navire de 5.900 tonnes puisse recevoir 140 élèves officiers". Mais je vous ai dit qu'au lieu de 5.900 tonnes, je propose 6.500 tonnes. C'est quelque chose.

J'ajoute: "Voulez-vous tenir compte de cet autre argument que le ministre des finances refuse catégoriquement de me donner plus?" Il m'a dit "Dans l'état de notre Trésorerie, je ne puis pas vous donner davantage". C'est un argument.

M. MARTIN-BINACHON - M. POINCARE ne m'a pas donné cette impression.

M. le MINISTRE - Nous ne pouvons pas mettre M. POINCARE en contradiction avec lui-même.

M. MARTIN-BINACHON - Il m'a donné l'impression que, si les commissions techniques en démontraient la nécessité, il ne nous refuserait pas les 45 millions que nous demandons.

M. le MINISTRE - Il m'a tenu, à plusieurs reprises, le langage catégorique que je viens de vous rapporter. Ce n'est pas une impression qu'il m'a donnée.

~~M. MARTIN-BINACHON~~ - M. LEMERY - Vous aurez un bateau "loupé".

M. LEMERY - Vous arrivez à cette conclusion, qui est le terme de votre développement intéressant: c'est que, si vous aviez le nombre de millions voulu, vous feriez peut-être un bateau d'un tonnage supérieur.

M. le MINISTRE - Pourquoi refuserais-je ces millions? Certes, je ne les refuserais pas.

M. LEMERY - C'est beaucoup moins une question technique qu'une question de dépense.

M. le MINISTRE - Mon cher collègue, il y a une limite à tout. Vous pouvez faire un croiseur-école de 8.000, de 9.000 tonnes. Mais il faut voir quelle est la dépense utile, étant donné le but. Il faut voir si, avec ce bateau de 6.500 tonnes, vous avez de la place pour donner le confortable, l'aisance aux élèves officiers et si vous avez la vitesse et l'armement nécessaires

Pourquoi aller au delà alors que nous chicanons les crédits un peu pour tout? Je vous demande de vous rallier à cette proposition. Nous aurons fait oeuvre utile et la commission ainsi que M. MARTIN-BINACHON auront satisfaction en ce qui concerne l'armement, le tonnage et la vitesse. Nous pourrons dire à la ^{a/}marine dont l'opinion est très préoccupée de la manière dont se forment les jeunes gens, que la question est réglée. J'aymenage l'EDGARD QUINET pour qu'il ait une existence aussi *brève* que possible et pour que le nouveau navire-école entre en service le plus rapidement possible.

M. le HARS - J'étais encore à Brest hier et j'en ai profité pour voir un grand nombre d'officiers de marine. Je suis né au bord de l'Océan, mais je ne suis pas un technicien. Eh bien les officiers de marine jugeaient très désirable que ce que nous demandons fût réalisé. Ce qu'ils désirent, c'est une belle unité de combat et presque exclusivement de combat. Ce n'est pas un seul officier qui m'a tenu ce langage, mais plusieurs. Ils m'ont dit "Si la guerre éclatait, cette unité partirait avec une escadre, tandis qu'un bateau qui ne pourrait que servir de navire d'escorte, nous en avons déjà bien assez". Nous prendrions plutôt un transatlantique".

M. le MINISTRE - J'ai d'autres sons de cloche. Des officiers m disent une chose, d'autres officiers vous en disent une autre. Beaucoup d'officiers vous diront " C'est un bateau de 10.000 canons que nous voudrions, c'est évident, ou de 12.000". Il s'agit de savoir quelle est l'affectation du bateau et le tonnage qui convient.

Je ne veux pas abuser de vos instants ni vous retenir plus longtemps. J'ai fait un nouvel effort pour nous entendre. J'ai fait plusieurs pas vers vous, je vous demande d'en faire un vers moi. Le pays vous en sera très reconnaissant. Ce que je vous propose, me paraît tout à fait raisonnable. J'ai fait des concessions avec plaisir, parce que je voulais vous montrer mon désir très vif et très ardent de collaborer avec la commission de la marine du Sénat en toute confiance et le plus étroitement possible.

(Le Ministre de la marine prend congé de la commission
à 15 heures 45)

COMMISSION DE LA MARINE

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

de la séance du mercredi 14 décembre 1927

- REGIME DU PILOTAGE -

AUDITION DES DELEGUES DE L'ARMEMENT
ET DE L'UNION DES CHAMBRES DE COMMERCE MARITIMES

(La délégation est composée de

(MM. DU PASQUIER, président du Conseil d'administration
du Port autonome du Havre

FAROULT, vice-président de la Chambre de commerce
de Rouen

GUSTINE, secrétaire général de l'Union des Chambres
de commerce maritimes et des ports français

DE ROUSIERS, secrétaire général du Comité central
des armateurs de France)

M. DE KERGUEZEC, président. Messieurs, je vous souhaite
la bienvenue parmi nous. Nous sommes heureux de vous recevoir
comme de vieilles connaissances.

Monsieur de Rousiers, la Commission de la Marine est une
commission qui désire s'éclairer afin de juger en toute connais-
sance de cause et en toute impartialité. Veuillez, Messieurs,
nous exposer votre point de vue: nous entendrons vos considé-
rations et nous les étudierons.

M. GUSTINE, secrétaire général de l'Union des Chambres de commerce maritimes et des ports français. - Messieurs, comme secrétaire général de l'Union des Chambres de commerce maritimes et des Ports français, permettez-moi de résumer brièvement la question.

Nous avons été saisis en 1925 du projet de loi sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes. L'Union des Chambres de commerce maritimes a examiné ce projet en décembre 1925 et, après un échange de vues, a adopté l'ordre du jour suivant qui concrétise les observations que je crois devoir présenter devant vous :

"L'Union des Chambres de commerce maritimes et des Ports français,

"Après avoir pris connaissance du projet de loi relatif au régime du pilotage dans les eaux maritimes;

"Considérant que si, sur certains points, ce projet ne fait que consacrer les règles en vigueur, il comporte sur d'autres points, dans l'intérêt exclusif des pilotes, des innovations regrettables;

"Considérant qu'il y a lieu aujourd'hui de modifier profondément un régime désuet, qui date de 1806, et d'instituer une réglementation tenant compte des transformations profondes intervenues au cours de ces dernières années, tant dans le fonctionnement nautique, dans la gestion administrative ou financière du service du pilotage que dans l'administration des ports autonomes et non autonomes;

"Considérant qu'il ne saurait être actuellement question de traiter les pilotes comme des entrepreneurs particuliers exploitant, à leurs risques et périls, sous le contrôle de l'autorité publique, un service utile à la navigation, mais comme des agents faisant partie du service d'exploitation du port et devant, à ce titre, relever des directeurs des ports;

"Considérant que cette solution a été préconisée par toutes les commissions qui ont été chargées, soit par le Ministre des Travaux Publics (Commission Ducrocq, Commission Colson), soit par le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande (Commission Thierry d'Argenlieu), d'étudier les améliorations à apporter dans le fonctionnement des ports;

"Emet l'avis qu'il y a lieu:

"1°) de repousser le projet de loi relatif au régime du pilotage dans les eaux maritimes qui vient d'être déposé par le Gouvernement;

2°) de présenter un contre-projet conforme aux conclusions formulées sur ce point par les diverses commissions administratives qui ont été chargées d'étudier les améliorations à apporter au fonctionnement des ports de commerce."

A la suite de ce vœu, une commission spéciale a été chargée d'étudier les modifications qu'il y avait lieu, à notre avis, d'apporter au projet du Gouvernement. Elle était ainsi composée:

Président: M. FAROULT, vice-président de la Chambre de commerce de Rouen

Membres :

MM. BAUDOUIN	Directeur de l'inscription maritime au Havre
BROCQUAIRE	Ingénieur en chef du port de Dunkerque
CORBEAUX	Directeur général du port autonome de Rouen
LAMY	Trésorier de la Chambre de commerce de Caen
LE BESNERAIS	Commissaire technique des Voies navigable et des Ports maritimes au ministère des Travaux Publics
LINDEMANN	Adjoint au Directeur du service du Travail et de l'Enseignement maritime au sous- secrétariat d'Etat de la Marine Marchande
de ROUSIERS	Secrétaire général du Comité central des Armateurs de France
GUSTINE	Secrétaire général de l'Union des Chambres de commerce maritimes et des Ports français

Après un certain nombre de séances, cette commission a élaboré divers amendements qui ont été soumis à l'approbation de l'Union des Chambres de commerce maritimes, et là nous avons été d'avis qu'il était préférable, plutôt que de déposer un contre-projet, de présenter un certain nombre d'amendements au projet soumis au Parlement.

Ces amendements n'ont pas été défendus à la tribune de la Chambre des Députés.

Vous savez en effet dans quelles conditions le projet de loi est venu en discussion et a été adopté au mois de juillet dernier, sans aucun débat, en fin de session. Ce projet, si important pour les ports maritimes, n'a été l'objet, en fait, d'aucun examen de la Chambre. Nous nous adressons à vous pour vous demander, dans l'intérêt des ports maritimes et de la navigation, d'y apporter certains amendements indispensables.

M. BRINDEAU, rapporteur. Je dois signaler à la commission que, s'il n'y a pas eu de discussion à la Chambre, un examen du projet a été fait par la commission de la marine marchande de la Chambre, examen qui est relaté d'une façon plus ou moins étendue dans le rapport de M. Tasso.

M. GUSTINE. En effet, le rapport de M. Tasso examine un certain nombre d'amendements que nous avons présentés. Mais d'une manière générale les amendements les plus importants ont été repoussés.

Nous nous sommes inspirés de deux considérations. Nous avons voulu d'abord, en ce qui concerne les ports maritimes, affirmer que le service du pilotage est intimement lié au service de l'exploitation des ports.

Vous savez qu'avant la guerre il n'y avait pas à proprement parler de service d'exploitation des ports. L'Etat exécutait les travaux nécessaires, et puis fonctionnaient un certain nombre de services parallèles, rattachés à des services centraux à Paris. Mais il n'y avait personne dans les ports pour assurer la liaison nécessaire à la meilleure activité du port.

C'est pendant la guerre, pour faire face aux exigences d'un trafic exceptionnel, que le Gouvernement a pris des mesures spéciales, en créant dans les ports des chefs d'exploitation.

On a délégué, dans chacun de ces ports, à un ingénieur des ponts et chaussées, la mission d'assurer une liaison

entre tous les services concourant à l'exploitation du port.

M. RIO. Ce n'est pas général.

M. GUSTINE. En effet. En tout cas on a créé des chefs d'exploitation. En 1917, M. Claveille, sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande, dans un rapport au Président du Conseil, exposait les heureux effets de cette institution et disait qu'il y aurait lieu de la maintenir après le rétablissement de la paix.

La loi de 1912 sur l'autonomie des ports a été modifiée en 1919 et en 1920 pour concentrer tous les pouvoirs entre les mains du directeur du port.

M. RIO. Il n'est pas d'usage de discuter avec les personnes qui viennent déposer devant la commission. Néanmoins, je dois faire remarquer à M. Gustine que les cadres de l'exploitation ont été intégralement maintenus, alors même qu'un chef d'exploitation a été nommé.

Le directeur du port est un organe temporaire qui n'a pas été institué spécialement pour que le service du pilotage fonctionne normalement. Il s'occupait de toutes les questions rapportant aux ports, dont à ce moment l'importance s'était considérablement accrue. C'était plutôt un agent de liaison, qui devait servir à mettre de l'huile dans des rouages qui s'étaient multipliés du fait de la guerre, et qui a disparu depuis le retour à l'état normal.

M. BRINDEAU, rapporteur. Ainsi que je l'ai indiqué tout à l'heure, est intervenue alors la seconde loi sur l'autonomie des ports de commerce, puis la loi sur les ports non autonomes, qui dans une certaine mesure a consolidé les errements du temps de guerre par l'établissement d'un chef d'exploitation. Ceci au point de vue historique.

M. GUSTINE. Voici précisément les textes. Quel est le régime actuel ? Nous avons à distinguer les ports autonomes et les ports non autonomes.

Pour les ports autonomes, voici l'article 15 de la loi du 12 juin 1920:

" Le Directeur, comme agent du pouvoir central, exerce, dans les limites de la circonscription du port, une action générale sur tous les services publics en ce qui concerne les affaires qui intéressent directement l'exploitation, notamment sur les services des travaux publics et des chemins de fer, de la navigation intérieure, des phares et balises, des douanes, du pilotage, de l'inscription maritime, de l'inspection de la navigation, de la police sanitaire maritime et de la police générale du port."

M. RIO. Mais le pilotage sort du cadre des attributions du directeur de port autonome.

M. GUSTINE. Pourtant c'est délégué au chef d'exploitation pour le port....

M. RIO. Pour toute une région. Par exemple; le fonctionnaire, l'officier de marine chargé de ce service à Saint-Nazaire avait la haute main sur toute la région de la Loire.

M. BRINDEAU. Vous parlez pour les ports non autonomes. Actuellement il n'y a que trois ports autonomes.

M. GUSTINE. La loi du 12 juin 1920 donne au directeur du port autorité sur tous les services. Vous savez d'ailleurs que la loi de 1912 faisait au directeur du port autonome obligation de gérer le pilotage. La loi de 1920, moins impérative, dit qu'il peut être chargé du service du pilotage. En tout cas le directeur du port doit avoir une action sur le pilotage.

Le décret du 23 septembre 1921, article 18, dit:

"Le port autonome peut être chargé, sur la demande du Conseil d'administration, de la gestion de certains services publics en connexité avec ceux du port, tels que : pilotage, remorquage, éclairage et balisage à l'intérieur des limites du port autonome ou pour ses accès, services sanitaires, de sauvetage ou d'incendie, police et surveillance des quais exploitation des voies ferrées des quais, etc..."

Pour les ports non autonomes, c'est la même chose. On a voulu doter les ports non autonomes de ce même régime.

Voici l'article 2 du décret du 7 avril 1924, pour les ports non autonomes:

"Le Directeur a sous son autorité tout le personnel affecté au service maritime dans la circonscription du port et relevant du ministère des travaux publics.

"Il exerce une action générale en ce qui concerne les relations du port avec l'intérieur sur tous les services dépendant du ministère des travaux publics : chemins de fer, voies navigables, routes, distributions d'énergie, etc.

"Il est chargé d'établir, en ce qui concerne toutes les affaires intéressant la bonne utilisation du port, la coordination nécessaire avec tous les services locaux : marine marchande et inscription maritime, police sanitaire maritime, etc...."

L'article 3 précise ces attributions en ce qui concerne le pilotage. Voici ce que dit l'alinéa 4 de l'article 3 :

"En ce qui touche les services de pilotage et de remorquage dans le port, ses accès et ses rades, le directeur du port est consulté par le service de l'inscription maritime et, s'il y a lieu, par les services de la marine militaire sur les instructions générales ou particulières réglant l'action des pilotes, ainsi que sur toutes les questions ayant trait à la sécurité, au personnel des bateaux-pilotes et des remorqueurs ou aux accidents dans lesquels peut être mis en cause un pilote ou un capitaine de remorqueur. Il peut requérir une sanction contre tout pilote ou capitaine de remorqueur qui enfreint les règlements spéciaux du port ou les règlements intéressant la sécurité dans le port, ses accès et ses rades.

"En ce qui concerne les voies ferrées...etc."

Voilà le principe. Nous étions donc fondés, lorsque le Gouvernement s'est préoccupé de réorganiser le service du pilotage, qui actuellement a pour charte des décrets-lois fort anciens, remontant à 1806, à penser que l'administration mettrait ce nouveau régime en harmonie avec tout ce qui a été fait depuis dix ans en vue de la bonne administration des ports.

Nous avons été très surpris de voir que ce projet avait surtout pour but de maintenir ce qui existe actuellement et d'assurer pour ainsi dire une indépendance complète des pilotes par rapport aux chefs d'exploitation des ports. C'est la raison pour laquelle nous avons demandé qu'on modifiât sur divers points le projet du Gouvernement.

Il y a eu sur ce sujet accord complet entre les représentants des ports et ceux de l'armement.

En ce qui concerne les points qui nous intéressent particulièrement, la section des Ports a fait établir un tableau comparatif des amendements que j'ai fait parvenir ici.

M. BRINDEAU, rapporteur, Nous l'avons tous reçu.

M. GUSTINE. Trois articles nous intéressent surtout. Ils ont pour but de bien affirmer ce principe, que le service du pilotage dépend étroitement de l'exploitation du

port, que le Ministre chargé de la marine marchande doit avoir une autorité sur le service de pilotage, et que dans le port c'est le directeur du port qui doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer une bonne exploitation et pour que le pilotage y contribue.

Nous avons proposé plusieurs amendements portant sur les articles 1^{er}, 19 et 20.

L'article 1^{er} du projet du Gouvernement est ainsi conçu :

"Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie dans les ports rades et eaux maritimes des fleuves et des canaux, et chargé de la surveillance continue des fonds dans ces mêmes régions.

Cet article a été modifié par la commission de la Chambre des Députés, qui a supprimé la dernière phrase, à notre avis très importante, qui a trait à l'obligation, pour les pilotes, d'assurer la surveillance continue des fonds.

Nous avons proposé, pour cet article premier, le texte suivant :

"Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée ou à la sortie des ports, rades et eaux maritimes des fleuves et des canaux, et chargé de la surveillance continue des fonds dans ces mêmes régions.

"Le pilotage est placé sous l'autorité du Ministre chargé de la marine marchande qui contrôle le fonctionnement des services et l'exploitation du matériel."

Nous avons pensé qu'il était bon d'inscrire au frontispice de la loi une déclaration de principe pour affirmer que le service du pilotage devait dépendre du département de la marine marchande, et implicitement du représentant du ministre de la marine marchande dans chaque port.

Cette déclaration a pour objet de donner des directives au Conseil d'Etat qui sera chargé d'élaborer le règlement d'administration publique. Pour préciser dans le détail la volonté du législateur, il est peut-être utile d'indiquer ce qu'il aura voulu.

Par conséquent notre deuxième alinéa n'est pas seulement une clause de style; elle doit, dans notre pensée servir de guide au Conseil d'Etat.

M. RIO. Vous avez lu le projet dans son ensemble ? Combien de fois y avez-vous relevé que le service du pilotage est sous la dépendance du ministre chargé de la marine marchande ? Cela s'y trouve dix fois répété. Il découle des textes mêmes que le pilotage ne peut pas être placé sous une autre autorité.

M. GUSTINE. Monsieur le ministre, je vous répondrai seulement que, si cela va sans dire, cela va mieux en le disant.

M. RIO. Probablement la commission de la marine marchande de la Chambre s'est souvenue ici que la concision est une grande vertu, parce qu'il résulte du texte même - et il ne peut en être autrement - que le pilotage est placé sous l'au-

torité du ministre de la marine marchande.

M. GUSTINE. Nous sommes d'accord.

Vient ensuite la question importante de la surveillance des fonds.

Le Gouvernement avait dit que le personnel du pilotage est chargé de la surveillance des fonds. La commission de la Chambre, s'inspirant de la même concision, a supprimé cette disposition.

M. RIO. Vous connaissez le pilotage sur tout le littoral. Voulez-vous me dire comment est organisée la surveillance des fonds dans les différents ports ?

M. FAROULT, vice-président de la Chambre de commerce de Rouen. A Rouen, par exemple, les pilotes font des sondages constamment.

M. RIO. Je ne sais pas si on peut ouvrir une discussion. Je vais faire disparaître le sénateur du Morbihan et faire apparaître l'ancien officier chef du pilotage de la Loire, qui n'a quitté ses fonctions que depuis trois ans, car il était encore chef du pilotage de la Loire alors qu'il était sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande. (Sourires.)

Autrefois les pilotes, alors qu'ils étaient très nombreux dans les stations, pouvaient en effet se rendre compte des profondeurs. On a estimé à l'usage que, dans des ports dont on doit tirer le maximum de rendement, où un contrôle très fréquent doit être fait en ce qui concerne les profon-

deurs, - je parle de la Seine et aussi de la Loire que je connais particulièrement - on ne pouvait pas organiser un service rationnel en faisant appel aux services effectifs des pilotes.

Toutes les semaines la Loire, par exemple, est sondée de quinze en quinze mètres, de vingt en vingt mètres, depuis Nantes jusqu'à l'embouchure. Autrefois, alors que les pilotes étaient nombreux, on prenait quatre pilotes, avec le pilote-major, et on sondait au centre, à trente mètres de l'axe, d'un bout à l'autre.

Ce service maintenant est fait par des spécialistes, le pilote-major surveillant toujours l'opération, et des ouvriers embarqués sur les bâtiments du pilotage faisant le travail. L'opération est faite beaucoup plus rationnellement et donne des renseignements beaucoup plus sûrs que ceux qui sont donnés par le service des ponts et chaussées.

En Loire, il m'est arrivé d'autoriser la montée de bateaux ayant des tirants d'eau dépassant de 20, 25, 30, 50 centimètres parfois les fonds prévus par le service de la marine, parce que, le baromètre baissant, le vent d'ouest soufflant avec force, il y avait en Loire un gonflement des eaux permettant exceptionnellement à ces bateaux une navigation facile - opération que je ne vous conseillerais pas en Seine.

Le pilote qui ne peut pas sortir sur les bateaux n'est pas l'homme qualifié pour faire ce travail.

Je ne dis pas que la surveillance des fonds ne soit pas à la charge du pilotage. Ce sont les tarifs qui y pourvoient. En Loire, les tarifs sont majorés d'un certain pourcentage pour la rémunération des gens qui, en dehors des pilotes exerçant effectivement, contribuent à la bonne navigation dans les parages considérés. Mettre cette disposition dans un texte et charger les pilotes de faire eux-mêmes obligatoirement la surveillance des fonds, je ne crois pas que ce soit logique. C'est un peu pour cette raison que la commission de la marine marchande de la Chambre a supprimé ce membre de phrase.

M. DU PASQUIER, président du Conseil d'administration du port autonome du Havre. En Seine, le ~~pilotage administratif~~ service de contrôle des fonds est fait en principe par le chef du pilotage au Havre, par le pilote-major à Rouen, sur des embarcations mises à leur disposition par la Chambre de commerce; et ils prennent à bord des pilotes.

M. RIO. Le service doit être fait administrativement.

M. FAROULT. C'est le chef du pilotage lui-même qui doit avoir la responsabilité des sondages.

M. RIO. Je n'empêche pas le service des ponts et chaussées de faire un travail parallèle.

M. BRINDEAU, rapporteur. On avait envisagé autre chose. Il est indispensable que les pilotes fournissent des renseignements, parce qu'ils sont sur les lieux tous les jours. Mais peuvent-ils, de façon continue, être les arbitres de la situation, ou ne vaut-il pas mieux qu'ils communiquent à l'administration chargée du balisage, par exemple, les renseignements qu'ils ont recueillis, en laissant à cette administration le soin d'en tirer parti ?

M. DU PASQUIER. Dans son exposé des motifs, M. Tasso fait observer que les sondages et la surveillance des fonds sont nécessairement inclus dans les obligations professionnelles des pilotes, et que par conséquent il n'est pas besoin de le mentionner.

Mais alors pourquoi mentionner que le pilotage "consiste dans l'assistance..." ? De la sorte, il semblerait qu'il ne consiste que dans cette assistance. Il faut, si l'on mentionne cette partie des obligations des pilotes, mentionner également l'autre partie.

M. GUSTINE. C'est dans le rapport de M. Tasso, page 10.

A l'article 19, nous avons proposé des modifications qui peuvent se résumer ainsi :

Nous demandons qu'il soit statué en Conseil d'Etat sur les diverses questions qui sont actuellement réglées par

décret. Il nous a semblé que cette procédure donnait plus de garanties que le simple décret, qui peut être signé hâtivement. D'ailleurs ce régime existait en 1921, et on peut aujourd'hui, pour le décret rendu en Conseil d'Etat, obtenir une signature dans un délai assez court.

Voici donc le texte que nous proposons:

"Il est statué par décret rendu en Conseil d'Etat sur les tarifs de pilotage, les zones où le pilotage est obligatoire, les exemptions et l'institution de licences de capitaine-pilote.

"Toutes les autres questions concernant l'organisation de chaque station et notamment les mesures nécessaires pour assurer la présence de pilotes à la limite de la zone obligatoire, seront réglées par arrêté ministériel.

"Dans l'un et l'autre cas les décisions seront prises sur l'avis:

1°) des chambres de commerce intéressées;

2°) du conseil d'administration (dans les ports autonomes),

ou de la commission consultative (dans les ports non autonomes),

délibérant avec l'adjonction de:

L'administrateur de l'inscription maritime;

Le directeur du port ou l'ingénieur en chef du service maritime;

Le chef du pilotage ou l'officier de port en remplissant les fonctions;

Deux armateurs ou agents français des compagnies de navigation;

Deux pilotes de la station.

"Les règlements et tarifs de pilotage applicables aux bâtiments de guerre sont en outre soumis pour avis au conseil de direction du port militaire chef-lieu de l'arrondissement maritime."

Cet amendement a pour but de maintenir en harmonie l'organisation actuelle des ports et le régime du pilotage.

Je vous ai rappelé tout à l'heure que l'administration des ports autonomes ou non autonomes reposait sur cet élément : le directeur, assisté d'une commission consultative ou d'un conseil d'administration. Il nous semble inutile de maintenir à côté de cette organisation un autre organisme, l'assemblée commerciale, présidée par le président du tribunal de commerce. Il faut ^{utiliser} ~~renseigner~~ les organismes existants quitte à les compléter par des personnalités particulièrement compétentes en matière de pilotage.

C'est pourquoi nous proposons de consulter les chambres de commerce intéressées, ainsi que la commission consultative délibérant avec le concours d'autres personnes par qui les pilotes seront largement représentés et leurs intérêts défendus.

M. BRINDEAU, rapporteur. Vous demandez la suppression de l'assemblée commerciale et son remplacement par la commission dont vous indiquez la composition ?

M. RIO. M. Gustine se place au point de vue du port du Havre, et je le comprends, parce que, à côté de lui je vois mon excellent ami M. Du Pasquier, président de la chambre de commerce du Havre. Mais vous ne pouvez pas juger du seul point de vue du port du Havre.

M. GUSTINE. Pour les autres ports, nous avons la commission consultative...

M. RIO. Je serais prêt à approuver votre solution si tous les ports étaient dans la situation du Havre, laquelle est unique.

Prenons par exemple Saint Nazaire. Comment confier à un directeur de port le service du pilotage, alors que ce service s'étend sur toute une région allant jusqu'à Nantes. Tandis que le Havre et Rouen ont chacun leur service de pilotage spécial, il y a dans la Loire un service de pilotage unique.

Il y a des bateaux qui ne mouillent même pas à Saint Nazaire, qui continuent sous la direction d'autres pilotes jusqu'à Nantes. L'autorité exclusive de Saint Nazaire ne peut agir, il faut un chef de pilotage placé à ce point terminus, ayant autorité sur tous les pilotes, ceux de Saint Nazaire comme ceux de Nantes, de Belle-Isle ou du Croisic.

Si les pilotes dépendaient d'un seul port, on pourrait évidemment les mettre sous l'autorité du directeur du port. Mais dans la Gironde ou dans la Loire ce n'est pas possible. A Nantes il y a quatre services différents qui viennent aboutir au chef du service du pilotage. Vous ne pouvez charger de ce service par parties les directeurs des ports de Nantes et de Saint Nazaire.

M. GUSTINE. Nous nous sommes placés dans le domaine de l'exploitation du port.

M. RIO. Au Havre, cela se comprendrait. Et encore, le directeur du mouvement du port ne verra que les intérêts de son port, et il aura raison. Mais il y a des intérêts généraux.

M. GUSTINE. Le directeur du port et le chef du pilotage feront partie de la commission. Au fond, il n'y a pas tant de différence entre les deux assemblées.

M. RIO. Démolissons ce qui doit être démoli, mais laissons ce qui peut être utilisé. Comment est composée cette assemblée commerciale ? Elle l'est de telle façon que tous les intérêts sans exception y sont représentés. Alors pourquoi changer ce qui est bon.

M. GUSTINE. Nous avons un organisme existant. Pourquoi lui en substituer un nouveau ?

M. RIO. L'organisme qui existe, c'est l'assemblée commerciale.

M. GUSTINE. Nous prenons le noyau qui existe et nous voulons y adjoindre les personnalités compétentes pour statuer. En réalité il n'y a pas grande différence, et cela semble plus logique.

Du reste, sur ce point il serait intéressant pour vous de recueillir l'avis du directeur des ports au ministère des travaux publics. Nous nous sommes appuyés sur les déclarations faites par des chambres de commerce et sur les avis des trois commissions ministérielles, qui ont reconnu que c'était la solution logique.

M. BRINDEAU, rapporteur. Je dois rappeler à la commission la composition de l'assemblée commerciale telle qu'elle a été prévue dans le texte voté par la Chambre des Députés.

"L'assemblée commerciale comprend:

"Le président du tribunal de commerce, président;

"Un membre du tribunal de commerce;

"Le président du conseil d'administration ou son délégué dans les ports autonomes et, dans les ports non autonomes, le directeur du port ou son délégué ou l'ingénieur des ponts et chaussées qui en remplit les fonctions;

"Un membre de la chambre de commerce;

"L'administrateur de l'inscription maritime;

"Le chef du service du pilotage ou l'officier de port en remplissant les fonctions;

"Un membre du Conseil général;

"Un membre du Conseil municipal;

"Deux armateurs ou leurs représentants;

"Un officier de marine;

"Deux capitaines au long cours ou de marine marchande,
ou, à défaut, deux capitaines au cabotage;

"Deux pilotes de la station;"

(Les membres de phrase concernant les représentants des armateurs et les capitaines au cabotage ont été ajoutés par la Chambre au texte du Gouvernement.)

M. GUSTINE. Nous sommes à peu près d'accord, sauf des différences minimales. Nous maintenons le Conseil d'administration ou la commission consultative, et nous supprimons les membres du tribunal de commerce.

M. RIO. En ce qui concerne le décret rendu en Conseil d'Etat, je fais amende honorable. J'ai fait des choses assez risquées comme sous-secrétaire d'Etat de la marine marchande. J'ai été amené à demander que toutes les questions de tarifs du pilotage soient réglées par décret simple parce que, avec le Conseil d'Etat, on ne pouvait pas aboutir. Alors que nous avons vu le franc passer de la valeur de 100 centimes à celle de 20 centimes, le Conseil d'Etat mettait deux ans pour prendre une décision. Il est tout naturel que je défende l'enfant que j'ai mis au monde alors que j'étais rue Boccador.

M. GUSTINE. A présent, le franc est stabilisé, on n'a plus besoin de mesures exceptionnelles.

Nous pensons aussi que le Conseil d'Etat pourrait être appelé à se prononcer sur la question des zones de pilotage obligatoire.

C'est une toute autre question que M. de Rousiers traitera.

Enfin, à l'article 20, nous proposons ceci:

"Pour tout ce qui concerne l'exploitation du port, le fonctionnement du service du pilotage est placé sous l'autorité du directeur du port ou de l'ingénieur en chef du service maritime.

"Pour toutes les questions d'ordre administratif, le service du pilotage relève de l'administration de l'inscription maritime."

M. RIO. S'il n'y a que cette modification à introduire, il n'est pas utile de renvoyer le projet devant la Chambre. Actuellement, dès que le pilote arrive dans les limites du port, il reçoit directement des instructions du directeur du port. Cela va de soi, et il n'est pas nécessaire de renvoyer le projet devant la Chambre pour y ajouter cette disposition déjà acquise en fait.

M. LE PRESIDENT. La parole est à M. de Rousiers.

M. DE ROUSIERS, président du Conseil d'administration du Comité central des armateurs de France. Messieurs, je remercie d'abord, au nom du Comité des Armateurs, la commission de la marine d'avoir bien voulu entendre les observations de l'industrie que j'ai l'honneur de représenter.

Je viens tout de suite aux amendements qui intéressent de façon plus particulière la navigation.

Je prends d'abord la question des zones.

L'article 2, second alinéa, est ainsi conçu :

"Le capitaine d'un bâtiment soumis à l'obligation du pilotage est tenu de payer le pilote, même s'il n'utilise pas ses services, quand celui-ci justifie qu'il a fait la manoeuvre pour se rendre au devant du navire."

Nous ne protestons pas contre cette mesure dans son ensemble. Le pilotage a un double caractère : il rend service aux navires qui ne sont pas sûrs de leur route, et d'autre part il doit être à la disposition de tous les navires qui peuvent avoir besoin de lui. Il est donc chargé d'une sorte de service public. Pour maintenir ce service public, on comprend que ceux même qui ne font pas appel à son secours soient obligés de le rétribuer.

Mais il y a dans les ports, vous le savez, des zones de pilotage obligatoire et des zones de pilotage non obligatoire. Or ce texte un peu général pourrait permettre

la continuation d'un artifice assez fréquent dans certains ports - je pourrais citer Dunkerque en particulier. La confusion est facile entre les zones obligatoires et les zones non obligatoires. Si le pilote se présente dans une zone obligatoire, sans doute on doit le prendre ou payer ses services. Mais dans une zone ~~obligatoire~~ non obligatoire, le cas n'est pas le même. Nous demandons qu'il y ait une précision à ce sujet.

Nous proposons de modifier le texte comme suit:

"Le capitaine d'un bâtiment soumis à l'obligation du pilotage est tenu de payer le pilote, dans les zones obligatoires, même s'il n'utilise pas ses services, quand celui-ci justifie qu'il a fait la manoeuvre pour se rendre au devant du navire."

Il arrive que des pilotes se tiennent dans une zone plus éloignée; ils vous font signe et vous disent: "Vous devez me prendre pour les trois zones." Il y a là un abus auquel il est nécessaire qu'il soit mis fin.

Je viens à l'article 3 sur lequel je dois attirer votre attention. Je m'attache d'abord à la partie qui vise la franchise du pilotage (alinéa 5):

"Sont également affranchis de cette obligation, quel que soit leur tonnage, les bâtiments à propulsion mécanique remorqueurs, porteurs, dragues, chalands, bateaux annexes, etc., affectés exclusivement à l'amélioration, à l'entretien et à la surveillance des ports et de leurs accès, ainsi que les bateaux du service des phares et balises."

Vous le voyez, cette énumération assez longue est commandée par la définition qui termine la phrase. Les bâtiments en question sont affranchis de l'obligation du pilotage à condition qu'ils soient affectés exclusivement à l'amélioration ou à l'entretien du port. Il s'agit au fond des embarcations appartenant à un service de l'Etat, et pas du tout à un service du commerce.

Or il y a plusieurs catégories de navires appartenant au commerce, deux surtout, qui méritent incontestablement d'être exemptées : ce sont les remorqueurs et les navires de petite pêche. Les patrons de remorqueurs attachés à un port, qui passent toute leur vie à entrer dans ce port et à en sortir en connaissent les accès de la même manière que les pilotes, parce que c'est leur métier journalier. D'autre part, les navires de petite pêche sont incapables de supporter les frais de pilotage et de plus connaissent de ~~même~~ même façon les accès du port dont ils ne peuvent jamais beaucoup s'éloigner.

M. RIO. La situation en fait n'est pas changée. Voulez-vous me dire s'il y a en France un remorqueur ou un bateau de pêche qui, fréquentant régulièrement un port, paye des droits de pilotage ?

M. DE ROUSIERS. Non sans doute. Mais vous voyez cependant que, sous couleur de donner la franchise aux remorqueurs très habilement on la leur retire.

M. RIO. Quel est le remorqueur en France ayant 150 tonnes de jauge nette ?

M. DE ROUSIERS. Il peut y en avoir.

M. RIO. Je ne crois pas, pas plus que de bateaux de pêche.

Si vous n'étiez pas sûr du fait, je serais d'accord avec vous. Il est absolument intolérable de faire payer des droits de pilotage à des bateaux fréquentant régulièrement un port. Mais je crois qu'ils sont de fait exonérés. Je ne vois pas un remorqueur faisant 150 tonnes de jauge nette : tout est pris par les machines et le logement.

M. DE ROUSIERS. Parmi les bateaux de petites pêches, il y en a...

M. RIO. Je ne crois pas. Pourriez-vous me donner des exemples, parce que cela me dépasse ?

M. DE ROUSIERS. Je me permets de rappeler que les bateaux de petite pêche sont ceux qui ne font pas la grande pêche. Il n'y a pas que des bateaux de grande pêche, si vous comptez tous ceux qui ne vont pas à Terre-Neuve ou en Islande.

M. RIO. Ils ne sont pas attachés à un port, ils y viennent plusieurs fois par an...

M. DE ROUSIERS. Comment ! et les chalutiers de Boulogne ! Je parle des chalutiers des petits ports qui peuvent

avoir 150 tonnes de jauge.

M. RIO. Est-ce qu'il payent des droits de pilotage ?

M. DE ROUSIERS. ~~Non~~ Non, seulement je trouve ce texte nouveau très dangereux. Il présente ce caractère que, sous couleur de franchise, il refuse la franchise. En effet il fait une longue énumération de navires qu'il semble affranchir: pas du tout, parce que toute la phrase est commandée par les mots de la fin : "...affectés à l'amélioration, à l'entretien,..."

M. RIO. C'est notre intention d'exonérer des droits de pilotage les remorqueurs et les usagers du port affectés à la pêche petite ou grande.

M. GUSTINE. C'est seulement une question de rédaction.

M. RIO. Alors, si nous sommes d'accord, c'est parfait.

M. BRINDEAU, rapporteur; Nous sommes d'accord.

M. DE ROUSIERS. Autre question plus grave : c'est celle de la licence de capitaine-pilote.

Dans la loi actuellement en vigueur rien n'était précisé. Il y avait l'article 8 de la loi du 12 janvier 1893 indiquant que le régime actuel permet la création de licences de capitaine-pilote dans tous les ports.

En fait, jusqu'ici, cette autorisation n'a pas été mise en usage, excepté pour Marseille. Nous demandions,

lorsque la question a été discutée, que le régime actuel soit maintenu, c'est-à-dire non pas qu'on introduise l'usage des licences de capitaine-pilote dans tous les ports, mais qu'on admette la possibilité d'établir ces licences dans tel ou tel port, à la suite d'une ~~enquête~~ enquête locale et en exigeant des conditions particulières suivant les difficultés d'accès du port. Par exemple, pour les ports ~~sur~~ en rivière, on exigerait une plus grande fréquence d'entrée et des qualifications spéciales.

Mais le texte que nous avons sous les yeux offre un singulier caractère. Il indique que le statu quo sera figé une fois pour toutes. On maintiendra les licences là où elles existent, c'est-à-dire, je crois, à Marseille, Port-Vendres et le Havre, mais nulle part ailleurs on n'en acceptera.

Voici le texte:

"Dans les ports d'accès particulièrement facile où des licences de capitaine-pilote ont été instituées en faveur des capitaines de navires, en vertu d'actes réglementaires, ces licences pourront continuer d'être délivrées aux capitaines de navires possesseurs du brevet de capitaine au long cours, au cabotage ou de la marine marchande."

Autrement dit, on ferme absolument la possibilité d'établir des licences de capitaine-pilote dans tous les ports autres que ceux où il en existe actuellement, et en fait dans tous les ports autres que Marseille.

Or il y a une question non pas seulement nationale, mais internationale. Lorsque nous avons discuté à Genève, en 1923, le statut international des ports, la délégation française a joué un rôle très important. Nous avons obtenu ce grand succès, contrairement à ce que proposaient les Anglais, de faire admettre ce que j'appelle avec orgueil le régime français. Nous avons fait passer dans la convention internationale de 1923 le principe qui est à la base de notre loi du 19 mai 1860, le principe de la réciprocité. L'article premier dit : "Sous le bénéfice de la réciprocité, les pavillons étrangers pourront entrer dans les ports de chaque pays..."

On a fait naturellement à ce principe, qui est la charte de la navigation moderne, certaines additions indispensables, intéressant par exemple le pilotage, la pêche. Et puis on a établi que pour le pilotage chaque pays aurait le droit d'accorder à ses capitaines au long cours ou officiers de la marine marchande des licences de capitaine-pilote leur permettant d'entrer dans leurs ports nationaux.

Ceci n'était pas une innovation. Les Anglais étaient tout à fait partisans des licences de capitaine-pilote, pour la bonne raison qu'ils en ont. Et, malgré la politique très libérale qu'ils pratiquent d'une façon générale, le navigation act de 1904, dans son article 89, dit que désormais on ne donnera plus de licences de capitaine-pilote qu'aux officiers ayant le brevet anglais.

Il en résulte ceci: vous avez des services entre la France et l'Angleterre, pour lesquels les pavillons anglais et français sont en concurrence. Les bateaux anglais entrant dans le port anglais ne payent pas de pilotage, les bateaux français le payent. Dans le port français, les bateaux anglais et français payent le pilotage les uns et les autres. Par conséquent les français payent deux droits de pilotage, et les Anglais un seul. C'est une inégalité évidente que nous consacrons dans notre loi, après avoir fait triompher le principe contraire dans une législation internationale. C'est absolument choquant.

J'appelle tout particulièrement l'attention du Sénat sur cette situation: ce n'est pas seulement une question de commerce, c'est une question internationale. L'armement ne réclame pas ici pour avoir des licences de capitaine-pilote dans tous les ports. Nous savons très bien que c'est impossible. Mais il y a cependant des ports où la question pourra être étudiée.

Il ya un autre point de vue, celui des pilotes. Voilà un homme qui est capitaine au long cours. Il a passé l'examen de pilote, il est pilote. Puis, pour des raisons particulières il reprend du service à bord d'un navire qui fait le service régulier du port où il ~~est~~ ^{était} pilote. A partir du jour où il est capitaine, il n'a plus le pouvoir de gouverner son navire dans les accès du port.

Nous ne demandons pas que les capitaines au long cours

deviennent pilotes; nous demandons que ceux qui sont reconnus capables d'être pilotes dans telle station soient libres d'y faire office de pilote. Il y a ici une déchéance qui, en bonne logique, ne paraît pas être justifiée.

M. RIO. Vous posez la question sur un terrain qui touche au domaine international. Mais il est bien entendu que les capitaines étrangers ne peuvent avoir la licence de capitaine-pilote en France.

M. DE ROUSIERS. Bien entendu.

M. RIO. Alors une seconde question se pose. La licence de capitaine pilote a été créée à Marseille en 1882, et non pas spécialement pour ce port; il n'y a pas de texte qui exclue les autres ports. Depuis 1882, on cherche en vain ~~si~~ dans les autres ports de France - je ne parle pas de ceux où c'est notoirement impossible, - mais nulle part on n'a envisagé et nulle part on n'a demandé la création de licences de capitaine-pilote. Pourquoi ?

M. GUSTIN. La question a été précisément examinée à l'Union des Chambres de commerce maritimes. M. Domere, délégué de la Chambre de commerce de Cette, a déclaré que cette Chambre de commerce le demandait. M. Debaecque, délégué de la Chambre de commerce de Dunkerque, a fait une déclaration semblable. J'ai reçu une communication de la Chambre de commerce de Dieppe qui demande également

la création de cette licence.

M. RIO. Voilà quarante ans qu'ils auraient pu avoir la licence de capitaine-pilote, et c'est maintenant qu'ils la demandent !

M. GUSTINE. Vous savez qui la demande à la Chambre de commerce de Dieppe ? C'est le Directeur général des chemins de fer de l'Etat, qui exploitent la ligne maritime.

M. RIO. Vous allez chercher l'exemple qu'on ne doit pas chercher dans une discussion, l'exemple maximum. Voilà des capitaines qui partent tous les matins de Dieppe et qui y rentrent tous les soirs. C'est l'exception.

M. GUSTINE. Le Directeur général des chemins de fer de l'Etat fait connaître que tous les capitaines de la ligne maritime Dieppe-New-Haven, aussi bien français qu'anglais, se passent de l'assistance des pilotes pour entrer dans le port ou en sortir, même par mauvais temps. Les pilotes n'en perçoivent pas moins des chemins de fer de l'Etat une somme importante.

M. RIO. Le dernier argument, qui vous semble déterminant, me semble très dangereux. Vous parlez d'un capitaine qui a exercé les fonctions de pilote. J'ai vu le cas se présenter en effet. Mais vous savez que les chenaux des ports ne sont pas invariables. Il y a des balisages qui varient à chaque instant. Il suffit que ce

capitaine soit absent pendant quinze jours, pour qu'une épave vienne se mettre dans un chenal et qu'il n'en soit pas prévenu.

Il faut qu'un pilote soit un usager des chenaux, qu'il soit sur les lieux, recevant notification de tous les changements concertés, prévus, ou même des changements occasionnels, accidentels, de manière qu'il ne vienne pas encore compliquer la situation en échouant à côté d'un bateau déjà échoué le bateau dont il a la charge.

Je ne sais pas si, au point de vue même de la navigation, l'armement pourrait revendiquer cela.

M. DE ROUSIERS. Nous ne demandons pas qu'avec n'importe quelle fréquence d'entrées un ancien pilote soit maintenu dans ses fonctions. Il est évident que l'acte administratif qui délivrera la licence de capitaine-pilote dans un port déterminera en même temps les qualifications que devra avoir le titulaire, et aussi la fréquence de ses entrées et de ses sorties du port. Il suffirait que cette fréquence fût interrompue pour qu'il perdît le bénéfice de la licence.

Remarquez que c'est ainsi partout où il y a des licences. Nous ne travaillons pas en l'air; ce n'est pas un roman, c'est de l'histoire.

Vous avez dit à M. Gustine qu'il prenait l'exemple maximum. Tout de même cet exemple existe. Pensez-vous que le capitaine anglais qui entre à New-Haven paye le pilote

M. RIO. Non.

M. DE ROUSIERS. Eh bien, alors ?

M. RIO. Je dis non... Je ne sais pas...

M. DE ROUSIERS. Moi non plus, mais c'est probable.

Et on s'étonne que Dieppe-New-Haven d'un côté, et Calais-Douvres de l'autre soient faits surtout par les Anglais! Il y a des raisons. Il y a là quelque chose de choquant.

M. DU PASQUIER. Le pilotage est souvent un droit qu'on paye et non pas un service qu'on rémunère. Le pilote est nécessaire à cause de la grande question du contrôle : contrôle du sondage qui est pour les bateaux, et contrôle du pilote qui est pour le port, pour la préservation de ses accès. Le pilote, c'est un agent de police. Le Ministre peut être rassuré, nous serons très prudents, au Havre surtout.

M. DE ROUSIERS. Je n'ai que deux remarques à faire encore pour les article 5 et 7.

A l'article 5, il s'agit du pilote de choix. Un certain nombre d'armateurs prennent un pilote de choix au lieu de se contenter du pilote de tour. Ils le rémunèrent comme ils l'entendent, et le pilote de tour, de son côté, doit recevoir une certaine indemnité.

L'article 5 prévoit qu'il recevra le droit de pilotage entier. Le fait, par conséquent, de prendre un pilote de choix

vous imposera d'abord une rémunération d'ordre supérieur, plus la rémunération du pilote de tour. Nous croyons qu'une mesure plus raisonnable serait de donner au pilote de tour 50 p.100 du salaire.

M. RIO? Je ne vais pas vous donner mon sentiment, mais le sentiment des intéressés.

Savez-vous quel reproche ils vont vous adresser ? C'est que vous voulez faire une combinaison financière sur leur dos. Ils prétendent - je n'ai pas pu m'assurer si le ~~raisonnement~~ raisonnement est juste - que vous payez, vous, compagnies de navigation, vos pilotes de choix un prix tel que, si on vous donnait le bénéfice des 50 p.100, vous réaliseriez une économie, que si vous aviez à payer, chaque fois qu'un bateau de vos grandes compagnies entre dans le port, le tarif maximum, cela vous coûterait beaucoup plus cher que le traitement de vos pilotes de choix, même en y ajoutant les 50 p.100 pour le pilote de tour.

M. DE ROUSIERS. Cela suppose qu'un pilote de choix est payé au-dessous du tarif. Alors je ne comprends plus.

M. RIO. Vous savez très bien, Monsieur de Rousiers, que les pilotes de choix ne sont ~~même~~ pas payés au tarif; ils ont des contrats avec les compagnies de navigation; ce sont des salariés de ces compagnies.

M. BRINDEAU, rapporteur. Ces arrangements sont indiscutables.

M. RIO. Si réellement il y a des contrats entre les compagnies de navigation et les pilotes de choix, tendant à les payer à un prix inférieur au tarif, nous pouvons nous demander tout de même si, en ajoutant 50 p.100, il n'y aura pas encore une économie importante pour les compagnies.

M. BRINDEAU, rapporteur; Ce serait un abonnement.

M. DU PASQUIER. Je crois que ces abonnements, en tout cas, sont très chers.

M. DE ROUSIERS. L'article 7 du projet du Gouvernement reproduit les dispositions qui existent. Il ne semble pas qu'il doive y avoir lieu à contestation. Seulement il arrive que les textes législatifs varient parce que les faits économiques changent. Or il y a ici une modification.

Autrefois les bateaux-pilotes abordaient eux-mêmes les bateaux à piloter. Maintenant les pilotes sont généralement sur des bateaux beaucoup plus importants qu'il y a trente ou quarante ans, et c'est une chaloupe de ces bateaux-pilotes qui amène le pilote à bord du bateau à piloter.

On comprend très bien que le texte autrefois ait dit:

"Sauf le cas de faute lourde du pilote, les avaries survenues au bateau-pilote, au cours des opérations de pilotage, au cours de manoeuvres d'embarquement ou de débarquement du pilote, sont à la charge du navire et de la cargaison."

Mais actuellement le bateau pilote n'aborde pas le bateau à piloter, c'est la chaloupe; Il ne peut s'agir que d'avarie^s

à la chaloupe.

M. RIO. On a supprimé ce qui regarde la cargaison. Mais pour le reste, c'est affaire d'interprétation. Nous sommes d'accord. Nous savons quelle est l'opération du pilotage. Le bateau-pilote met en/ panne, l'embarcation se détache et vient apporter le pilote à bord du bateau à piloter. Dès que le pilote est embarqué sur le bateau-pilote, l'opération du pilotage est terminée.

M. DE ROUSIERS. Nous voulons un texte qui épouse plus exactement la réalité des faits actuels.

J'ai terminé. Monsieur le président, je vous remercie beaucoup.

M. LE PRESIDENT. Et moi, messieurs, je vous remercie au nom de la commission.

COMMISSION DES FINANCES

et

COMMISSION DE LA MARINE

réunies

ANNEXE AU PROCES VERBAL

*Finances
et Marine
réunies*

de la séance du samedi 17 décembre 1927

AUDITION DE

M. GEORGES LEYGUES

Ministre de la Marine

M. LE PRESIDENT. Si vous le voulez bien, messieurs, je vais rappeler les termes du questionnaire qui a été adressé à M. le Ministre de la marine et sur lequel va porter son audition. (Assentiment.)

QUESTIONNAIRE ADRESSE AU MINISTRE DE LA MARINE.

PAR LA COMMISSION DES FINANCES

EN VUE DE L'AUDITION DU 17 DECEMBRE 1927

Programme naval

La commission des finances a incorporé dans le budget de 1928 les 125.960 fr. de crédits relatifs à la tranche 1927-1928

Le Ministre de la marine peut-il prendre l'engagement de demander à la Chambre de voter le projet N° 4282 dès qu'elle aura voté le budget ?

Quelle est la situation comparée des forces légères de surface et sous-marins :

- 1° de la marine française;
- 2° de la marine italienne;
- 3° de la marine italienne et de la marine allemande réunies .

Procédure d'anticipation

Le département de la marine s'est servi de la faculté d'anticipation pour réduire des crédits demandés au projet de budget. La Chambre des Députés s'en est servie pour réduire des crédits demandés par le Gouvernement.

La faculté d'anticipation a été ouverte au département de la marine pour faire face à des dépenses imprévues et non pour couvrir des dépenses prévues au budget.

N'y a-t-il pas dans l'emploi qui a été fait de la faculté d'anticipation dans la préparation du budget de 1928 un abus qui doit être rigoureusement évité dans la préparation des budgets à venir ?

Réservoirs à mazout

Quelles mesures le ministre de la marine compte-t-il prendre pour accélérer le programme des réservoirs à ~~maxent~~ combustibles liquides qui est très en retard ?

Quelle est la capacité des réservoirs dont nous pouvons

Quelle est le rapport de cette capacité à nos besoins actuels ?

Quel sera ce rapport en 1932 ?

Quelle est la capacité des réservoirs dont dispose actuellement la marine italienne et dont elle disposera en 1932 ?

Quel est le rapport de cette capacité à ses besoins actuels et à ses besoins en 1932 ?

Les marines étrangères ne prévoient-elles pas la possibilité de passer de la chauffe au mazout à la chauffe au charbon ?

La marine française a-t-elle étudié la même possibilité

Comment sont passés les marchés de mazout ? Pourquoi la marine ne se couvre-t-elle pas de ses besoins par des marchés à livrer passés d'avance aux prix les plus bas ?

Défense des côtes

Quelle est la situation de la défense des côtes ?

Quel est notamment l'état actuel des défenses de Toulon, de la Corse et de la Tunisie ?

La batterie de Cépet est-elle inutile, comme semble l'indiquer le rapport de la commission des finances de la Chambre des Députés ? Ou au contraire est-elle nécessaire pour assurer la défense de Toulon en toute éventualité ?

Quand la batterie sera-t-elle terminée ? Quelles mesures compte prendre le département de la marine pour en accélérer les travaux ?

Le programme de la défense des côtes prévoit-il une

Le programme de 1926 n'est-il pas un minimum au-dessous duquel il serait imprudent de descendre ?

En combien de temps doit-il être exécuté ?

Quelle est l'annuité moyenne à prévoir ?

Le Ministre de la marine estime-t-il que le crédit voté par la Chambre des Députés au chapitre 53, et qui est de 5 millions inférieure à celui qu'il avait demandé, est suffisant pour répondre aux besoins ?

Travaux maritimes

Quels sont les travaux prévus au chapitre 55 ?

Quel est leur degré d'urgence ?

La réduction de 4 millions effectuée par la Chambre des Députés sur le chapitre 55 n'est-elle pas de nature à faire ajourner des travaux urgents ?

Aéronautique

Pour quelles raisons le Gouvernement a-t-il réduit pour 1928 à 1 escadrille le rythme d'accroissement de nos formations aériennes, qui avait été de 3 escadrilles en 1926 et 1927 ?

Quelles mesures le Gouvernement envisage-t-il pour maintenir au budget de 1928 le rythme d'accroissement normal ?

A quelle date sera terminée la constitution des approvisionnements de service courant de l'aéronautique ?

A quelle date sera terminée la constitution du stock de guerre ?

Quelle est l'annuité moyenne à prévoir pour la constitution :

Quelle est la situation comparée des forces de l'aéronautique française et des forces de l'aéronautique italienne ?

Quelles sont les raisons qui ont amené la marine à établir son entrepôt général à Orly ?

La parole est à M. le Ministre de la marine.

M. GEORGES LEYGUES, ministre de la marine. Messieurs, je remercie vos deux commissions des finances et de la marine de m'avoir convoqué aujourd'hui. Je crois en effet qu'une audition du Ministre devant les représentants de ces deux groupements est utile et qu'il ne peut en résulter que du bien.

Je vais faire des réponses précises sur les diverses questions que vous m'avez posées.

Je voudrais d'abord rappeler que, si un certain nombre de mesures n'ont pas été ou ne seront pas à bref délai exécutées, ce n'est pas que la marine n'ait pas prévu tous les crédits nécessaires. Elle a dans l'établissement du budget prévu toutes les sommes qui pourraient lui être indispensables. Mais je rappelle aux deux commissions que nos propositions étaient de 2.775 millions; que, sur les instances de M. le Ministre des finances, qui naturellement a des soucis très lourds et fait valoir des arguments auxquels nous sommes obligés d'être sensibles, nous avons réduit ces propositions à 2.439 millions. A l'heure où je parle, après les compressions faites par la Chambre et celles de la commission des finances du Sénat, nous sommes tombés à 2.439 millions.

Il y a donc une différence de 326 millions entre ce que

que l'effort que vous souhaitez ne sera pas fait. Il ne peut être fait si nous n'avons pas de crédits à notre disposition.

Telles sont les considérations générales que je voulais faire valoir devant vous.

Programme naval

Vous m'avez demandé si le programme naval serait voté avant le 31 décembre. Vous avez vu que j'ai demandé à la Chambre de mettre à son ordre du jour de mardi matin le programme naval. S'il n'y avait pas à la Chambre un groupe faisant de l'obstruction, le programme naval pourrait être voté en une séance. En tout cas sa discussion n'excéderait pas deux séances; par conséquent il sera voté et déposé à temps pour que le Sénat puisse s'en saisir et le voter avant le 31 décembre.

Pour la situation comparée des marines italienne et française, je vais vous donner un état par catégorie de bâtiments, qui vous permettra de faire très exactement la comparaison.

Pour les croiseurs, la France a le Waldeck-Rousseau, l'Ernest Renan...- Je pourrais donner les chiffres globaux, si vous préférez que je n'entre pas dans les détails.

M. LE PRESIDENT. Si vous le désirez, Monsieur le Ministre...

M. LE PRESIDENT. Je suis à votre disposition.

M. HENRY CHERON, rapporteur général de la commission des finances. Vous pouvez nous donner les gros détails.
(Sourires approbatifs.)

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Nous disons que, pour les croiseurs, la France possède le Valdack-Rousseau, l'Ernest Renan, l'Edgar Quinet, 3 Duguay-Trouin. Parmi ces croiseurs, quelques-uns sont à bout de souffle. Mais vous avez du côté italien le San Giorgio et le San Marco qui n'ont à peu près aucune valeur militaire.

L'Italie a 5 croiseurs ex-ennemis et 3 croiseurs d'avant guerre. A ce point de vue nous lui sommes supérieurs.

L'Allemagne a un seul croiseur récent l'Emden. Les autres sont à bout de souffle et n'ont aucune valeur militaire.

L'augmentation prévue jusqu'en 1932 est la suivante:

En France nous aurons 6 croiseurs de 10.000 tonnes.

L'Italie aura 8 croiseurs de 10.000 tonnes, en plus de ce que je viens de dire, et 4 croiseurs de 5.200 tonnes.

L'Allemagne aura 4 croiseurs de 6.000 tonnes.

La situation en 1932 sera la suivante:

France : 3 croiseurs de 8.000 tonnes;

6 croiseurs de 10.000 tonnes neufs.

Italie: 8 croiseurs de 10.000 tonnes

4 croiseurs de 5.200 tonnes.

Allemagne: 4 croiseurs de 6.000 tonnes.

Vous le voyez, pour les croiseurs, la supériorité de la France est très nette et je dirai considérable.

Pour les contre-torpilleurs; nous avons actuellement en service 7 contre-torpilleurs. Ce sont les types Tigre, Jaguar, Chagel, que vous connaissez, excellent bateaux doués de qualités nautiques remarquables, et qui ont été jugés comme tels

Nous aurons en plus 18 contre-torpilleurs de 2.500 tonnes.

L'Italie en aura 12.

L'Allemagne, zéro.

De ce chef, nous tenons toujours la corde.

La situation en 1932 sera la suivante:

La France aura 24 contre-torpilleurs de 2.500 tonnes, très bons bateaux, je le répète.

L'Italie en aura 15.

L'Allemagne en aura zéro.

Là encore la France tient la corde et la tiendra toujours en 1932.

Pour les torpilleurs, nous avons actuellement en service 8 torpilleurs de 1450 tonnes, - Ce sont les nouveaux types Sinoun, - 12 de 800 tonnes, achetés pendant la guerre et qui sont encore bons ; 9 de 1.000 tonnes ex-ennemis ; 6 de 900 tonnes ; Au total 35 torpilleurs, plus 4 qui sont à la limite et 3

L'Italie a 7 torpilleurs de 1300 tonnes, moins bien armés que les Sinoun...- Ici j'ouvre une parenthèse. Les Italiens disent que leurs torpilleurs ont une vitesse supérieure à celle des nôtres. Vous voyez souvent, il est vrai, la presse italienne donner des états de vitesses supérieures aux vitesses de nos navires. Mais il faut dire que les essais ne se font pas comme en France. Ils sont beaucoup plus faciles les bateaux italiens sont moins chargés que les nôtres. Lors-

nôtres et souvent moindre. c'est connu de toutes les marines.

L'Italie a donc 7 torpilleurs de 1300 tonnes, 1 de 1500 tonnes et 40 de 800 tonnes à 1.000 tonnes, construits de 1914 à 1925; 4 de 1500 tonnes; 5 ex-ennemis et 3 de 700 tonnes.

Elle a donc 61 torpilleurs alors que nous n'en avons que 42. Mais je dois faire remarquer que, sur cette masse principale des torpilleurs de 800 à 1000 tonnes, il y en a beaucoup dont la valeur militaire est très médiocre.

Les augmentations prévues pour 1932 sont les suivantes:

Nous aurons en plus 18 torpilleurs de 1500 tonnes, dernier modèle, ayant des qualités nautiques excellentes et bien armés.

L'Italie aura en plus 5 torpilleurs.

L'Allemagne en aura 12.

La situation en 1932 sera la suivante:

Nous aurons rattrapé entièrement l'écart de nombre, et nous aurons la supériorité en qualité.

La France aura 30 torpilleurs de 1500 tonnes;

L'Italie, 14 torpilleurs de 900 tonnes et 16 de 1300 tonnes;

L'Allemagne, 12 torpilleurs de 800 tonnes.

Pour les sous-marins, nous avons en service à ce jour 27 sous-marins de 400 ~~à 1150 tonnes~~ à 1150 tonnes, - ce sont de bons sous-marins; - dont 10 sous-marins ex-allemands; 7 antérieurs à 1915, encore utilisables pendant deux ou trois ans, mais n'ayant pas en réalité de valeur militaire. Je ne les compte pas.

L'Italie a 10 sous-marins de 800 tonnes à 1200 tonnes; - ce sont de bons sous-marins; - et 32 sous-marins de 300 à 400 tonnes qui sont, au dire de tous les experts, aussi bien italiens que français, une poussière de sous-marins qui n'a qu'une valeur militaire médiocre.

L'augmentation prévue est la suivante:

En 1932, nous aurons en plus 56 sous-marins du dernier modèle, excellents et armés des torpilles les plus formidables qui existent, des 550.

L'Italie en aura en plus 17.

Vous voyez le rythme des constructions chez nous et en Italie.

La situation en 1932 sera la suivante:

France : 70 sous-marins;

Italie : 21.

M. LE MARS. Et l'Allemagne ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. L'Allemagne n'a pas le droit de construire de sous-marins, le traité le lui interdit.

Voilà donc où nous en serons en 1932 si nous suivons le rythme prévu, avec l'aide du Parlement, qui ne nous l'a jamais ménagée. Il ne nous a pas toujours donné tout ce que nous demandions, néanmoins il nous a permis de conduire les constructions dans une mesure ~~assez~~ raisonnable.

Vous voyez qu'il n'y a pas de quoi s'alarmer le moins du monde. Actuellement nous sommes dans une situation qui sans doute pourrait être meilleure, mais qui n'est pas aussi mauvaise qu'on pourrait le croire, qu'on s'est appliqué à

Ici je dis devant les deux commissions que pour la France il importe avant tout de posséder la maîtrise dans la Méditerranée. Cette maîtrise, nous l'avons.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Est-ce que M. le Ministre pourrait nous parler de l'aéronautique ?

M. LE PRESIDENT. Nous procédons par questions successives. Il s'agit en ce moment du programme naval.

M. MARTIN-BINACHON. Des indications que nous donne M. le Ministre, il semble résulter que l'Italie a abandonné ses deux croiseurs supplémentaires de 10.000 tonnes. Elle en avait prévu 4 du type Trento.

M. LE MINISTRE. Je vous donne les derniers renseignements.

M. MARTIN-BINACHON. Alors c'est que l'Italie remplace par 5 croiseurs nouveaux ses deux croiseurs anciens.

M. LE MINISTRE. C'est probable.

M. MARTIN-BINACHON. Je crois inutile de discuter sur la tranche du programme naval. Cela viendra lorsque le projet sera en discussion.

M. LE PRESIDENT. C'est cela.

M. CHARLES DUMONT. Nous n'aurons pas l'occasion de vous entendre aussi librement.

M. LE PRESIDENT. S'il y a des questions à poser, il vaut mieux le faire ici afin qu'il y ait discussion.

M. LE MINISTRE. Non, je ne les abandonne pas, mais je donne rang de priorité aux sous-marins.

M. MARTIN-BINACHON. On ne renonce pas aux torpilleurs ? Il semblait qu'on y renonçât.

M. LE MINISTRE. Non du tout.

M. MARTIN-BINACHON. Alors j'ai une question à poser au sujet de leur armement. Les torpilleurs sont armés de 5 canons de 138. Or ces cinq canons sont à l'avant, dans l'axe, superposés les uns par rapport aux autres. Je crois que déjà dans les anciens torpilleurs vous avez éprouvé de grosses difficultés au point de vue du chargement. Le nombre de coups qu'on donne par pièce est peut-être exagéré.

Ces bâtiments peuvent atteindre ~~33~~ 36 noeuds. A cette allure, un vent terrible vient de l'avant, et l'opération qui consiste à porter un projectile de 35 kilogrammes sur le pont est assez difficile. La charge dans ces conditions est très délicate. Je vous demande, Monsieur le Ministre, si vos services techniques ne pourraient pas étudier un affût à canon double, se chargeant par le centre et permettant, à l'aide d'un monte-charge, de charger le projectile par l'entrepont ?

C'est une grosse question. Il y aurait quelque chose à faire dans les plans du bateau.

M. LE MINISTRE. Cette modification est à l'étude.

M. MARTIN-BINACHON. Je m'incline.

Pour les torpilles de 550, je considère les deux tubes triples qui sont dans le milieu comme une erreur. Pour l'attaque en chasse la nuit, avec vos deux tubes triples situés au milieu, je crains que le premier torpillé soit le bateau lui-même.

Je me demande s'il ne vaut pas mieux faire ce qu'ont fait les Allemands : placer à bâbord et à tribord de la coque deux tubes lance-torpille simples pour l'attaque en chasse la nuit.

M. LE MINISTRE. Le service technique a étudié la question que vous venez de poser, mais pour le moment il n'a pas cru devoir modifier le dispositif actuel.

M. MARTIN-BINACHON. Je signale le fait pour l'artillerie. Je crois que c'est une grosse question.

M. LE MINISTRE. Elle est à l'étude.

M. MARTIN-BINACHON. J'aurais une autre question à poser en ce qui concerne l'approvisionnement en eau des torpilleurs. A grande vitesse, ce sont de gros consommateurs. Ils dépensent en huit heures cent tonnes d'eau douce. A-t-on étudié cet approvisionnement en eau ?

M. LE MINISTRE. On a étudié la question.

M. MARTIN-BINACHON. Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

M. BABIN-CHÉVAYE. D'après ce que nous a dit M. le Ministre notre situation sera favorable en 1932, mais à une condition : c'est que toutes nos forces navales soient concentrées. Or ne serons-nous pas obligés d'avoir une partie de nos bateaux éparpillée ?

M. LE MINISTRE. J'ai prévu dans le programme soumis à la Chambre la construction d'unités pour les campagnes lointaines. Maintenant, Monsieur le Sénateur, si nous étions obligés de faire face sur plusieurs fronts, je vous répondrai que nous ferions au mieux. Nous ne pouvons avoir la prétention d'avoir une marine qui affirme sa supériorité à la fois sur toutes les

mers et contre tous les adversaires. J'ai dit que la préoccupation de la France doit être d'avoir la maîtrise de la Méditerranée. C'est à quoi nous tendons.

Je ne suppose pas que l'Allemagne demain soit en état de nous faire la guerre effectivement avec sa marine; si elle est contenue dans les limites où les traités lui imposent de rester, nous n'avons rien à craindre de ce côté. S'il faut prévoir que nous ayons en face de nous l'Angleterre, faites vous-même la réponse: nous nous ferons couler honorablement. Je ne veux pas prévoir cette hypothèse.

Je commence par dire que nous garderons le contrôle des routes maritimes entre la métropole et les colonies, ce qui est capital, et que, le cas échéant, nous pourrions transporter des troupes rapidement vers les colonies qui se trouveraient menacées; que nous défendrons nos côtes métropolitaines; que nous serons les maîtres dans la Méditerranée; et que, cela posé, nous pourrions avoir une marine d'appoint très puissante qui, au point de vue politique et naval, sera capable de jouer un rôle décisif à certaines heures. Il ne m'appartient pas d'aller plus loin.

Procédure d'anticipation

La procédure d'anticipation me semble une procédure excellente, à condition qu'on n'en abuse pas, et qu'il n'en résulte pas - excusez l'expression - un camouflage du budget. Il faut que cette procédure soit loyale et honnête.

Lorsqu'un ministre doit faire face à des obligations impérieuses et urgentes, s'il n'a pas à sa disposition les crédits convenables, et s'il s'agit d'un problème de défense nationale comme il s'en peut poser pour la marine, le fait

de laisser au ministre la faculté d'anticiper est une précaution nécessaire. Le tout est de ne pas dépasser les limites légales; et je suis de votre avis : si on les dépasse, on a tort, il ne faut pas les dépasser.

Dans la constitution des budgets, on peut envisager deux procédés. Ou bien on prévoit des crédits exagérés, dépassant les besoins. Alors évidemment, il n'y a pas lieu d'avoir recours à la procédure d'anticipation, aux crédits supplémentaires. On peut avoir au contraire des annulations ou des reports.

Ou bien on prévoit des crédits trop resserrés en se disant "Je ferai appel à la procédure d'anticipation." Je crois qu'il ne faut pas abuser de ce procédé. Le mieux est de prévoir les crédits dans la mesure où ils sont nécessaires.

Il peut se faire d'ailleurs qu'en cours d'exécution, par suite d'augmentation de la main d'œuvre ou des matières premières, ou pour toute autre raison indépendante de la volonté du Gouvernement, il y ait lieu d'user de la faculté d'anticipation. C'est autre chose, mais c'est encore une occasion de faire jouer la procédure.

M. RAIBERTI, rapporteur du budget de la marine. Sans doute la faculté d'anticipation est une nécessité industrielle pour faire face aux dépenses imprévues et assurer la soudure des exercices. Mais, comme vous le dites, si la faculté d'anticipation est une bonne chose, il faut se garder d'en abuser.

Or j'ai malheureusement constaté, dans l'étude du budget de 1928, qu'on avait à diverses reprises abusé de cette faculté et qu'on avait commis un véritable détournement de la faculté d'anticipation dans l'établissement du budget par le ministre de la marine aussi bien que dans le contrôle fait de ce budget par la commission des finances de la Chambre.

Je donnerai deux exemples.

Sur le chapitre 45 - Intendance - Stocks de guerre, au sujet des réservoirs à combustibles liquides - qui sont, vous le savez, très en retard, pour des causes indépendantes de votre volonté, - d'après le projet de budget les travaux à prévoir au cours de l'exercice 1928 se monteront à 43 millions. La conséquence était de demander 43 millions de crédits.

Ce n'est pas ainsi que vous procédez. Après avoir dit: "J'aurai à faire face à 43 millions de dépenses", vous déduisez 15 millions et vous dites: "Je vais les imputer sur la faculté d'anticipation.

Par conséquent la faculté d'anticipation ne vous sert plus à faire face à des dépenses imprévues, elle vous sert à couvrir des dépenses normales du budget. Je dis que c'est un véritable détournement de cette faculté.

Ce qui est grave, c'est de créer un précédent. En effet la commission des finances de la Chambre, au lieu de vous arrêter dans cette voie, vous y pousse et s'y jette à son tour. C'est vous alors qui en pâtissez.

Sur le chapitre des constructions navales, qui sont gérées par la direction des constructions navales, la commission des finances de la Chambre a fait au chapitre 47 une réduction de 4 millions; sur le chapitre 48, elle a fait une réduction de 5 millions. Et elle dit dans son rapport: "Si les crédits ne vous suffisent pas, vous avez l'article 91 de la loi de finances qui vous ouvre la faculté d'anticipation; vous n'avez qu'à y faire appel."

Et alors, allant plus loi, dans la crainte que cette faculté d'anticipation ne soit pas suffisante, elle a augmenté de 10 millions le crédit d'anticipation qui vous était offert. Dans ces conditions, vous remarquez que la faculté d'anticipation ne sert plus, comme vous l'indiquiez tout à l'heure, à faire face aux dépenses imprévues et à assurer la ^{soudure} ~~zinzare~~ des exercices; elle sert à ouvrir au ministre de la marine des crédits supplémentaires sans autorisation et sans contrôle du Parlement.

Ce procédé aboutit à fausser complètement la sincérité du budget et même à détruire l'équilibre budgétaire, puisque vous inscrivez des dépenses dans le budget et, au lieu d'y faire face par des recettes de l'exercice courant, vous les couvrez par des recettes de l'année suivante. Le résultat est d'installer à l'état permanent le déficit dans le budget de la marine. C'est une procédure extrêmement dangereuse. J'ai tenu à vous le signaler pour que vous preniez les mesures les plus sévères et les plus rigoureuses pour que des errements de cette nature ne se renouvellent plus.

M. LE MINISTRE. Je suis tout à fait de votre avis. Mais quelle est la situation ? et que peut faire le ministre de la marine quand on lui dit : "Nous allons retrancher des crédits que vous demandez dix, vingt, trente millions; vous aurez la faculté d'anticipation;", et quand on augmente spontanément le chiffre des crédits d'anticipation que la marine avait demandé ? Je reconnais que le procédé n'est pas bon, et je l'avais reconnu avant même que vous ayez présenté votre observation.

Vous direz que ce n'est pas une excuse, mais je ferai remarquer que la faculté d'anticipation pour le budget de la marine représente à peine un dixième des crédits. Etant donné les réductions considérables qui ont été opérées sur ce budget sans défendre la procédure que je crois en effet mauvaise, je crois pouvoir dire qu'en fait la marine n'a pas excédé une limite raisonnable : 10 p.100.

M. RAIBERTI. Ce n'est pas l'usage que je critique, c'est le détournement de la faculté d'anticipation.

Il y a un troisième exemple. Au chapitre 52, - artillerie navale, vous aviez demandé 167 millions de crédits. La commission des finances de la Chambre a abattu 40 millions en vous disant que vous payeriez sur anticipation.

M. CHARLES DUMONT. J'assiste à cette discussion comme membre de la commission des finances et rapporteur du budget de la guerre. Je me retourne vers M. le rapporteur général qui représente ici l'orthodoxie financière.

Ce mot "faculté d'anticipation" est d'une langue qui nous est totalement inconnue. Si je ne me trompe, dans le budget de la guerre, en particulier dans la troisième section qui est la partie industrielle, nous connaissons deux sortes de crédits : crédits de paiement et crédits de d'engagement.

Les crédits de paiement, c'est ce qu'on peut payer dans l'année. Il nous est arrivé et il nous arrivera de proposer au Sénat d'opérer des réductions sur les crédits de paiement demandés par le Gouvernement et même consentis par la Chambre pour transporter ici 30 millions, là 40 millions aux crédits de d'engagement. Cela veut dire que nous avons, autant que faire

Se peut, acquis la certitude que ces sommes ne pourront être effectivement payées au cours de l'exercice, mais correspondre à des marchés qu'il peut être intéressant de passer et qui seront réalisés et payables au cours de l'exercice suivant.

Les crédits de paiement, c'est ce que le budget doit prévoir. Il est intéressant de ne pas enfler le budget par des paiements qu'on n'aura pas à faire. Le sens des réductions que nous opérons, ce n'est pas de supprimer la possibilité de construction d'un avion, d'un canon, d'un fusil; c'est de dire que cet avion, ce canon, ce fusil ne sera pas fait cette année et partant n'aura pas à être payé. Nous faisons ce travail pour réduire cette inflation budgétaire apparente à la mesure des paiements qui seront réellement à effectuer.

Paiements autorisés par les crédits de paiement; report autorisés : la somme égale ce qui peut être dépensé en 1928. Si quelque chose de plus a été demandé, nous le reportons aux crédits d'engagement.

Cela, c'est une doctrine claire et simple, et qui ne peut en aucune façon comporter l'autorisation de payer dès cette année des sommes qui ne sont pas prévues au budget. En effet on peut poser ce dilemme - puisque le dilemme est du style classique - : Ou bien il s'agit d'un crédit d'engagement; et alors la somme n'est pas à payer cette année. Ou bien il s'agit d'un crédit de paiement, et il doit être prévu au budget en équilibre.

Si nous laissons donc des crédits d'anticipation, cela semble dire qu'ils iront aux crédits d'engagement. Mais un crédit d'anticipation ne saurait être un crédit supplémentaire arbitraire et d'avance accordé.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je réponds à la question que me pose M. le rapporteur de la guerre.

Le Ministre de la marine est dans une situation différente de celle du Ministre de la guerre, parce qu'il a un programme naval que nous ratifions par une loi. Nous autorisons chaque année, nous allons autoriser prochainement l'exécution d'une tranche de ce programme. En principe, la faculté d'anticipation a été établie par une loi de finances pour permettre au ministre, lorsqu'il est en avance sur son programme, étant donné que le Parlement s'est déjà prononcé, d'anticiper sur la suite à donner à ce programme.

M. CHARLES DUMONT. Lorsqu'il y a des crédits de paiement?

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Oui.

M. CHARLES DUMONT. Ce sont des crédits de paiement non couverts par des recettes ?

M. LE MINISTRE. M. le rapporteur général a raison. C'est l'article 9 de la loi de finances du 31 mars 1912.

M. CHARLES DUMONT. Excusez mon manque de mémoire. Je me permets de penser qu'il y a là un objet utile pour les réflexions de M. le rapporteur général. C'est peut-être dans ce cas qu'il y a lieu de voir si ces crédits d'anticipation tels qu'on les a conçus en 1912, c'est-à-dire à une époque déjà lointaine, n'ont pas à être revus pour être transformés plus ou moins en crédits d'engagement. C'est une question que je continue à me poser.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. J'ai répondu sur le principe. En fait c'est justement parce que nous avons pensé qu'on faisait

un usage un peu large parfois de la faculté d'anticipation, que nous avons posé la question à M; le ministre de la marine

réservoirs à mazout

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Vous savez, messieurs, que de plus en plus le mazout remplace le charbon comme combustible à bord de toutes les unités navales. Il faut que le mazout remplace le charbon à peu près totalement parce qu'il donne plus de calories, partant plus de puissance.

La question du mazout est pour nous une question vitale. Je ne dirai pas que la situation soit bonne. Nous devons avoir des stocks que nous n'avons pas, des réservoirs que nous n'avons pas.

Je ne dis pas que nous n'avons rien. Nous construisons des réservoirs, nous en avons de prévus. Mais, étant donné le développement de la marine française, étant donné que le nombre des unités augmente et que, en leur donnant plus de rapidité, il faut leur donner plus de calories, le mazout s'impose.

Nous devrions pour les besoins de la marine française avoir un stock de 1700.000 tonnes de mazout - mettons 2 millions de tonnes. Nous sommes loin ce compte. Mais enfin la guerre n'est pas pour demain. Nous n'en avons pas plus de 200.000 tonnes.

Il nous manque beaucoup de réservoirs. Ils sont très chers à construire. Nous en avons pour contenir 200.000 tonnes. Nous en avons en construction pour 200.000 tonnes de plus, et à l'étude pour 450.000 tonnes.

Maintenant, messieurs, la question du pétrole n'intéresse pas seulement la marine. Il faut que la France ait une politique du pétrole, non pas seulement pour la marine, mais pour la guerre et pour les industries. Le problème du pétrole en ce qui concerne la marine n'est qu'un des termes

de ce problème d'ordre général.

Le Gouvernement a déposé un projet de loi sur la politique du pétrole. Le programme inclus dans ce projet nous agréé, à nous marins. S'il est adopté, comme je l'espère, comme je le crois, nous aurons par là de très grandes facilités pour construire et aménager nos réservoirs de pétrole. Rien ne nous empêchera d'imposer aux sociétés qui obtiendraient des licences ou des autorisations l'obligation formelle de construire en des points que la marine déterminera des réservoirs pour contenir un nombre de tonnes que la marine déterminera. Je vois là dans un avenir prochain un moyen pour la marine de hâter la construction de ses réservoirs, d'avoir à sa disposition l'outillage indispensable pour obtenir tout le pétrole qu'elle sera appelée à utiliser en cas de guerre.

D'autre part, la marine est en pourparlers avec les colonies pour leur demander leur participation dans la construction de réservoirs de pétrole ^{dans les} ~~aux colonies~~ colonies. Elles y sont intéressées comme nous, et le budget général de l'Etat est assez chargé, ce n'est pas à vous que je l'apprendrai. Si nous pouvons obtenir des colonies un allègement de la charge qui pèse sur nous, ce sera une bonne chose pour la marine.

Certaines colonies sont riches et peuvent nous aider pour installer chez elles des réservoirs à pétrole. A Casablanca nous en avons déjà. Mais en Indo-Chine, à Tahiti, à Madagascar, il sera intéressant d'avoir des réservoirs où pourront se ravitailler et les vaisseaux de guerre et les navires de commerce en même temps qu'ils fourniront à la marine française le moyen de défendre les colonies en cas de besoin.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je ne me serais pas permis de citer les chiffres qu'a apportés l'honorable ministre de la marine, s'il ne l'avait fait lui-même...

M. LE MINISTRE. Je parle ici en confiance? J'ai le devoir de vous apporter des chiffres exacts.

M. LE PRESIDENT. Les chiffres que donne M. le ministre doivent être confidentiels;

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je vous rends hommage, monsieur le Ministre. Mais, connaissant ces chiffres seulement comme membre d'une commission dont les travaux doivent rester confidentiels, je ne les aurais pas pris si vous ne les aviez pris vous-même.

Depuis une dizaine d'années le Parlement a incorporé dans les budgets successifs des crédits pour la construction de réservoirs. Chaque année ces crédits se sont trouvés inutilisés dans une proportion considérable et reportés. Pourquoi? Parce qu'il y avait constamment des discussions entre les services intéressés de la marine sur le point de savoir s'il fallait mettre les réservoirs ici ou là. Et alors, en cas de guerre, par suite de l'insuffisance de nos réservoirs, de l'insuffisance de notre stock de combustibles liquides, au bout de quelques semaines les navires s'arrê^{er}aient, incapables de manœuvrer et de sortir du port, faute d'être alimentés.

Voilà la situation où nous sommes; il faut la voir telle qu'elle est.

M. JOSEPH CAILLAUX. Qu'est-ce que l'Italie a fait ?

M. LE MINISTRE. Je vais répondre.

Pendant longtemps on a cherché des emplacements. C'est un problème qui a été difficile à résoudre. Le programme est main

tenant établi de façon définitive.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Bien.

M. LE MINISTRE. Il ne l'était point: il l'est. Il s'agit maintenant de l'exécuter. Nous y travaillons avec toute la diligence dont nous sommes capables. Jusqu'ici nous avons manqué de spécialistes pour ces travaux; nous n'avions pas les ingénieurs indispensables. Nous en avons davantage maintenant. En tout cas le programme est établi, l'emplacement des réservoirs parfaitement fixé et répondant aux besoins de la marine. Leur capacité est fixée, et on travaille à exécuter ce programme.

Vous m'avez demandé si on pouvait substituer la chauffe au charbon à la chauffe au mazout à un moment donné. D'après mes renseignements, aucune marine de guerre ne songe à procéder à cette substitution.

Cependant, pour les cargos, en Hollande, on fait des expériences avec le charbon pulvérisé. J'ai envoyé un ingénieur à Rotterdam, - il y est en ce moment, - pour étudier sur place l'emploi du charbon pulvérisé. Il fera un rapport, nous verrons la suite à y donner. Nous avons envisagé le cas où peut-être - nous n'y croyons pas, mais enfin il faut tout prévoir, - nous pourrions à l'occasion employer le charbon pulvérisé pour des navires de servitude dans les ports.

M. RIO. Vous croyez que sur les cargos on peut employer indifféremment la chauffe au mazout et la chauffe au charbons? Mais sur tous les cargos sans exception on peut employer l'une ou l'autre chauffe. Sur tous les bateaux marchands les chaudières sont installées de telle sorte que, s'il y avait disette de mazout, on puisse chauffer au charbon. Je ne sais pas si, au point de vue technique, la marine militaire peut faire de

même, mais tous nos cargos sont construits pour les deux chauffes.

M. LE MINISTRE. M. Rio a raison. Les cargos ont quelque fois deux chauffes. Est-ce possible pour les bateaux de guerre qui doivent avoir le maximum de puissance, de posséder deux chaudières...

M. RIO. Pardonnez-moi d'entrer dans cette discussion - ce n'est pas même une discussion technique.- Il n'y a pas de chaudières spéciales pour le mazout et le charbon. Il y a un dispositif pour le mazout et un double foyer où on peut brûler du charbon. C'est une organisation à faire, mais depuis qu'on utilise la chauffe au mazout, on l'a faite.

M. LOUIS TISSIER. Les Anglais le font.

M. RAMBERTI. La question des ~~exhaustibles~~ réservoirs à combustibles liquides est tellement grave que vous me permettez d'insister et de demander des précisions.

Comme M. le ministre de la marine l'a dit très justement, nous nous sommes heurtés, dans la période de début, à des difficultés naturelles tenant à la complexité du problème et à la mise en train d'une entreprise très considérable, tout à fait nouvelle. C'est ce qui explique que nous ayons eu une série de reports dans les années qui viennent de s'écouler. Mais ces reports ont été diminuant d'année en année; ils disparaissent à partir de cette année. La période des reports est close et nous entrons dans la période normale d'exécution. Quelle est la situation, Monsieur le ministre ? Je voudrais la préciser devant vous.

D'après le programme de l'Etat-major vous devez avoir en 1938 1500.000 tonnes de réservoirs à mazout, 185.000 tonnes de réservoir à gazol.

Quelle est la situation au premier janvier 1928 ? Nous avons seulement 180.000 tonnes de réservoirs à mazout et 15.700 tonnes de réservoirs à gazol. Reste à construire, de 1928 à 1938, 1.320.000 tonnes de réservoirs à mazout et 167.000 tonnes de réservoirs à gazol, cela en 11 ans.

On peut donc calculer le tonnage moyen que nous devons construire annuellement pour réaliser ce programme dans ces onze années.

J'ai fait ce calcul : c'est 130.000 tonnes par an. Or, en 1927 nous n'avons construit que 52.000 tonnes, et en 1928 nous n'en construirons que 80.000. La question très précise que je vous pose est celle-ci : prenez-vous vos dispositions, puisque nous sommes, à partir de cette année entrés dans la période ~~normale~~ normale, d'exécution, pour construire, à partir de 1929, 130.000 tonnes par an, et qu'est-ce que cela vous coûtera ?

Le prix de la tonne est évalué à 400 francs. Par conséquent 130.000 tonnes vous coûteront 52 millions par an. Cette année vous prévoyez, comme je le disais tout à l'heure, 43 millions. Mais ayant fait appel à la faculté d'anticipation, vous n'avez inscrit au budget que 23 millions.

Nous allons voter le budget pour le 1^{er} janvier. Vous vous mettrez tout de suite à la préparation du budget de l'année suivante. Prendrez-vous vos dispositions pour inscrire dans le budget de 1929 les 52 millions nécessaires pour construire 130.000 tonnes de réservoirs à mazout, annuité permettant d'exécuter le programme ?

M. LE MINISTRE. Oui, si le projet de loi relatif au pétrole n'est pas voté. J'ai dit tout à l'heure que je devais m'appliquer à alléger le budget de la marine de la construction de ces réservoirs. Si nous pouvons obtenir des sociétés autorisées à importer ou à raffiner du pétrole qu'elles construisent ces réservoirs pour nous et tout de suite, il sera inutile de les mettre à la charge de l'Etat.

Nous allons ^{avoir} ~~xxxxxxxx~~ pour 1928 80 millions. Pour 1929 nous verrons. Au cours de l'année 1928 nous aurons certainement tranché la question de la politique du pétrole. Les commissions sont d'accord avec moi : c'est un allégement pour nous de n'avoir pas à construire. Il faut attendre jusque là. Nous construirons en 1928, c'est entendu; ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ les crédits sont prévus. Pour 1929, il faut attendre que la question soit réglée par le Parlement.

M. RAIBERTI. A condition que cela ne coûte pas plus cher de faire appel aux sociétés.

M. JOSEPH CAILLAUX. Cela coûtera au consommateur, qui me paraît être le même personnage que le contribuable.

M. LE MINISTRE. Cela arrive souvent.

M. JOSEPH CAILLAUX. Quelles sont les réserves en mazout de l'Italie ?

M. LE MINISTRE. L'Italie cache volontiers ce qu'elle fait.

M. JOSEPH CAILLAUX. Mais vous avez un service de renseignements.

M. LE MINISTRE. Nous savons tout de même qu'elle a environ ce que nous avons, à 20.000 tonnes près; peut-être moins que nous, mais enfin il vaut mieux prévoir qu'elle en a plus, peut-être 215.000 ou 216.000 tonnes, pas davantage. Nous sommes donc

à peu près à niveau.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Monsieur le Ministre, d'après les explications qui ont été échangées entre M. Raiberti et vous, vous espérez qu'en 1938 vos réservoirs seront construits et pourront permettre l'alimentation convenable ?

M. LE MINISTRE. Oui, je l'espère.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Et pour 1934, date qui nous préoccupe justement à la commission de l'armée, vous espérez avoir construit la moitié de ces réservoirs ?

M. LE MINISTRE. Oui; et tout ~~mais~~ cela même dépend de la façon dont sera réglée la politique du pétrole.

M. Caillaux fait observer que j'ai indiqué la solution pratique et raisonnable.

M. JOSEPH CAILLAUX. Oui, de quelque façon que l'on comprenne l'amodiation des pétroles, je crois être d'accord avec le Gouvernement, sinon sur l'ensemble de son projet, mais sur la nécessité d'avoir une politique du pétrole, et d'imposer, comme contre-partie des licences qui seront accordées, l'obligation de constituer des stocks qui donneront satisfaction aux besoins de la défense nationale.

Je reconnais, je l'ai dit tout à l'heure, que ce sera pris sur le dos du consommateur. C'est entendu, mais c'est un moyen habile de parvenir à avoir des stocks de pétrole et de mazout; à mon avis, c'est de beaucoup ce qu'il y a de mieux.

M. LE MINISTRE. Je compléterai l'observation de M. Caillaux en disant que non seulement nous imposerons l'obligation de constituer des stocks, mais déjà dans la loi est

déjà prévue l'obligation d'avoir comme stocks à notre disposition tout le tonnage nécessaire.

M. JOSEPH CAILLAUX. Nous allons donner un monopole à un groupement. Nous ne le donnerons qu'à une condition : c'est que nous aurons des garanties au point de vue de la défense nationale.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Vous imposerez à ces sociétés non seulement l'obligation de constituer des stocks, mais un délai pour leur constitution ?

M. LE MINISTRE. Bien entendu, la quantité et le délai sont déterminés.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. De sorte que ces stocks seront constitués avant 1934 ?

M. LOUIS TISSIER. C'est l'intérêt des sociétés elles-mêmes.

M. FARJON. N'existe-t-il pas dès maintenant des réservoirs privés d'un tonnage important ?

M. LE MINISTRE. Si il en existe, dont le tonnage égale à peu près ce que nous avons nous-mêmes.

M. JOSEPH CAILLAUX. Alors il y en aurait pour 200.000 tonnes ?

M. LE MINISTRE. Oui, 200.000 tonnes de réservoirs privés.

M. JENOUVRIER. Que la guerre mangera.

M. LE PRESIDENT. A propos du mazout, il reste une question à poser à M. le Ministre. C'est la question des

contrats d'achat. Achetons-nous en première main ? en seconde main ? par adjudication ?

M. LE MINISTRE. Le système d'achat pratiqué par la marine est celui qui est conforme aux règles d'administration publique, c'est-à-dire par appel à la concurrence. La liste des fournisseurs appelés est dressée toujours par la marine d'accord avec l'Office national des combustibles liquides. Nous ne faisons rien en dehors de cela.

J'ajoute que souvent nous consultons même le Ministre des affaires étrangères, parce qu'il peut y avoir des questions à côté susceptibles de nous amener à acheter ou non à tel ou tel fournisseur.

M. LE PRESIDENT. - Nous arrivons à la question de la défense des côtes.

M. LE MINISTRE.- La défense des côtes avait d'abord fait l'objet d'un programme, en 1922, qui comportait des sommes formidables. Nous avons pensé, en 1926, qu'il fallait le resserrer et porter l'effort sur un certain nombre de points particulièrement sensibles.

Ce que nous voulons, c'est assurer la défense des ports militaires, cela va de soi, et des grands ports marchands.

La défense de Toulon sera assurée par la construction de trois batteries: la batterie de Cépet, la batterie de Lacride et la batterie de Porquerolles.

La reconstruction de la batterie de Cépet a été contestée à la Chambre et dans certains articles de journaux; il est certain qu'il n'y a actuellement aucune défense sérieuse à Toulon, étant donné les calibres qu'emploient maintenant les cuirassés.

M. CHARLES DUMONT.- Il n'y a pas du tout de défense.

M. JENOUVRIER. - Quel est le rapporteur à la Chambre?

M. LE MINISTRE. - M. Henry Paté. Les objections qu'on a fait valoir contre les défenses nouvelles prévues pour Toulon me rappellent ce mot d'un Marseillais: "La République est menacée", lui disait-on; - "elle se défend par la majesté de ses institutions", répondit-il. Toulon se défend par la splendeur de son passé, pourrait-on dire, mais il faut autre chose.

La batterie de Cépet est indispensable, certes, mais les trois batteries sont indispensables; toutefois nous commençons par la plus importante: celle de Cépet.

M. LE PRESIDENT. - Marchez-vous vers des dépenses éparpillées ou vers une concentration?

M. LE MINISTRE. - J'ai dit que nous avons considéré le programme naval de 1922 comme impliquant des dépenses excessives; nous avons donc concentré nos efforts, au lieu de les éparpiller, vers les grands ports marchands et les ports militaires. Les points sensibles doivent être défendus par l'artillerie adéquate à nos besoins: c'est le programme naval que nous avons arrêté, auquel nous travaillons et que nous réaliserons.

M. Giordan - Avez-vous prévu aussi quelque chose pour la Corse ?

M. LE MINISTRE. - Bien entendu. Nous ne la négligeons pas. Nous avons commencé par les points sensibles: Toulon, Bizerte, la Méditerranée, les grands points d'appui de la flotte, les grands magasins; la Corse ne doit pas être négligée, d'autant plus que les Italiens ont des points d'appui importants, alors que nous n'avons pas grand chose.

M. MARTIN-BINACHON. - Au sujet de la Corse, il résulte de la visite de la commission de la marine, que de très graves questions doivent être soulevées, mais je n'en fais pas état pour l'instant, je me réserve pour tout à l'heure. En ce qui concerne Toulon, il est certain que les trois batteries sont absolument nécessaires: Cépét, Lacride et Porquerolles. C'est un non-sens de voir notre plus grand port de guerre défendu par sa flotte et dans l'impossibilité de la défendre. Comment voulez-vous que la flotte puisse s'y ravitailler alors que la Chambre a supprimé ses batteries ? Je ne comprends pas ?

M. LE MINISTRE. - Je n'ai pas accepté

M. MARTIN-BINACHON. - En ce qui concerne la Corse on commettrait une erreur en refaisant simplement la

batterie qui se trouve sous la caserne de Bonifacio; elle ne servira à rien; il faut de ce côté un programme complet. Il est parfaitement inutile de dépenser de l'argent pour reconstruire une batterie là où elle existe.

M. BERGEON. - M. le Ministre de la marine a déclaré qu'il était entendu que, pour la défense de Toulon, on construirait trois batteries : Cépet, Lacride, Porquerolles. En ce qui concerne la batterie de Lacride, et par voie de conséquence, celle de Porquerolles, il avait été prévu qu'elles seraient armées de pièces de 240. Vos services ne songent-ils pas à remplacer ces pièces par des pièces de 305 ?

M. LE MINISTRE. - C'est décidé. Nous substituons le 305 au 240.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Monsieur le Ministre, avez-vous songé, dans vos moyens de défense, à engager des conversations avec le département de la guerre pour utiliser les éléments de voie ^{ferrée} ~~fixée~~ qui longent la côte en y installant de l'artillerie lourde sur voie ferrée utilisant la voie normale?

M. LE MINISTRE. - Nous sommes en conversation constante avec la guerre; il y a une collaboration étroite entre la guerre, ^{la} marine et l'artillerie.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Vous utilisez des éléments de voie ferrée voisins de la côte, à voie normale, pour l'artillerie lourde sur voie ferrée?

M. LE MINISTRE. - C'est à l'étude, c'est prévu.

M. LE COMTE DE BLOIS. - C'est une défense très efficace; vous savez qu'aux Dardanelles, l'amiral Salūn a été très gêné par des pièces dont il ne pouvait connaître l'emplacement.

Il est clair qu'on doit utiliser des moyens de défense aussi efficaces que ceux dont je parle; si vous avez envisagé cette forme de défense, je vous remercie, Monsieur le Ministre, de vos explications.

M. LE MINISTRE. - C'est dans le dernier programme, celui de 1926 que nous avons substitué à celui de 1922 : 44 batteries mobiles sont prévues.

M. FARJON. - Je voulais poser la même question que M. le Comte de Blois : Ces batteries sur voie ferrée ne sont munies que de pièces de petit calibre et de faible portée.

M. LE MINISTRE COMTE DE BLOIS. - Non.

M. FARJON. - Je fais cette observation, parce que pour le matériel d'artillerie à grande portée, il faut tout un plan d'ensemble; il est nécessaire de prévoir des installations spéciales.

M. LE MINISTRE. - Nous prévoyons tout ce qu'il faut; mais toutes les pièces ne sont pas sur voie ferrée, il y en a sur tracteurs.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Vous dites que la question a été retenue dans le programme de 1926, mais nous n'en avons pas eu connaissance.

M. LE PRESIDENT. - M. le Ministre vient d'en parler. Quel est le minimum au-dessous duquel on ne peut descendre et en combien de temps pensez-vous l'exécuter ?

M. RAIBERTI. - M. le Ministre nous a dit qu'il y avait un programme établi en 1922, se montant à 1300 millions; comme on a estimé qu'il coûtait trop cher, on l'a réduit à 800 millions; il doit être terminé en 1942.

C'est un minimum minimorum; la raison c'est qu'avant la guerre, c'est le ministère de la guerre qui était chargé de la défense des côtes; il y avait alors un millier de pièces réparties sur tout le littoral, avec des calibres variant entre 19 et 240; ces pièces ont été retirées du littoral et portées sur le front; il reste 189 pièces dont la portée maxima est de 10.000 mètres, alors que les bateaux ont des pièces tirant à 25.000 mètres, et même, - les cuirassés, - à 40.000 mètres. Par conséquent, il est indispensable de mettre, au moins nos ports de guerre en état de défense et de réaliser, dans les délais prévus, ce programme minimum de 1926. Mais, pour le réaliser, il faut de l'argent, et pour cela, deux conditions sont nécessaires: 1° il faut que vous le demandiez, 2° que le Parlement le donne. Cette année-ci, vous avez fait une demande trop modeste: au chapitre 53 "artillerie navale", 29 millions, et au chapitre 57 "travaux maritimes", - car les crédits sont répartis entre l'artillerie navale et les travaux maritimes, - 10 millions, soit 39 millions. Or, l'annuité moyenne, pour réaliser ce programme en 1942 est de 52 millions; il y a donc une certaine différence entre les 39 millions demandés par le département de la marine et l'annuité moyenne qui aurait dû être inscrite au budget. Mais la chambre a opéré une double réduction: elle a réduit le crédit de 5 millions sur le chapitre 53 et de 890.000 francs sur le chapitre 57, de sorte que vous ne disposez plus que de 32 millions, soit 20 millions au-dessous de l'annuité moyenne.

J'ai été tellement ému de cette situation que j'ai demandé à la Commission des finances de faire une réduction indicative de 1000 francs, sur le chapitre 53, pour vous permettre de retourner devant la Chambre et demander le rétablissement du crédit. Je vous pose la question. Etes-vous disposé à obtenir le rétablissement de ce crédit ?

M. LE PRESIDENT.- Et à vous battre pour l'obtenir ?

M. RAIBERTI. - Si vous vous contentez du crédit

la Chambre, ce n'est pas en 1942, mais en 1952 que le programme sera terminé.

M. CHARLES DUMONT. - Des programmes à si longue échéance ne sont plus des programmes.

M. LE MINISTRE. - Je tiens à rappeler à la Commission que j'avais demandé 73 millions, mais j'ai dû subir à la fois des abattements et des réductions.

M. LE PRESIDENT. - Les abattements, c'est la solidarité gouvernementale, nous n'y revenons pas, mais les réductions, cela concerne le parlement.

M. RAIBERTI. - La commission des finances de la chambre a dit qu'il y avait des reports; or j'ai vérifié cette assertion: il n'y aura pas de report de 1927 sur 1928.

M. LE MINISTRE. - Non, il n'y en aura pas.

M. CHARLES DUMONT. - Quand nous avons vu M. l'amiral Salaün, avec M. Doumer, il semblait que si la batterie de Cépet n'était pas construite, c'était en raison de l'état satisfaisant des coupoles, mais que les crédits avaient été demandés.

M. RAIBERTI. - Non, les crédits ont été demandés depuis 1923 seulement, mais ce sont des crédits au compte-gouttes, et comme le ministre de la marine est à l'étroit pour la défense des côtes, je le prie de bien vouloir demander les crédits nécessaires.

M. LE PRESIDENT. - La question précise est celle-ci : nous allons demander au sénat de voter une réduction de 1000 frs à titre indicatif, pour obtenir le retour du chapitre devant la chambre, et nous prions M. le

Ministre d'insister auprès de la Chambre pour le rétablissement du crédit.

M. CHARLES DUMONT. - Nous avons été très émus de ce qui a été dit à la Chambre, et il est nécessaire que vous usiez de toute votre autorité sur l'autre assemblée pour obtenir le crédit nécessaire pour la batterie de Cépét.

M. LE MINISTRE. - Je l'ai dit, et cela a été voté; cette batterie est indispensable.

M. BERGON. - Vous avez dit, Monsieur le Ministre, que le programme de 1922 avait fait place à un programme nouveau, celui de 1926. Le Parlement a-t-il été appelé à connaître de ce programme de 1926 ?

M. LE MINISTRE. - Non, il n'avait pas ^à en connaître.

M. CHARLES DUMONT. - Ce n'est pas un programme au sens légal du mot.

M. BERGON. - Il n'est pas possible à la commission compétente de prendre connaissance de ce programme ?

M. LE MINISTRE. - Je puis vous en donner les grandes lignes: il est constitué par des pièces de gros calibre, par exemple par des pièces de 340 pour les ports et les points les plus sensibles; ce sont des pièces qui tirent à 40 kilomètres; il y a également des pièces de 155 mobiles tirant à 26.000 mètres. Ce sont, par conséquent, des pièces d'une portée énorme, qui dépasse la portée moyenne des pièces existant à bord des cuirassés. Les nouvelles pièces mises en batterie sont donc des pièces de premier ordre.

M. BERGON. - L'apaisement que je cherche est celui-ci:

je voudrais savoir si les points essentiels de nos côtes sont défendus utilement, et si nos grands ports marchands ont également une défense suffisante.

M. LE MINISTRE. - Oui, monsieur Bergeon; c'est notre souci constant : concentrer tous nos efforts sur les points sensibles: grands ports marchands et ports militaires, en y installant les grosses pièces dont j'ai indiqué le calibre et la portée.

M. LE PRÉSIDENT.- Je crois, Monsieur Bergeon, que vous avez l'apaisement que vous désirez.

M. FLAISSIERES.- Je voudrais aussi quelque apaisement à propos d'une question d'actualité; elle concerne les côtes voisines de notre département; il est malheureusement trop évident que nous sommes tous les jours l'objet de provocations, si ce n'est plus, de la part d'un voisin quelque peu belliqueux; j'ai entendu un collègue, qui représente une grande île voisine française, exprimer des craintes, non seulement au point de vue de ce qui pourrait arriver au port de Toulon, mais aussi au sujet du ravitaillement, très difficile en alimentation de la population de la Corse, puisqu'il faut appeler la grande île française par son nom. Je demande M. le Ministre s'il peut nous donner sur ce point quelque apaisement et si nous pouvons compter qu'il a entre les mains les moyens nécessaires de parer à une éventualité aussi grave que celle-là : nos compatriotes menacés de n'avoir pas de farine.

M. SARI. - Nous sommes, en effet, très inquiets au sujet de notre ravitaillement en blé. Lorsque le Maréchal Pétain est venu en inspection en Corse, il y a trois ans, il a traversé le pays; j'ai eu l'honneur de l'accompagner et je me souviens qu'il eut cette exclamation : "pays admirable, mais qu'advviendrait-il en cas de blocus? Vous mourriez de faim, vous n'avez pas la moindre parcelle de

culture, pas la moindre emblavure". C'est un fait connu et évidemment la question a été posée; des enquêtes ont été faites. J'ai été appelé, comme maire et conseiller général à donner mon avis; j'ai pu fournir des explications précises comme président du syndicat général de la Corse, il m'a été donné de pouvoir communiquer des documents intéressants. M. l'intendant général m'a assuré que des rapports auraient été demandés; ici-même au ministère de la guerre on m'a affirmé que l'autorité supérieure se préoccupait de la question d'établir un plan d'ensemble, non seulement d'encouragement à la culture du blé en Corse, mais en attendant qu'elle pût fournir elle-même des emblavures nécessaires pour l'alimentation du pays, la question a été envisagée de faire venir en Corse, de l'extérieur les blés nécessaires, de manière à pouvoir, en cas de guerre ou de blocus, suffire à l'alimentation du pays pendant un certain temps.

Le syndicat agricole s'est préoccupé d'encourager en Corse la création de minoteries qui auraient des produits sur place, qui arriveraient, en quelque sorte, à créer des blés indigènes; les Corses seraient ainsi peu à peu entraînées à la culture du blé, encouragées qu'ils seraient par les achats successifs et annuels faits par ces minotiers. On pourrait ainsi arriver, dans quelques années nous l'espérons, à assurer le ravitaillement du pays. Actuellement, je le répète, ce ravitaillement est inexistant.

Nous nous sommes donc préoccupés de ces questions et il n'y a pas de réunion du syndicat agricole de la Corse ni du Conseil général sans qu'elles soient posées. Que faites vous pour le ravitaillement en blé du pays ? C'est une question primordiale, et je crois que vous apporterez un grand apaisement aux patriotes corses si vous leur donnez l'assurance qu'en cas de guerre, non seulement les militaires, mais aussi la population civile, seront ravitaillés en blé.

M. LE MINISTRE. Ma réponse à la question posée par MM. Flaissières et Sari sera très simple : Le ravitaillement de la Corse n'est pas confié à la Marine. C'est la Guerre qui est chargée de constituer des stocks, et la Marine est chargée de permettre aux convois de passer .

Si nous avons en Méditerranée des forces suffisantes, nous assurerons le passage des convois qui ravitailleront la Corse, aussi bien que la France, car la question se pose également pour la métropole. Le problème consiste donc à avoir en méditerranée une force suffisante pour faire face à la force rivale que nous pouvons prévoir et l'empêcher de bloquer, non seulement les rivages de la Corse, mais aussi les rivages de l'Algérie et de la France. Seule la force navale est capable d'assurer la sécurité du ravitaillement de la Corse, comme celui de la France . D'ailleurs, la dernière guerre l'a prouvé : Si les marines britannique et française n'avaient pas eu la maîtrise de la mer, la guerre se serait terminée beaucoup plus tôt, par notre défaite; car nous n'aurions été ravitaillés, ni en vivres, ni en matières premières, ni en renforts, et le front de terre se serait écroulé, si le front de mer n'avait pas tenu. (Très bien!)

M. FLAISSIERES. Le front de mer, actuellement, pourrait tenir ?

M. LE MINISTRE. Oui, monsieur le sénateur; j'ensuis absolument convaincu.

M. EMILE SARI. Monsieur le ministre, votre réponse s'est placée sur un plan très élevé. Sur la question qui consiste à assurer le ravitaillement de l'île par la protection des convois, nous sommes bien d'accord.

Mais je vois la question d'un point de vue plus particulier. Je crois savoir que, le ravitailement de l'île n'étant possible qu'à la condition de stocker des blés dans l'île, ces stocks ont été proposés par l'Intendance militaire. Mais l'écoulement de ces stocks, en temps de paix, ne peut être assuré qu'à la condition que la Guerre et la Marine veuillent bien se ravitailler sur place, au fur et à mesure de leurs besoins. La Guerre ne peut actuellement assurer l'écoulement de toutes les farines qui seraient stockées en Corse. On a demandé, paraît-il à votre département - je ne sais pas si le fait est exact - s'il consentirait à collaborer à cet écoulement des blés et farines stockés en Corse. Et l'on m'a dit que le département de la Marine aurait refusé. Voilà comment la question se pose.

M. LE MINISTRE. Je n'ai jamais entendu parler de cela. Tout ce que je sais, c'est que la Guerre s'est chargée officiellement de constituer les stocks de ravitaillement de la Corse, et que la Marine est chargée d'assurer le passage des convois. Jusqu'à présent, il n'y a pas autre chose.

M. LE PRESIDENT. Quelqu'un d'entre vous, messieurs, a-t-il encore une observation sur ce point ?...

Nous passons à la question suivante :

Travaux Maritimes

"Quels sont les travaux prévus au chapitre 55 ? - Quel est leur degré d'urgence ?- La réduction de 4 millions effectuée par la Chambre des Députés n'est-elle pas de nature à faire ajourner des travaux urgents ?"

La parole est à M. le ministre .

M. LE MINISTRE . Les travaux prévus à ce chapitre présentent, en effet, un caractère d'urgence. Il y a, par exemple, des travaux aux digues de Cherbourg, où des fissures ont été constatées, et qui, par grosse mer, risqueraient d'être emportées sur une certaine distance.

Des travaux sont nécessaires également aux brise-lame de Bizerte, qui montrent des lignes de fracture dangereuses en cas de tempête.

Les travaux de l'Ecole Navale sont aussi d'extrême-urgence. Nos futurs officiers sont logés dans des conditions telles qu'on en a honte lorsque des officiers étrangers relâchent à Brest et vont visiter cette école.

Si l'on nous supprime les crédits, il n'y a rien à faire. Nous remuerons de la terre, mais les terrassements qu'on fera seront de l'argent perdu, du travail perdu, parce que le vent et la pluie les feront de nouveau couler. Il y a donc intérêt à nous donner des crédits suffisants.

Il y a encore d'autres travaux, afférents à la réorganisation des arsenaux de Brest et de Toulon, à l'extension de l'Ecole des mécaniciens de Lorient. Il faut, à Toulon, organiser des quais pour recevoir les sous-marins. A Missiesy et ailleurs nous n'avons pas de quoi les abriter.

A la question : Ces travaux sont-ils urgents ? je réponds donc très nettement oui.

M. RAIBERTI, rapporteur du budget de la marine. Monsieur le ministre, vous aviez demandé, à ce chapitre 55, un crédit de 32 millions de francs.

La commission des finances de la Chambre, très légèrement, a opéré une réduction de 7 millions, en donnant comme raison que les crédits n'avaient pas été utilisés dans les années précédentes et que, cette année-ci, il y aurait encore un report important de 1927 sur 1928. Or, s'il y a eu des reports au cours des dernières années, pour les raisons générales que vous avez exposées, ces reports ont été en diminuant et cette année ils ont complètement disparu.

J'ai sous les yeux l'état des crédits d'engagement. Au 13 novembre, sur le crédit du chapitre 55, vous aviez, comme ouverture de crédits - crédits votés et reportés - 14.618.000 fr. Les dépenses engagées au 15 novembre étaient de 14.476.000 fr. Donc, vous n'aurez pas un sou de report.

M. LE MINISTRE. En effet.

M. LE RAPPORTEUR DU BUDGET DE LA MARINE. Alors, je pose la question suivante.

Vous nous avez dit qu'il y avait des travaux urgents à faire dans les ports, pour la réparation des jetées à Cherbourg et à Bizerte, et surtout pour l'aménagement de ports de flottilles, pour recevoir nos sous-marins et les nouvelles unités du programme naval.

M. LE MINISTRE. Parfaitement.

M. LE RAPPORTEUR DU BUDGET DE LA MARINE. La commission des finances de la Chambre a opéré sur ce chapitre un abatement de 7.760.000 fr. Vous avez demandé à la Chambre de

rétablir ce crédit. La Chambre a rétabli 3.360.000 fr, mais elle a maintenu une réduction de 4 millions de francs.

M. LE MINISTRE. C'est cela.

M. LE RAPPORTEUR DU BUDGET DE LA MARINE. Je propose, au nom de la commission des finances du Sénat, une réduction indicative de 1.000 fr, pour vous ~~aux~~ donner le moyen de revenir devant la Chambre. Etes-vous disposé à demander à la Chambre le rétablissement des 4 millions ?

M. LE MINISTRE. Parfaitement, et je vous remercie.

M. LE PRÉSIDENT.

Aéronautique

"Pour quelles raisons le Gouvernement a-t-il réduit pour 1928 à 1 escadrille le rythme d'accroissement de nos formations aériennes, qui avait été de 3 escadrilles en 1926 et en 1927 ?

"Que les mesures le Gouvernement envisage-t-il pour maintenir au budget de 1928 le rythme d'accroissement normal ?

M. LE MINISTRE. Messieurs, les demandes initiales de la Marine pour l'aéronautique ont été réduites dans des conditions sensibles, et la Marine s'est trouvée en présence du dilemme suivant: faire porter la réduction des crédits sur la fabrication d'appareils nouveaux, ou la faire porter sur les stocks de pièces de rechange des escadrilles existantes. Elle a pensé qu'il valait mieux adopter la première solution c'est à dire réduire les constructions d'appareils, et ne pas réduire les stocks de pièces de rechange, moteurs, etc., afin d'avoir, non pas un grand nombre d'appareils médiocre-

ment ou incomplètement armés, mais d'avoir toujours sous la main, fussent-ils moins nombreux, des appareils bien armés et puissants.

Contraints de faire un choix, nous avons pensé qu'il valait mieux avoir vingt avions bien armés, prêts à partir avec tout le nécessaire, plutôt que d'en avoir vingt-cinq ou trente, dont dix ou quinze ne seraient pas tout à fait en état, le cas échéant, de remplir leur mission.

M. CAILLAUX. Très bien!

M. LE MINISTRE. Si nous avions eu la totalité des crédits, nous n'aurions pas été réduits à cette extrémité.

M. LE PRÉSIDENT. Monsieur le rapporteur, êtes-vous satisfait de cette explication ?

M. LE RAPPORTEUR. Oui, monsieur/le président.

M. MARTIN-BINACHON. Je désirerais poser à M. le ministre de la marine une question qui est fort importante.

Le ministère de la marine a en service trois catégories d'hydravions, les bombardiers, les hydravions et amphibies de reconnaissance, et les appareils de chasse.

La marine a en service très peu d'appareils, je crois 9 types. Or, elle a en cours d'essai, en construction ou en commande, 23 ou 24 types différents. Vous avez notamment :

- pour les hydravions bombardiers, un Nieuport, un Cams, un Paulhan-Pillard, un Farman 67;

- pour les hydravions de reconnaissance, un Richard Denhaut bimoteur, un Cams 50 bimoteur; un Cams 51 bimoteur; un Latham bimoteur Jupiter 380 CV; un Latham bimoteur Farman 520 CV; un Cams 51 G.R.;

- pour les amphibies de reconnaissance, un Richard Denhaut triplace, un Lioré Olivier Léo, un Besson, un Villier un Biche, un Gourdon; etc.

Je demande où en sont les essais de ces divers appareils, dont au mois de mai 1927 quelques-uns étaient en essai à Saint-Raphaël, notamment le Richard-Denhaut bimoteur et l'amphibie Besson. Je voudrais savoir quels sont les types qui ont donné satisfaction.

On reproche, avec raison, à mon sens, à la Marine, de faire trois d'essais, de chercher l'idéal sans jamais le trouver, de ne jamais s'arrêter à un type. Je pose la question et je voudrais bien avoir une réponse de M. le ministre.

M. LE MINISTRE. Je vous remercie de me poser cette question, parce que cela me permettra de dissiper un malentendu. Les avions dont vous parlez sont des prototypes.

M. MARTIN-BINACHON. Oui.

M. LE MINISTRE. C'est très important. Ces prototypes sont construits sur les ordres du service aéronautique du ministère du Commerce, pas même avec nos crédits, pas sur notre budget. Il faut bien nous expliquer là-dessus.

Nous ne construisons pas de prototypes, et je vous dirai un mot tout à l'heure de la constitution du service de l'aéronautique, que je trouve, quant à moi, médiocre. Il faut remettre tout ça au point, il faut serrer les vis et les boulons; il y a beaucoup de frottements et beaucoup de flottement.

Les types d'avions que nous avons adoptés jusqu'à présent, je vais vous les dire.

C'est le Wattine (?) de chasse. C'est le Lévy-Biche de chasse, dont le Commandant de Laborde me disait, il y a peu de jours beaucoup de bien. C'est le Levasseur triplace 450 CV Lorraine. C'est, comme hydravions, le Goliath Jupiter de bombardement, qui a fait ses preuves au Maroc;...

M. MARTIN-BINACHON. Nous sommes d'accord.

M. le MINISTRE. ... le Latham bimoteur Jupiter de reconnaissance, qui est bon; le Cams d'observation ...

M. MARTIN-BINACHON. Le Cams 37, 450 CV Lorraine; c'est celui que vous devez mettre en service sur le Suffren ?

M. LE MINISTRE. Oui.

M. MARTIN-BINACHON. C'est le meilleur de tous.

M. LE MINISTRE. Je ne dis pas que ce soit le meilleur de tous. Je cite ceux qui sont bons ou très bons, en rapportant devant vous l'opinion des spécialistes, des utilisateurs de ces appareils, comme le Commandant de Laborde.

M. MARTIN-BINACHON. On retient le Biche, alors ?

M. LE MINISTRE. Oui, le commandant de Laborde m'a dit, il y a peu de temps, que c'était un appareil qui donnait satisfaction.

Il y a aussi le Cams 51 de reconnaissance, dont il n'existe qu'un seul exemplaire, qui n'est pas construit en série, mais qui donne toute satisfaction.

Voilà ce que la Marine a et ce qu'elle entend garder. Quant aux autres appareils dont vous parliez tout à l'heure,

et dont on parle souvent dans les journaux, nous ne les avons pas, nous ne les commandons pas en série.

Puisque j'ai ouvert cette parenthèse, je voudrais dire un mot de l'organisation de l'aéronautique. Je considère, en ce qui touche la Marine, que le fonctionnement du système actuel est plein d'inconvénients.

La Marine dit au service de l'Aéronautique du ministère du Commerce : "J'ai besoin d'un hydravion." C'est le service du ministère du Commerce qui commande le prototype. (Mouvement)

M. JOSEPH CAILLAUX. Je demande la parole.

M. MARTIN-BINACHON. Ce n'est pas vous qui commandez; ce n'est pas sur votre demande ?

M. LE MINISTRE. Si; je dis : "Nous avons besoin d'un hydravion à peu près de tel ou tel genre." Mais c'est le service de l'aéronautique du ministère du commerce qui le commande. C'est lui seul, et non pas nous, les utilisateurs, qui suit la construction. Et même pour la réception des appareils c'est ce service qui y procède.

J'ajoute même qu'avant ce que j'ai décidé en 1926 - petite réforme, mais qui avait un grand intérêt - dans la commission d'acceptation définitive du type, la Marine ne figurait pas. Nous avons, depuis cette réforme, la présidence et la majorité de la commission de réception. Mais j'estime que ce n'est pas suffisant et qu'il faut arriver à la modification de ce système. Il est indispensable que les services utilisateurs, en l'espèce la Marine, représentée par les hommes compétents qui volent sur la mer - ce qui n'est pas

la même chose que de voler sur terre - aient voix au chapitre plus qu'ils ne l'ont actuellement.

Le système actuel présente de très graves inconvénients. Avant cette petite réforme de 1926, il s'est produit des cas comme celui-ci. Quand je suis arrivé au ministère de la marine, au début de 1926, j'ai été saisi tout de suite de la question des avions Blanchard. Il s'agissait d'avions qu'on avait fabriqués pour nous. On nous avait dit : "Voilà vos avions." Or, nos officiers spécialistes, nos techniciens n'étaient pour rien dans la construction de cet appareil. Résultat : accident mortel ! J'ai été obligé de mettre au rebut 25 avions .

M. JOSEPH CAILLAUX. C'est charmant !

M. LE MINISTRE. Je cite ces faits, parce qu'il est bon que les Commissions soient au courant.

Tant qu'on n'aura pas établi une liaison plus étroite entre le service constructeur et le service utilisateur, tant qu'on n'aura pas donné aux techniciens de ce dernier - puisqu'il y va de la vie des pilotes - le droit de suivre la construction, de qualifier un type et de le recevoir, nous irons toujours à des surprises. On nous imposera des types médiocres qui, à l'usage, ne donnent pas les résultats qu'on en espérait.

Nous avons écarté énormément de types; nous avons réduit le plus possible le nombre des fabricants. Il y a eu des erreurs commises; elles étaient inévitables et je ne critique personne. Au début, quand l'aviation a pris un caractère militaire et qu'il a fallu construire des avions

pour l'armée et la marine, on s'est trouvé en présence d'un problème très complexe, et les erreurs étaient inévitables. Il ne faut pas qu'elles recommencent aujourd'hui.

A mon avis, la plus grande erreur, à l'origine, a été de ne pas concentrer dans les mêmes mains, au moins dans une certaine mesure, la construction, la surveillance de la construction et l'utilisation.

J'ai l'intention de demander, à bref délai, que cela soit fait; j'en ai déjà averti mon collègue du Commerce.

J'ai provoqué, la semaine dernière, la réunion, chez M. Bokanowski, du général Rujo, directeur de l'aviation militaire, de l'Amiral Frochet et des représentants de l'aviation maritime, et je leur ai demandé de voir s'il n'y avait pas moyen d'organiser les constructions de l'aéronautique d'une manière plus adéquate.

M. LE PRÉSIDENT.- La parole est à M. Caillaux.

M. JOSEPH CAILLAUX. M. le ministre vient de répondre par avance à ma question, en disant que le Gouvernement s'en occupe. Car c'est bien une question de gouvernement; il n'y a pas d'article de loi qui vous gêne ?

M. LE MINISTRE. Non, cela peut être réglé par décret.

M. JOSEPH CAILLAUX. Par conséquent, c'est une question à étudier au sein du Gouvernement. M. le ministre vient de nous dire qu'on l'étudie. Sur le fond, je suis tout à fait de son avis; le système actuel ne me paraît pas tout à fait rationnel.

M. L. E. PRESIDENT. La difficulté est née de la suppression du sous-secrétariat d'Etat de l'aéronautique, parce que le rattachement au Commerce a été contesté par les militaires et les marins...

M. LE MINISTRE. Non, ce n'est pas cela.

M. LE PRESIDENT. Il faut chercher une formule; mais tant qu'il y aura diversité des services, ce sera assez délicat.

M. LE MINISTRE. En vérité ce n'est pas cela. Les observations que j'ai présentées à la commission me paraissent l'avoir frappée. En effet, quand la marine a besoin d'un hydravion, il est inadmissible que ce ne soit pas elle qui commande le prototype et qui en surveille la construction. Lorsqu'on construit un sous-marin, les officiers qui doivent le commander sont sur le chantier et se rendent compte si ce qu'on fait est bon ou mauvais. Il faudrait qu'il en soit de même pour ~~nos~~ nos avions.

M. MARTIN-BINACHON. Ce que vous désirez, c'est avoir la maîtrise de vos commandes et la maîtrise de vos réceptions.

M. LE MINISTRE. Oui.

M. CHARLES DUMONT. Et pour passer les marchés ?

M. LE MINISTRE. Cela m'est égal.

M. CHARLES DUMONT. Il y a là un point sur lequel j'appelle votre attention. L'aviation intéresse les services techniques de la guerre, de la marine, des colonies et du commerce. Il ne faut pas que ces services se fassent concurrence

entre eux, et c'est précisément pour cela qu'il y a intérêt à ce que l'exécution des marchés relève d'un organe central.

M. MARTIN-BINACHON. Il faut centraliser les marchés, nous sommes d'accord là-dessus.

M. LE MINISTRE. Vous avez raison. D'ailleurs, il y a une commission des marchés, où sont représentés les services de la Guerre, de la Marine et des Colonies.

M. LE PRESIDENT. Nous passons à la question suivante:

"A quelle date sera terminée la constitution des approvisionnements de service courant de l'Aéronautique? - A quelle date sera terminée la constitution du stock de guerre?"

"Quelle est l'annuité moyenne à prévoir pour la constitution : 1° des approvisionnements du service courant; 2° du stock de guerre?"

M. LE MINISTRE. Je réponds à la première question. Les approvisionnements du service courant ne sont pas, à mon avis, ce qu'ils devraient être, mais ils sont loin d'être aussi déficitaires qu'on le croit ou qu'on le dit.

Par exemple, nous avons en réserve 50 avions, en remplacement des avions en service en temps de paix.

Pour les moteurs, nous avons 50 moteurs de rechange prêts à remplacer des moteurs usés sur les avions en service. J'ai pourtant lu dans certains journaux que nous n'en avions aucun !

Approvisionnement de service courant, pièces détachées de moteurs, c'est un approvisionnement qui est un peu

faible; mais nous avons prévu, pour le renforcer, des annuités qui varient de 15 à 30 millions, à partir de 1928.

M. CHARLES DUMONT. J'ai une question à poser qui se ~~re~~ relie à l'ordre de préoccupations qu'exprimait tout à l'heure M. Raiberti.

Hélas! on peut dire que, en règle générale, les armes qui se perfectionnent ne procurent, dans le domaine de la guerre et de la marine, aucune économie, parce qu'elles forcent toutes les autres armes à se perfectionner elles aussi. Cependant, de temps à autre, on peut avoir l'espoir qu'une arme nouvelle qui apparaît nous fasse faire des économies.

Le programme de la défense des côtes est évidemment fort lourd et coûteux. Est-ce que la Marine poursuit des expériences de manière à avoir si l'utilisation de l'aéronautique ne pourrait pas, dans certains cas, alléger le programme de la défense des côtes, y suppléer en partie, nous procurer des économies? Car - notre collègue M. Raiberti en conviendra - un programme qui s'étend aux années 1942 et 1952, ce n'est plus exactement un programme, ce sont plutôt des espérances.

La question est donc la suivante: Est-ce que l'étude des questions d'aéronautique navale permet de concevoir, avec les champs de torpilles, avec les flottilles légères, une défense des côtes peut-être plus efficace, en tout cas moins coûteuse que celle qui consisterait à immobiliser tout le long des côtes d'énormes canons?

M. LE MINISTRE. Vous avez tout à fait raison, et la Marine est entrée dans cette voie. C'est même la raison essentielle pour laquelle elle a réformé le programme de 1922 et lui a substitué le programme de 1926, qui comprend, pour

assurer la défense des côtes, non seulement les canons de gros calibre et les batteries mobiles, mais aussi l'aviation, mais aussi les sous-marins côtiers et les appareils d'obstruction des ports. C'est à dire que nous comptons mettre en oeuvre, pour la défense des côtes, tous les moyens que la science moderne met à notre disposition. (Très bien!)

Je voudrais dissiper toute espèce de doute dans l'esprit de messieurs les sénateurs. On a dit qu'on n'avait pas constitué les stocks de guerre, appareils de rechange, moteurs etc., en assez grand nombre. Messieurs, je n'étais pas là, mais je défends mes prédécesseurs et je dois dire à la vérité que si, lorsque les types d'avions n'étaient pas encore fixés, lorsqu'on tâtonnait - et l'on a tâtonné longtemps - si à ce moment on avait constitué des stocks de rechange pour ces appareils, on aurait fait des dépenses énormes et souvent on pure perte. En fait, on a constitué certains stocks, et le résultat est que nous avons, par exemple, un stock de 421 moteurs d'avion sans emploi. Or, un moteur, c'est cher !

Vous voyez donc qu'il fallait agir avec prudence, et lorsque mes prédécesseurs ont hésité à constituer trop rapidement des stocks de rechange, ils ont été plus sages qu'on ne le croit, car ces pièces et moteurs de rechange risquaient de devenir inutilisables.

M. CHARLES DUMONT. Il vaut beaucoup mieux faire de la mobilisation industrielle.

M. LE PRÉSIDENT. La question suivante est ainsi conçue :

"Quelle est la situation comparée des forces de l'Aéronautique française et des forces de l'Aéronautique italienne ?"

M. LE MINISTRE. Au sujet de la comparaison des forces italienne et française, je dois d'abord présenter une première observation. Je l'ai déjà faite tout à l'heure, je la renouvelle: l'Italie cache avec beaucoup de soin ce qu'elle fait et il est assez difficile d'avoir des précisions et des chiffres exacts. Le président du conseil, M. Mussolini, étant à la fois ministre de la guerre et de la marine, combine ses affaires et les mêle de telle manière qu'il est malaisé de savoir ce qui se passe.

Cependant, nous possédons des chiffres approximatifs qui marquent évidemment qu'à l'heure où je parle l'aviation italienne est en avance sur nous. Ce n'est pas douteux; elle doit avoir 24 escadrilles, et nous en avons 18. L'écart n'est pas énorme; il vaudrait mieux qu'il n'existe pas.

Nous allons travailler à réduire cet écart le plus possible. Mais enfin, j'ai lu dans certains journaux que nous avions à peine 60 ou 80 appareils, contre 150 ou 200 ! Non, il faut voir les choses comme elles sont, il ne faut rien dissimuler, mais il ne faut pas exagérer non plus.

M. LOUIS TISSIER.- Est-ce que les escadrilles sont d'égale composition dans l'un et l'autre pays ?

M. LE MINISTRE. A peu près, mais en Italie, les escadrilles de chasse sont un peu moins nombreuses que chez nous: 12 appareils, au lieu de 15. De sorte que l'écart est un peu moins grand qu'on pourrait le penser si l'on considérait seu-

lement le nombre des escadrilles de part et d'autre. Mais enfin cet écart existe, il faut le reconnaître et il faut travailler à le réduire.

M. CHARLES DUMONT. L'Italie n'a-t-elle pas de très beaux types déjà réalisés d'avions de bombardement ?

M. LE MINISTRE. Ils ne valent pas mieux que les nôtres.

M. MARTIN-BINACHON. A ce sujet, je voudrais poser une question à M. le ministre de la marine. Au cours de notre voyage en Corse, nous avons été très inquiets de voir la situation au point de vue aviation. Il est certain que la Corse n'a aucun camp aménagé.

Or, depuis 1920, on poursuit l'exécution de deux projets; l'un, qui aurait dû être réalisé depuis longtemps, c'est d'aménager, entre le Gravonne et le Prunelli, un camp d'aviation qui s'appelle le Campo del Oro.

La Guerre a envoyé trois missions, la Marine en a envoyé trois également. Des rapports très bien étudiés ont été faits, et l'on a estimé finalement que, pour 800.000 fr, valeur 1926, on aménagerait ce camp. Je demande où en est la question.

Je reconnais que le ministère de la Guerre est engagé; mais d'après la réponse du ministre de la guerre, il semble qu'on n'ait rien fait. Les terrains appartiennent en partie à la Marine, d'autres doivent être achetés par la Guerre. L'achat est-il fait ? A-t-on aménagé le terrain ou doit-on l'aménager ? D'après le programme, le camp devait être terminé au 1^{er} janvier 1929. Or, j'y insiste, que vous n'ayez pas d'avions ou d'hydravions en Corse, à la rigueur

je le veux bien, mais que vous n'y ayez pas de camp d'aviation, à l'heure actuelle, c'est impardonnable ! Quelqu'un de qualifié, à qui j'en parlais l'autre jour, me répondit qu'on n'avait pas prévu la dépense. J'estime que ne pas dépenser 800.000 francs pour aménager le Campo del Oro, c'est presque un crime !

M. LE MINISTRE. Les travaux d'aménagement de ce camp sont en cours d'exécution. La Guerre, à qui nous le demandions s'est décidée à y participer.

M. MARTIN-BINACHON. Voilà un projet qui est à l'étude depuis 1920. Nous sommes en 1927. Pour une affaire de cette importance, c'est trop long !

M. LE MINISTRE. Nous avons également sur la côte ouest, acheté un terrain.

Vous demandez si cela sera fait pour la fin de 1928 ; je crois que oui. Le travail est poussé très activement.

M. CHARLES DUMONT. Je me demande pourquoi la Guerre est intéressée à cette question. Il me semble qu'en tout il faut chercher l'unité pour arriver à prévoir exactement et à décider vite. La Corse est une île, que je sache, et il y a évidemment là un champ de bataille essentiellement maritime. C'est également une base pour la protection de nos convois entre l'Afrique du Nord et la France. Je ne vois guère à propos de quoi cette complication ; j'ai toujours ignoré ce camp là, et je n'aurais pas cherché, en qualité de rapporteur du budget de la guerre, à m'occuper d'une question d'aviation en Corse.

M. LE MINISTRE. La Guerre est intéressée, parce qu'il a des escadrilles en Corse.

M. MARTIN-BINACHON. Il s'agit d'un "aérodrome terrestre en liaison avec un plan d'eau/ d'amérissage." (Sourires)

M. CHARLES DUMONT. Je trouve cela déplorable. J'estime que c'est à la Marine qu'il appartient d'aménager son camp en Corse, quitte à offrir, le cas échéant, l'hospitalité à une escadrille de la Guerre.

M. MARTIN-BINACHON. Les Travaux Publics interviennent également; ils doivent faire l'assainissement.

UN SENATEUR. L'Agriculture aussi ! (Exclamations)

M. CHARLES DUMONT. Je voudrais savoir si la Marine dépense encore de l'argent pour les grands dirigeables rigides.

M. LE MINISTRE. Non.

M. CHARLES DUMONT. Dans une séance du matin dont notre collègue M. Raiberti se souvient, il m'est arrivé d'être à peu près seul, à la Chambre, ayant mandat d'une minorité de la commission des finances, contre le rapporteur général, contre le rapporteur de la marine et le ministre de la marine, pour dire qu'il fallait en finir avec les grands dirigeables, qu'ils ne serviraient jamais à rien, et qu'aucun d'eux ne mourrait dans son lit !

Les événements m'ont hélas ! donné trop raison. J'ai cependant constaté qu'à Pierrefeu on continuait à garder soigneusement pendant très longtemps de gros contingents d'hommes, qu'on gardait ce type admirable de hangars jumelés,

fait exprès pour qu'une bombe tombant entre les deux les détruise tous les deux ! Je considère que des fautes impardonnables ont été commises. Le grand dirigeable n'a aucun rôle dans une marine comme la marine française, dans un bassin fermé comme celui de la Méditerranée. Je demande si l'on continue à dépenser quoi que ce soit pour les grands dirigeables.

M. LE MINISTRE. Non, non ! C'est absolument fini.

M. CHARLES DUMONT. Il n'y a qu'à passer par profits et pertes tout ce qui a été dépensé dans ce sens.

M. LOUIS TISSIER. Il ne me semble pas possible que, sans discussion, on tranche ainsi la question du rôle des grands aéronefs. La question n'aurait pas dû se poser ici. Je ne dois pas être seul de mon avis, puisque tous les pays du monde poussent précisément à ces constructions. Je fais donc toutes réserves sur les observations qui viennent d'être présentées, me réservant au besoin d'intervenir à la tribune.

M. CHARLES DUMONT. En tout cas, pour le moment, la marine ne dépense plus d'argent pour les grands dirigeables.

M. MARTIN-BINACHON. Mais je pense, monsieur le ministre que vous laissez en commande ce qu'on appelle les "souples" ?

M. LE MINISTRE. Oui.

M. CHARLES DUMONT. Mon observation portait sur les grands dirigeables, du genre Zeppelin. Cela n'a rien à voir avec les souples.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Je crois qu'il faut en effet distinguer. Nous sommes d'accord pour condamner le grand dirigeable; mais nous ne pouvons pas abandonner le dirigeable qui sert à l'éclairage des escadres, ni celui qui peut, dans une certaine mesure, servir pour guider des convois.

M. CHARLES DUMONT. Parfaitement .

M. LE PRESIDENT. Question de mesure .

M. CHARLES DUMONT. Ce n'était pas une question de mesure, lorsque nous discutons à propos du Dixmude. Mais la question de l'aérostation maritime est tout autre chose.

M. LE MINISTRE. Vous demandez pourquoi la Guerre intervient en Corse. C'est parce qu'elle a des troupes prévues en Corse, pour faire face à un débarquement éventuel. Elle a un camp à Corte. Puisque la Guerre et la Marine étaient tous deux intéressés....

M. CHARLES DUMONT. Les deux départements ont acheté des terrains, l'un et l'autre, au même endroit, pour l'aménagement du Campo del Oro !

M. MARTIN-BINACHON. Parfaitement .

M. LE MINISTRE. Ne vous plaignez pas si la Guerre et la marine collaborent. Ce camp ne servira pas seulement aux hydravions de la Marine, mais aussi aux avions de la Guerre. C'est la raison pour laquelle nous avons demandé la participation de la Guerre.

M. LE PRESIDENT. Dernière question : "Quelles sont les raisons qui ont amené la marine à établir son entrepôt général à Orly ?"

M. LE MINISTRE. Les raisons sont très simples. D'abord nous n'avions pas à acheter de terrain; 2° nous n'avions pas à acheter ni à construire de hangars. La Guerre les a mis à notre disposition.

3° Tous les constructeurs d'avions et d'hydravions sont à Paris, et Orly est à deux pas de Paris.

4° Par rapport à la périphérie des côtes, Orly occupe une position centrale, ce qui est beaucoup plus commode que si le centre se trouvait, par exemple, à Cuers.

M. LE RAPPORTEUR DU BUDGET DE LA MARINE. J'ai une dernière question à poser à M. le ministre de la marine. Elle a retenu l'attention de la commission des finances, et c'est pourquoi je me permets de la poser devant les commissions de la marine et des finances réunies.

Il s'agit du rythme d'accroissement de notre aéronautique maritime. Le programme prévoit, comme formations aériennes, 50 escadrilles, qui doivent être réalisées, au plus tard, le 1^{er} janvier 1938. Le rythme d'accroissement avait été d'abord d'une escadrille par an; il est passé à 2 par an en 1924 et 1925, et à 3 escadrilles par an en 1926 et 1927. Pour assurer la réalisation du programme dans le délai prévu, il nous reste à commander, en dix ans, 32 escadrilles, c'est à dire que le rythme normal d'accroissement doit être de 3 escadrilles par an. C'était le rythme auquel nous étions arrivés en 1926 et 1927.

Or, par une lettre du 13 juin 1927, M. le ministre de la Marine a fait connaître à la commission des finances qu'il ramenait la commande d'accroissement à une escadrille et 3 appareils, pour l'année 1928. Nous avons été très émus de

cette réduction, et ce que vous nous disiez tout à l'heure, monsieur le ministre, de la comparaison de l'aéronautique italienne et de l'aéronautique française justifie cette émotion.

Vous nous avez dit : "L'Aéronautique italienne est actuellement supérieure à la nôtre, et il faut que nous fassions l'effort nécessaire pour regagner cette avance." Vous me permettrez d'ajouter aux renseignements intéressants que vous avez apportés celui-ci. Si je suis bien informé, l'aéronautique navale italienne ne comprend que des hydravions, alors que notre aéronautique navale comprend à la fois des avions et des hydravions. En Italie, tous les avions font partie de l'armée aérienne. Or, l'Italie a fait un effort très remarquable pour augmenter la force de son armée aérienne et elle se vante, à tort ou à raison, de posséder actuellement la première armée aérienne d'Europe. Par conséquent, nous devons d'autant plus serrer la comparaison de nos forces en hydravions avec les hydravions italiens.

Or, en 1926, il existait en Italie 21 escadrilles d'hydravions, tandis qu'au 1^{er} janvier 1927 nous n'en avions que 9 .

Le programme italien, qui doit être réalisé en 1930, prévoit 35 escadrilles d'hydravions; alors que notre programme, qui ne sera réalisé qu'en 1938, n'en prévoit que 26 .

Vous voyez ~~assez~~ donc combien il importe que nous ne relâchions pas l'effort que nous avons fait jusqu'ici pour constituer notre aéronautique navale. (Très bien!)

Depuis deux ans, il avait été convenu que notre effort d'accroissement devait être de 3 escadrilles par an. Et cette

année-ci, nous tombons presque à une escadrille ! Je me permets de vous demander, monsieur le ministre, quelles sont les ^{mesures} ~~mesures~~ que vous envisagez, soit pour revenir au chiffre normal d'accroissement, soit pour rattraper, dans les années à venir, le retard regrettable que nous allons subir cette année.

M. LE PRESIDENT. La parole est à M. Henry Chéron, rapporteur général.

M. LE RAPporteur GENERAL. Je ne reviens pas sur la situation actuelle, qui est fâcheuse, vis à vis de l'Italie. Mais je me demande pourquoi notre programme prévoit un chiffre d'hydravions inférieur à celui de l'Italie. Pourquoi prévoyons nous que, même lorsque nous aurons fait tout ce que nous nous proposons de faire, nous serons, dans cette arme, notablement inférieurs à l'Italie ? Je ne comprends pas.

M. LE MINISTRE. Nous ne serons pas inférieurs quand nous aurons achevé notre programme.

M. LE RAPporteur GENERAL. Mais si !

M. LE RAPporteur DU BUDGET DE LA MARINE. Nous prévoyons 26 escadrilles en 1938; l'Italie en prévoit 35 en 1930.

M. LE MINISTRE. Je voudrais bien savoir d'où viennent ces chiffres. Pour ma part, j'ai essayé de les avoir, je n'ai jamais pu trouver un document italien quelconque qui donnât ces chiffres-là. Mais, ~~quels que~~ quels que soient les chiffres il faut considérer que nous avons le devoir impérieux de rattraper le temps perdu et de diminuer l'écart. Je suis tout disposé à faire les plus grands efforts, mais il faut des crédits. On m'a rogné une partie des crédits pour l'aéronau-

tique. Que voulez-vous que je fasse ?

Je vous ai dit tout à l'heure que, placés dans l'alternative de réduire l'accroissement à une escadrille et avoir des appareils qui tous seraient complètement armés et pourvus de pièces de rechanges, moteurs, etc., ou bien d'avoir plus d'appareils, mais moins complètement armés, ce qui serait une grande faiblesse, nous avons pris le premier parti, poussés par la nécessité.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je m'excuse si j'insiste auprès de M. le ministre de la marine. Nous voulons, lui comme nous, la même chose, et c'est dans un esprit de très amicale confiance que je lui pose cette question.

Il n'est pas possible que nous admettions que, dans une circonstance quelconque, sous quelque forme que ce soit, la France puisse subir une humiliation dans la Méditerranée. Car si jamais cela arrivait, c'est le régime même qui en subirait les conséquences.

M. LE MINISTRE . Vous avez raison.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL . Or il résulte des chiffres qui nous sont apportés - que je confirme, pour ma part, et que M. le ministre ne peut pas contester - qu'à l'heure présente nous sommes en état d'infériorité notable, par rapport à l'Italie, en ce qui concerne les hydravions.

M. LE MINISTRE . Je l'ai dit.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. D'autre part, nous n'avons pas un programme qui nous permette de rattraper l'Italie, et ce qui concerne les hydravions, puisque son propre programme va au-delà de ce que nous nous proposons de faire .

Soyons donc d'accord pour considérer qu'il y a là une situation inacceptable. M. le ministre de la marine nous dit : "C'est une question de crédits." Le ministère de la marine a-t-il fait les prévisions nécessaires, a-t-il sollicité les crédits qu'il fallait pour remédier à cette infériorité ? Je ne le crois pas. En tout cas, à la suite des observations qui viennent d'être échangées, je demande à M. le ministre s'il n'est pas d'avis de faire tout ce qui dépend de lui pour faire cesser d'urgence une pareille situation.

M. LE MINISTRE. Je m'y attacherai de toute l'énergie dont je suis capable. Je ferai appel au Parlement, et je suis convaincu qu'il répondra. Vous savez bien, monsieur le rapporteur général, que je suis pleinement d'accord avec vous et que, pour rien au monde je ne voudrais admettre que mon pays /, je ne dirai pas subisse une humiliation en Méditerranée - non, il n'y est pas exposé - mais que même il puisse y avoir une menace d'humiliation.

Maintenant, je réponds à M. Raiberti qu'en 1938 nous aurons 50 escadrilles. Combien l'Italie en aurait-elle, d'après vos chiffres ?

M. LE RAPPORTEUR DU BUDGET DE LA MARINE. Je n'ai pas exactement les chiffres. Je vous dis simplement que, comme hydravions, elle aura plus que nous, mais il dépend de vous de modifier notre programme.

Cette question se posera sur un certain nombre d'années. Celle qui me préoccupe est plutôt la question de cette année : Comment allez-vous faire pour rattraper ce retard que vous vous imposez à vous-même ?

Je vous félicite d'avoir pris l'initiative de constituer ce stock de rechange pour le temps de paix, ce stock

pour le temps de guerre. C'était en effet une nécessité urgente. Mais, étant donné la situation précaire de notre aéronautique maritime, j'aurais voulu que, faisant cet effort, vous ne vous relâchiez pas de l'autre. C'est pourquoi j'essaie, dans ce moment-ci, de vous donner le moyen de maintenir votre rythme d'accroissement. Je me permets de vous suggérer un moyen, pour lequel je voudrais avoir l'avis de M. le rapporteur général.

Il y a un article de la loi de finances qui vous ouvre un crédit d'engagement de 65 millions. Ce crédit d'engagement est déjà, je crois, employé dans les prévisions de la direction de l'Aéronautique. Ne ~~pourriez-vous~~ pourriez-vous pas obtenir du ministre des finances qu'il augmente de 30 millions ce crédit d'engagement, de façon à vous permettre de construire ces trois escadrilles ? La question a une telle importance que je crois que vous pouvez tenter l'effort auprès de M. le ministre des finances, en vous autorisant de l'appui que vous avez trouvé auprès de la commission des finances, et du rapporteur général si j'ai bien interprété sa pensée.

M. LE RAPPORTEUR GENERAL. Je n'ai pas le droit d'exprimer une opinion au nom de la Commission; mais en ce qui me concerne vous avez exactement interprété ma pensée.

M. LE PRESIDENT. Si vous êtes d'accord avec M. le rapporteur de la marine, la commission pourra statuer sur ce point, quand vous voudrez.

M. LE RAPPORTEUR DU BUDGET DE LA MARINE. Monsieur le ministre, ~~seriez-vous~~ seriez-vous disposé à faire l'effort

nécessaire auprès du ministre des finances, pour porter à 95 millions la faculté d'engagement ?

M. LE MINISTRE. Je le ferai avec plaisir et avec le grand désir de réussir.

M. LE PRÉSIDENT. La parole est à M. de Kerguézec, président de la commission de la marine.

M. LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE LA MARINE. Nous allons être appelés à voter une tranche du programme naval, qui nous arrive bien tard. Je demande à M. le ministre de la marine quelles sont ses intentions pour l'année prochaine, l'exercice 1928, et à quel moment il pourra nous saisir d'une nouvelle tranche du programme naval.

M. LE MINISTRE. Le plus tôt possible.

Vous avez dit : "Le programme naval nous arrive en retard." C'est la vérité. J'avais demandé à la conférence des présidents de la Chambre de mettre le programme naval à l'ordre du jour avant la clôture de la dernière session. Je l'avais obtenu, et j'étais tellement convaincu que j'allais le faire voter, que j'avais vu le président de la commission de la marine du Sénat pour le prier d'accepter de faire passer le programme naval dans un court délai, dès qu'il aurait été voté à la Chambre.

Si je rappelle cela, c'est pour indiquer combien j'étais désireux de faire voter cette loi. Malheureusement, le décret de clôture fut lu, avant que mon projet eût été discuté. Je l'ai fait mettre à l'ordre du jour de la séance de la Chambre de mardi prochain; il sera voté, j'en suis convaincu; il vous arrivera tardivement. Je m'en excuse, mais ce n'est pas ma faute.

Deuxième point. Je ne suis pas en mesure de vous dire exactement à quelle époque je pourrai vous saisir d'une nouvelle tranche du programme naval. Si vous le voulez bien, en votre qualité de président de la commission de la marine, je vous donnerai directement ce renseignement dans quelques jours.

M. LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE LA MARINE. Il est bien dans votre intention de nous apporter une autre tranche en 1928 ?

M. LE MINISTRE. Sur le principe je réponds oui, catégoriquement.

M. LE PRÉSIDENT. Personne n'a plus de question à poser ?...

Monsieur le ministre, je vous remercie.

(M. le Ministre de la marine se retire)

COMMISSION DE LA MARINE

Séance du jeudi 12 décembre 1929

la Commission de la Marine

Audition de M. GEORGES LEYGUES

Ministre de

la marine .-

Présidence de M. de Kerguézec

Président

Il n'est pas de doute avec beaucoup d'importance de la
nation qui voulait vivre devait être en mesure, elle-même,
de défendre elle-même ses libertés.

Nous désirons avoir votre sentiment. Le sentiment
du Gouvernement. Nous savons que les heures sont graves
nous connaissons les desseins de l'Angleterre, nous
savons qu'elle voudrait l'interdiction de celle-ci.
« vieille machine de guerre » et nous savons que celle-ci
serait elle-même arrivée à la réalisation de ses
desseins.

Or, nous avons le grand désir, la volonté de

M. LE PRESIDENT . Monsieur le Ministre , je vous remercie d'avoir bien voulu répondre à l'appel de la Commission de la marine .

Nous désirerions vous entendre sur les affaires de Londres . Vous connaissez notre sentiment , nous avons le grand désir que la France reste forte, non pas la France des batailles mais la France de défense . Nous avons ici, depuis longtemps , une doctrine navale : ne pas rechercher une marine offensive mais avoir une forte marine défensive. Depuis toujours, nous voulons que la France soit, à toute heure , à même de choisir son destin, nous ne voulons point qu'elle soit enchaînée à telle ou telle nation.

D'autres ont dit avec beaucoup d'éloquence qu'une nation qui voulait vivre devait être en mesure, toujours, de défendre elle-même ses libertés.

Nous désirons avoir votre sentiment, le sentiment du Gouvernement. Nous savons que les heures sont graves, nous connaissons les desseins de l'Angleterre, nous savons qu'elle voudrait l'interdiction du sous-marin - vieille marotte de l'Albion - et nous savons par quels moyens elle tente d'arriver à la réalisation de ses desseins.

Or, nous avons le grand désir, la volonté ferme

que la France reste libre et indépendante.

Evidemment, nous ne sommes pas ici le pouvoir exécutif mais le pouvoir législatif, nous nous bornons à échanger nos vues avec le Gouvernement à qui il appartient de prendre ses décisions et ses responsabilités.

Si vous ne voulez pas tout nous dire, nous comprendrons parfaitement vos réserves. Notre échange de vues n'en sera pas moins utile pour nous tous, et peut-être pour vous-même puisque vous saurez que vous aurez pour vous l'assentiment de la Commission. Vous connaissez son patriotisme, son désir de ne pas voir une France humiliée, elle attend votre sentiment sur les événements qui vont se dérouler à Londres.

M. LE MINISTRE Je vous remercie, monsieur le Président, des paroles que vous venez de prononcer. Elles nous mettent, les uns et les autres, sur notre véritable terrain. Vous voulez savoir de moi le plus possible, je suis disposé à ~~vous~~ dire le plus que je pourrai, mais je ne suis pas en droit, alors que nous négocions en ce moment avec Londres, de vous faire tout connaître.

Je crois cependant pouvoir vous dire que le Gouvernement, moi en l'espèce, et la commission de la marine du Sénat, nous sommes complètement d'accord. Je connais les sentiments qui vous animent; vos idées personnelles,

monsieur le Président, qui reflètent celles de la commission, sont aussi les miennes, et je ne vois pas un seul point sur lequel il y ait une divergence réelle.

Je vais être très court, et cependant je vais vous dire certaines choses que je crois intéressantes. D'abord, nous devons aller à Londres avec un front unique, c'est à dire qu'il faut que l'accord soit total entre les Affaires étrangères, la Guerre et la Marine. Les différents ministères n'ont pas toujours les mêmes intérêts, ou du moins ils croient ne pas les avoir. Il faudrait donc d'abord dissiper les malentendus - s'il ~~en~~ y en avait - et aller là-bas coude à coude.

Le principe que nous devons défendre à Londres, c'est que chaque peuple, qu'il soit petit, moyen ou grand, a des droits de souveraineté qu'il n'a pas le droit d'abdiquer, et qu'un pays quelconque, a fortiori la France, la grande France - je le dis sans vaine rhétorique - ne peut abdiquer les siens entre les mains d'un autre peuple ou d'un groupement de peuples.

C'est dire que la France doit calculer l'importance de ses forces navales en fonction de sa sécurité et des intérêts vitaux qu'elle a à défendre aussi bien en Europe que dans les autres parties du monde.

Je pense donc qu'elle doit déclarer - j'emploie ce mot à dessein - les forces navales qui lui paraissent indispensables et, cette déclaration faite, elle est seule

maitresse d'apporter un changement quelconque à son programme.

Voilà un premier principe sur lequel nous ne devons pas transiger.

Vous avez parlé des sous marins . Je suis fort à l'aise pour vous donner des précisions. J'ai toujours été partisan du maintien du sous-marin comme arme de guerre. Le hasard a voulu que je fusse ministre de la marine pendant la guerre et à la conclusion de la paix. J'ai assisté à toutes les conférences de la paix et j'ai, pendant 7 mois , lutté contre toutes les autres nations coalisées qui demandaient la suppression du sous-marin. Et c'est parce que la France seule a dit : non ! que le sous-marin a été maintenu.

Vous devez penser que ce que j'ai fait en 1919, je ne suis pas disposé à l'abandonner aujourd'hui. Le sous-marin aura donc en moi un défenseur énergique et intransigeant.

Quoiqu'en disent les Anglais, le sous-marin n'est pas une arme déloyale. Il n'y a pas d'arme déloyale, il n'y a de déloyal que l'usage qu'on en fait . Le sous-marin est-il déloyal parce qu'il a coulé le Lusitania et des bateaux marchands ?... Mais les Zeppelins qui ont lancé des torpilles sur des villes ouvertes, mais les avions qui ont jeté des bombes sur des écoles, mais les gros canons qui ont lancé des obus sur Saint Gervais tuant et blessant des centaines de fidèles qui accomplissaient le vendredi-saint

leurs devoirs religieux, ou qui tiraient sur la Maternité tuant infirmières, mères et nouveaux-nés seraient aussi déloyaux, et il faudrait tout disqualifier : dirigeables, avions, canons !..

D'autre part, le sous-marin est l'arme défensive par excellence. L'arme offensive, c'est le cuirassé, le bâtiment de ligne, bateaux destructeurs ^{au premier chef} ~~par excellence~~ ; le bateau défensif, c'est le sous marin. Il permet à tous les peuples, aux plus pauvres comme aux riches, aux plus petits comme aux puissants, de défendre leurs rivages et leurs ports.

Enfin, je n'admettrai jamais - le Gouvernement non plus - que la Conférence de Londres adopte des solutions définitives, comme le voudraient certains de ses promoteurs. La Conférence de Londres ne doit être qu'une conférence préparatoire qui déblaiera le terrain pour la Conférence générale de Genève.

Par conséquent, tout ce qu'on fera à Londres doit être soumis à examen et à ratification à Genève, Londres ne sera qu'une première étape. Si un accord est consacré, il ne le sera pas à Londres entre les cinq puissances participantes, mais à Genève entre toutes les puissances invitées à examiner avec nous le problème naval.

Voilà les points essentiels sur lesquels je puis faire des déclarations précises, tout en demandant à la Commission de les garder pour elles. Cela me gênerait même de voir dire dans la presse que j'ai pu faire telle ou

telle déclaration car on en inférerait que j'en ai fait d'autres.

D'autre part, je n'admettrai pas qu'on puisse étendre/l'application du coefficient de Washington, pas plus aux sous-marins qu'aux torpilleurs, contre-torpilleurs et croiseurs.

Je crois, par ces quelques indications, avoir répondu à votre attente; il me serait difficile d'aller plus loin.

M. LE COMTE DE BLOIS. Si j'ai bien compris ce qu'a dit M. le ministre de la marine, il ressort de ses explication que nous ne nous retrouverons pas à Londres en face de la même situation qu'à Washington. Si nous ~~xxx~~ étions mis en présence d'un ultimatum concerté, il ne serait pas accepté puisque cette conférence de Londres n'est que préparatoire et qu'elle n'aura pas à prendre de solution définitive.

M. LE MINISTRE. Parfaitement, rien de définitif ne sera fait à Londres.

M. LE COMTE DE BLOIS. De même, en ce qui concerne les croiseurs cuirassés et les croiseurs de 10 000 tonnes, il est bien entendu qu'aucune solution définitive n'interviendra ni en ce qui concerne le calibre des canons, ni en ce qui concerne le tonnage, susceptible de gêner la construction.

M. LE MINISTRE. En aucune façon, ni pour le calibre, ni pour le tonnage.

M. LE COMTE DE BLOIS. Nous avons été très gênés, vous le premier, monsieur le ministre, par un paragraphe de l'accord de Washington prescrivant de ne pas employer de canons d'un calibre supérieur à 203 m/m. Il est donc bien entendu que rien, dans cet ordre d'idées, ne sera décidé à Londres et qu'on s'y bornera à des échanges de vues.

M. LE MINISTRE. Parfaitement !

Il y a un autre point sur lequel, par avance, je vous demande la permission de vous faire connaître mon sentiment : la parité avec l'Italie. Cette parité, je ne l'accepte pas, le Gouvernement la repousse .

M. MARTIN BINACHON. Cette observation me satisfait: pas de parité avec l'Italie ! Les besoins de la France sont ce qu'ils sont, ceux de l'Italie également, la part de l'Italie sera ce qu'elle sera, cela nous est égal, mais pas de parité entre les deux pays !

M. de Blois a fait allusion tout à l'heure à la question du calibre. Il y a un fait nouveau : l'Amiral Schirr! Allez-vous soulever la question à Londres ?...

Il est incontestable que l'Amiral Schirr contrevient aux décisions de Washington puisqu'il porte des canons de 280 et que son tonnage serait d'au moins 15 000 tonnes ...

M. LE MINISTRE . Entre 13 et 14 000, je crois.

M. MARTIN BINACHON ... ce qui le met également en contradiction avec le traité de Versailles.

Allez-vous donc soulever cette question à Londres ? Elle vient à l'appui de votre thèse .

M. LE MINISTRE. Je n'ai pas l'intention de la soulever. Au surplus, l'Allemagne n'est pas invitée à Londres, elle ne fait pas partie des cinq.

Puis, nous nous reverrons, je pense, avant le départ pour Londres de la délégation française. Nous pourrions en reparler.

M. MARTIN BINACHON . Je voulais simplement vous indiquer un argument en faveur de votre thèse .

M. LE MINISTRE. Nous allons avoir une bataille très dure à livrer à Londres et c'est du côté des Anglais que viendront les plus grosses difficultés. Je ne sais pas en ce moment s'il serait expédient de greffer sur ces difficultés une autre question particulièrement ~~difficile~~ délicate.

Soulever la question de l'Amiral Schirr, c'est soulever toute la question du traité de Versailles, sa revision en ce qui concerne les clauses navales visant l'Allemagne.

Le jour où nous aurons mis la pioche dans le traité de Versailles, personne ne peut dire que le traité tout entier n'y passera pas et que, de point en ~~point~~ point on n'en viendra pas à des concessions nouvelles. Le traité de Versailles est un bloc - bon ? médiocre ? mauvais ?... bon pour nous dans l'ensemble - nous devons n'y pas toucher.

M. MARTIN BINACHON. Mon argument n'a de valeur que pour dire aux Anglais que nous ne pouvons arriver à des conclusions définitives puisque nous ne sommes que cinq et que l'Allemagne n'est pas là.

Autre observation concernant les sous-marins.

Washington nous a accordé 90 000 tonnes de sous-marins.

M. LE PRESIDENT de KERGUÉZEC. C'est une erreur . Washington nous avait proposé 30 000 tonnes de sous-marins. Nous avons refusé et nous avons indiqué que le minimum que la France pourrait demander, c'était 90 000 tonnes . Mais la France est restée libre, et elle ne s'est pas engagée sur ce total de 90 000 tonnes.

M. LE MINISTRE. Tout de même, ce chiffre de 90 000 tonnes apparaît comme le chiffre accepté. Les Chambres après les Commissions ont ajouté 6 000 tonnes, ce qui porterait le total à 96 000 tonnes.

M. LEMARIE. Sommes-nous liés par le chiffre de 90 000 tonnes ?

M. LE MINISTRE. Je ne le crois pas.

M. RIO. Dans tous les cas, c'est ce chiffre de 90 000 tonnes qui est admis.

M. LE PRESIDENT. Je répète qu'il n'y a pas eu d'engagement pris. Nous avons rompu la négociation avant qu'un engagement ait été pris et nous avons donc gardé pour la France la liberté de construction de sous-marins.

Votre prédécesseur au ministère, M. Raiberti, nous avait parlé, à plusieurs reprises, de ce chiffre de 90 000 tonnes auquel nous étions astreints, nous n'avons cessé de protester en disant que la France avait conservé à Washington toute sa liberté en ce qui concerne les sous-marins.

M. LE MINISTRE. J'en suis d'accord, mais il ne s'en suit pas moins que les négociateurs anglais et américains de Washington disent que le chiffre de 90 000 tonnes pour la France a été fixé et accepté.

M. LE COMTE DE BLOIS. Il n'a pas été accepté et l'accord n'a jamais été ratifié par le Parlement français.

M. LE MINISTRE. Je vous fais connaître en ce moment les divers points de vue qui vont s'opposer. Les Anglais diront : "vous avez accepté 90 000 tonnes " ; je réponds : " non ". Et l'argument que je vais vous donner arrive à l'appui de ce que vient de vous dire votre Président .

Je n'ai accepté de limitation du capital ship que sous la condition que nous garderions notre liberté entière pour toutes les unités légères . Le sous-marin étant unité légère, nous avons les mains libres. C'est ce que m'a répété Briand.

M. LE PRESIDENT . Nous sommes donc bien d'accord.

M. MARTIN BINACHON. Vous allez à Londres avec cette idée qu'il n'y aura pas de limitation de tonnage par catégories ?...

M. LE MINISTRE. Je suis tout à fait opposé aux catégories, vous le savez. Dès que la question s'est posée à Genève, il y a deux ans pour la première fois, la marine française, par la voix de ses représentants, a déclaré qu'elle n'accepterait pas la limitation par catégories.

J'ajoute d'ailleurs que la majorité des puissances se sont ralliées à notre thèse.

M. MARTIN BINACHON. Cela a une très grosse importance!

M. LE COMTE DE BLOIS. M. Martin Binachon, avec beaucoup de perspicacité, a deviné dans ma question ce que j'y avais caché; je pensais, en effet, sans en avoir parlé, au cas de l'Amiral Schirr. Or cette question, sans prononcer le nom, vaut la peine d'être examinée.

L'accord de Washington a défini beaucoup trop exactement le navire de ligne. Limitant et définissant ce navire de ligne, le traité devait prendre des précautions pour éviter que ses dispositions fussent violées. C'est pourquoi une limitation du tonnage a été inscrite et aussi une limitation du calibre des canons.

Une définition aussi précise est de nature à nous gêner beaucoup pour la construction de nos futurs croiseurs. Car, il nous faudra bien répondre à l'Amiral Schirr ? ... J'entends bien que vous ne pouvez prononcer ce nom à Londres, mais peut-être pourriez-vous trouver l'occasion d'une formule nouvelle, plus élastique, donnant les facilités voulues à vos ingénieurs des constructions navales ?...

M. LE MINISTRE. Nous allons évidemment être amenés à construire des croiseurs cuirassés qui surclasseront l'amiral Schirr. La limitation du calibre à 203 m/m est faite seulement pour les croiseurs de 10 000 tonnes; dès l'instant que nous ferons un cuirassé de 16 ou 20 000 tonnes, nous y mettrons ce que nous voudrons.

M. LE COMTE DE BLOIS. Et si vous êtes amené à renoncer aux cuirassés pour obtenir autre chose ?...

M. LE MINISTRE . Nous ne pouvons pas dire à la conférence de Londres que nous demandons la suppression des dispositions de Washington en ce qui concerne les croiseurs.

M. LE COMTE DE BLOIS. Mais vous pourriez-peut-être obtenir une revision de certaines définitions qui nous gênent

M. LE MINISTRE . Toutes les suggestions sont bonnes à faire, mais je dois dire que les définitions de Washington ne nous gênent pas pour les cuirassés .

M. LE COMTE DE BLOIS. Une note ~~très~~ intéressante de notre Président dit que, dans le cas où on voudrait nous imposer certaines limites, nous pourrions répondre en demandant la suppression de tout navire offensif. Ce qu'il nous faut, c'est garder les mains libres pour faire de grands croiseurs, et pour cela il faut élargir la définition de Washington.

M. MARTIN BINACHON . Jamais l'Amérique n'acceptera qu'on supprime le cuirassé !.

M. LE MINISTRE. La question des cuirassés va certainement se poser à Londres.

M. LE COMTE DE BLOIS. Justement, puisque certains coefficients qui ne sont pas ceux que nous souhaitons seront soumis à revision, profitons de l'occasion pour demander la revision de certaines définitions.

M. MARTIN BINACHON . Vous n'avez qu'à prendre la formule japonaise : quand l'Angleterre et l'Amérique auront 70, j'aurai 30 .

M. LE MINISTRE. L'attitude du Japon nous est favorable; en effet, le Japon demande l'augmentation des coefficients de Washington et le maintien des sous-marins .

M. LE PRESIDENT. Nous avons intérêt à obtenir la revision des coefficients de Washington; ils résultent d'un acte arbitraire des Anglais et des Américains qui, après avoir eu plusieurs semaines pour en délibérer entre eux et arranger leurs combinaisons, nous ont donné trois jours pour nous décider. Ce fut une sorte d'ultimatum devant lequel il n'y avait guère qu'à s'incliner.

Si donc on veut discuter les coefficients, j'estime que les tableaux que nous avons dressés pourront vous armer singulièrement .

Il est rare qu'on puisse faire naître des événements, je ne crois pas que Napoléon 1^{er} l'ait pu trois fois dans sa vie; tout le talent est de profiter de l'occasion pour

entrer dans le couloir et y faire ce qu'on a à faire .
Faisons donc crédit à ceux qui sont chargés de défendre
les intérêts de notre pays et reconnaissons que la partie
est lourde et difficile .

M. LE MINISTRE. Je vous ai fait connaître les direc-
tives générales du gouvernement ; je crois que nous sommes
donc complètement d'accord. Mais je persiste à dire qu'il
sera bon que nous nous revoyons avant l'ouverture de la
conférence. A ce moment, nous aurons sans doute pris position
d'une façon plus nette et plus catégorique avec Londres et
avec Rome. Si vous avez des suggestions à me faire, je les
écouterai avec reconnaissance car le Gouvernement a intérêt,
en allant à Londres, à se sentir soutenu par le Parlement
qui représente le pays.

M. LE COMTE DE BLOIS. Si le Japon demande la revision
de certains coefficients, il vous facilitera la tâche .

M. LE MINISTRE. Il entr'ouvrira précisément la porte...

M. BERGEON. A propos du tonnage global et par ~~caté-~~
catégories, c'est précisément aux divergences qui se sont
manifestées sur la façon d'entendre " tonnage global et
tonnage par catégories " qu'est dû l'échec de la conférence
préparatoire de 1926 / 27 . La délégation avait fait un

effort de conciliation - à tort à mon sens - en acceptant que ce tonnage global pût être fractionné en quatre catégories.

Si vous vous le rappelez, M. Gibson, après lord Cushendani, déclara : nous adhérons à la proposition française.

En vous en ~~tenant~~ tenant avec raison au "tonnage global " , allez-vous dire que rien ne subsiste de cette motion transactionnelle et que la France demande, plus que jamais, que soient examinés les besoins de chacune des puissances, le tonnage global étant fixé sauf à chacune de ces puissances à l'aménager au mieux des intérêts de sa défense ?

M. LE MINISTRE . C'est toujours notre thèse .

M. BERGEON . Donc, cette motion de 1926 / 27 ne pourra pas revivre ? L'Angleterre et l'Amérique vont s'y essayer.

M. LE MINISTRE . Si elle revivait, je ne suis pas sûr que ce serait une mauvaise solution . Elle dit, en effet, que toute nation, en pleine souveraineté, inscrit en demande dans une colonne le tonnage qu'elle estime indispensable à sa sécurité et à la défense de ses intérêts. Puis, dans une seconde colonne, elle indique qu'elle s'interdit de dépasser un certain tonnage pour une catégorie

déterminée pendant la durée de la convention .

Quand on participe à une conférence, il faut faire preuve de bonne volonté . Si nous allons à Londres sans accepter de faire de concession sur quelque point que ce soit, nous apparaîtrons comme des gens qui ne veulent rien entendre ; ce qu'il faut, c'est maintenir les principes essentiels qui nous laissent la liberté de disposer de notre tonnage global au mieux de nos intérêts.

Nous parlions des cuirassés. Je suis convaincu qu'il y aura une rude bataille sur ce sujet, qu'on arrivera peut-être à limiter leur tonnage, le calibre de leur armement , qu'on prolongera leur durée ?... A toutes ces questions, nous sommes favorables car toutes ces limitations, comme la prolongation de la durée, servent nos intérêts.

M. LE COMTE DE BLOIS. Le danger commence aux grands croiseurs.

M. LE MINISTRE . En ce moment, je ne parle que des cuirassés.

M. LE COMTE DE BLOIS. Il est possible qu'on demande la même chose pour les croiseurs cuirassés.

M. LE MINISTRE. En ce moment, nous n'envisageons que des hypothèses.

M. LE COMTE DE BLOIS. Ce qui est grave à mon sens c'est qu'ayant posé des limites pour un certain type de navire : le cuirassé, on ne veuille en poser pour le croiseur.

M. LE MINISTRE. Il ne dépendra pas de nous de poser ou non la question. Si nous ne la posons pas, le Japon ou l'Italie la soulèveront. Nous aurons à manifester notre opinion, je vous la fais connaître. Je considère que la France a intérêt à ce qu'on limite le tonnage, le calibre de l'armement et la durée des cuirassés.

M. BERGEON. Par conséquent, lorsque nous disions en 1927 que nous pourrions répartir, conformément à nos besoins, le tonnage global qui nous serait octroyé, nous étions dans la réalité d'aujourd'hui ?

M. LE MINISTRE. Absolument, et si le projet transactionnel français pouvait servir de base à la conférence, nous en serions heureux. M. Gibson disait d'ailleurs que " la conférence sera difficile, mais que le projet français pourrait peut-être servir de thème de discussion et peut-être d'accord".

Nous ne savons pas ce qui se passera à Londres, mais nous prendrons la position que je viens de vous indiquer et ^{no} nous défendrons avec énergie, avec âpreté, et même avec intransigeance sur certains points.

M. BIGNON. Il est bien entendu que vous n'acceptez pas la parité italienne ?

M. LE MINISTRE. Il ne peut y avoir parité de forces navales ou militaires que s'il y a parité d'intérêts et de situation. Ce n'est pas le cas et je suis hostile - les Italiens le savent - à la parité avec l'Italie.

M. MARTIN BINACHON. Ils pourront d'ailleurs faire comme nous.

M. LE MINISTRE. En ce moment, l'Italie peut faire ce qu'elle veut.

M. LE PRESIDENT . Nos collègues n'ont plus de questions à poser ?...

Vous voyez, monsieur le ministre, que nous avons un grand nombre de points communs ...

M. LE MINISTRE . Tous !

M. LE PRESIDENT. Vous avez fait allusion il y a un instant au soutien du Parlement ...

M. LE MINISTRE . Il m'est indispensable .

M. LE PRESIDENT. Vous allez à Londres pour défendre les libertés de la France , nous sommes avec vous .

M. LE MINISTRE . Je vous en remercie .

(M. le ministre se retire et la séance
est levée)

S E N A T .

--

COMMISSION DE LA MARINE.

--:--

29 décembre 1929.

--:--:--

A U D I T I O N

de M. LEYGYES, Ministre de la Marine.

--:--

La séance est ouverte à 15 h 30, sous la présidence de M. de Kerguézec.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Président, vous nous avez exprimé hier votre grand désir de faire voter le programme naval avant la séparation des chambres. Je dois vous dire que nous avons pris notre précaution habituelle: aussitôt que la Chambre est saisie d'un projet intéressant la marine, nous nommons un rapporteur provisoire, nous suivons la discussion à la Chambre et l'affaire est en état avant même qu'elle ne soit votée par l'autre assemblée.

M. Martin-Binachen avait été nommé rapporteur du projet et la semaine dernière il nous a donné connaissance de son rapport. Pensant que nous siégerions lundi et mardi prochains il est parti pour son département où il a été appelé. Son frère, le ministre des postes et des télégraphes, l'a informé de la situation par téléphone et il m'a demandé de

22

déposer son avis. Nous avons pensé qu'avant de vous rendre devant la commission des finances il était intéressant de venir devant nous pour permettre à ceux de nos collègues qui le désireraient, de vous poser les questions qu'ils croient utiles.

Le rapport de M. Martin-Binachon faisait quelques réserves au sujet du croiseur de 10.000 tonnes. Je crois que vous en avez fait également. Il faisait également des réserves sur l'artillerie de ce bateau. Je crois que la meilleure méthode est de vous laisser prendre la parole (Marques d'approbation.)

M. LEYGUES, Ministre de la Marine.- Je vous remercie, Messieurs, de la précaution que vous avez prise de me faire venir devant vous. Je vais vous exposer la situation en quelques mots pour vous convaincre qu'il est urgent de voter cette tranche du programme naval. Je ne voudrais pas que mon département encourût le reproche d'avoir laissé se glisser un déficit dans le tonnage global de nos forces navales afin que l'on ne puisse pas de nouveau nous dire: "Vous avez tant de tonnes de cuirassés: nous allons statuer d'après de nombre!"

La tranche que je présente tend à réaliser la statut naval. Elle comprend, vous le savez, un croiseur de 10.000 tonnes, 6 contre-torpilleurs, 6 sous-marins, des mouilleurs de mines et de filets, etc. Ce programme n'a rencontré devant la Chambre aucune résistance. La commission des

J'espère être assuré de votre approbation. Les finances ont donné avis favorable sans difficulté. La commission de la marine m'a fait appeler parce que trois de ses membres avaient soulevé l'objection dont vient de parler votre président. On m'a demandé s'il ne vaudrait pas mieux mettre en chantier, au besoin en attendant six mois, un cuirassé du type du cuirassé allemand récemment sorti... J'ai répondu par une raison déterminante. D'abord la tranche actuelle est la continuation d'un programme déjà engagé et nous ne devons pas continuer les errements du passé et faire une flotte d'échantillons. Une seconde raison, la principale, est qu'il serait imprudent de mettre en chantier un cuirassé sans savoir ce que l'en va décider à Londres. La question des cuirassés sera posée certainement à Londres. On demandera peut-être la suppression du cuirassé allemand. Ne comptons pas l'obtenir. Mais ce que l'en obtiendra probablement, c'est la diminution de tonnage des navires et la prolongation de la durée. Nous devons attendre ce qui sera décidé sur ce point pour prendre nous-mêmes une détermination. D'ailleurs le ministère de la marine a mis en chantier depuis trois années trois types de cuirassés répondant à l'hypothèse qu'en pouvait prévoir et capables de répondre au cuirassé allemand.

J'espère être assuré de votre approbation. Nous continuons l'oeuvre commencée? Nous avons inclus dans cette tranche les unités légères indispensables pour constituer une flotte défensive destinée à garder nos côtes et assurer nos communications, à relier notre empire d'outre-mer à la métropole.

Si le décret de clôture est lu ce soir, comme nous en avons eu la nouvelle tout à l'heure et si le projet n'était pas voté aujourd'hui même il ne pourrait l'être qu'après la rentrée des chambres et peut-être à ce moment des difficultés pourraient-elles surgir. Bien que j'aie présenté ce projet depuis longtemps il est en retard de six mois du fait du ministre des finances qui voulait être sûr de l'équilibre de son budget. Je supplie la commission dont je connais les sentiments à l'égard de la marine, de ne pas insister pour nous infliger un retard plus long.

M. LE PRESIDENT.- Il est certain que si le projet ~~était~~ n'était pas voté aujourd'hui cela reporterait à beaucoup plus tard sa réalisation. Vous serez à la Haye vraisemblablement plusieurs semaines et ce n'est peut-être qu'en mars ou avril que vous pourriez défendre votre projet devant le Sénat. Cela vous gênerait singulièrement pour la construction des unités navales puisque vous ne seriez pas en état d'en commencer la construction dès le mois de janvier.

M. BERGEON.- Si ma mémoire est fidèle, le rapport qui nous a été lu par notre collègue Martin-Binachen comportait, en ce qui concerne le croiseur de 10.000 tonnes la réserve qui nous a été indiquée tout à l'heure mais il précisait que l'autorisation de construire ce croiseur ne serait donnée que lorsque M. le ministre nous aurait donné les caractéristiques d'une unité qui serait capable de soutenir la comparaison avec l'amiral Scheer (?).

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Nous ne pouvons opposer qu'un cuirassé au navire allemand qui est un cuirassé et non un croiseur, comme ont l'a dit quelquefois. C'est un cuirassé de 10.000 tonnes (de 12.500 tonnes Washington) armé de 280. Tandis que nous ne pouvons mettre que des 203 sur des croiseurs, autrement cela compterait ~~xxx~~ sur les 169.000 tonnes de cuirassés, ce qui serait une grande faute.

M. BERGEON.- Mon intention personnelle n'est pas de vous demande de prendre dès maintenant cet engagement mais j'imagine qu'à la Conférence de Londres cette question va venir sur le tapis puisque la sortie de ce cuirassé émeut non seulement la marine nationale française mais les marines étrangères. Il n'y aurait rien d'étonnant qu'une résolution y soit prise pour autoriser les marines de guerre à construire des unités dont le tonnage permettrait de surclasser le navire allemand.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Evidemment, quand nous ~~xxxx~~ construirons un cuirassé nous ferons en sorte de surclasser largement le navire allemand tant par le calibre des canons que par la vitesse.

M. LEMERY.- Je crois qu'il faut voter sans modification le programme qui nous est demandé. X J'ai eu l'honneur, au mois de mars dernier, M. le ministre de la marine étant souffrant, de poser devant le Sénat la question du cuirassé A (?) . J'ai signalé au Sénat que cela nous créait une situation nouvelle à laquelle il faudrait faire face. Je

n'ai pas demandé qu'en fasse tout de suite le nécessaire. J'adhère, pour ma part, à l'observation de M. le Ministre de la Marine. Il est nécessaire de savoir ce qui sera fait à Londres pour savoir si nous allons construire un cuirassé de 30.000, de 25.000 ou de 18.000 tonnes. Je suis de ceux qui pensent qu'actuellement les croiseurs de 10.000 tonnes que nous avons ne correspondent pas à tous les besoins militaires de la France mais à un certain nombre de besoins limités comme la garde de nos communications. Mais ce ne sont pas des bateaux pouvant "encaisser". J'ai dit à la tribune du Sénat qu'il faut que nous ayons des bateaux pouvant "encaisser". Si un jour nous avons à transporter des troupes à travers la Méditerranée il faudra faire le sacrifice de quelques bateaux pour permettre aux convois de passer et il faut que ces bateaux puissent subir le feu de l'ennemi.

Je donne pleine adhésion au programme d'aujourd'hui. Nous commettrions une faute en laissant passer des mois sans continuer notre programme naval, en arrêtant le rythme des constructions. Mais je demande à M. le ministre de la Marine, dès qu'il sera revenu de Londres, de venir nous dire ce qu'il entend faire pour la reconstitution de notre flotte de ligne.

M. RIO.- Je ne crois pas qu'il puisse y avoir un autre avis que celui exprimé par M. Lémery. En votant cette tranche nous ne faisons pas une besogne isolée; le statut naval est un tout. Il est comme un cadre ~~incomplet~~ de mar-

quetterie où chaque pièce vient prendre sa place. Mais vous avez du lire, dans les travaux des différents rapporteurs de la Chambre et du Sénat les inquiétudes qu'a fait naître l'apparition du croiseur allemand. J'abône dans votre sens, Monsieur le Président, il ne peut être question de répondre à ce navire d'un type spécial par des types du programme naval actuel. La question qui se pose est celle-ci: Avant de mettre définitivement en chantier cette tranche du programme naval, surtout après les leçons de la Conférence de Londres, n'y aurait-il pas lieu de voir si la conception de cette tranche répond aux nécessités actuelles.

Si nous avons de belles unités à flot elles ne sont pas exemptes de reproches. Elles ont sacrifié la vitesse aux dépens de la solidité. Comme le disait Lémery il faut que nos bateaux puissent encaisser raisonnablement, et, s'ils peuvent donner des coups ils ne peuvent pas encaisser.

Vous avez d'ailleurs tenu compte de cette nécessité puisque le croiseur qui va venir aura une petite protection.

Mais si je vais voter tout à l'heure, ce projet avec tous mes collègues, cela ne veut pas dire que je pense qu'il est voté ne varietur. Je suis persuadé qu'après la Conférence de Londres vous tiendrez à venir nous dire le résultat de vos études et de vos réflexions.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Oui.

M. RIO.- Nous nous avez dit tout à l'heure qu'il ne faut pas construire une flotte d'échantillons. Ce n'est pas une flotte d'échantillons qu'une flotte qui contient.

comme la nôtre, 6 unités homogènes presque semblables. Mais il faudra voir si on ne peut pas, comme en Italie, faire des croiseurs de 6.000 à 7.500 tonnes, qui nous rendraient la vie dure en Méditerranée pour nos transports de troupes, et si nous ne devrions pas aborder l'étude de ce programme pour répondre aux préoccupations politiques de l'Italie en Méditerranée. Il y a d'autres détails que je vous signalerai le cas échéant mais sur lesquels je ne veux pas m'étendre plus longtemps.

Nous allons voter cette tranche, mais nous estimons qu'elle devra être examinée de nouveau avant sa mise en chantier, comme le conseille dans son rapport notre collègue de la Chambre Dumesnil. Ceci n'est pas une critique d'ailleurs, car la commission de la Marine ne critique pas, elle collabore avec le gouvernement pour que l'œuvre mise debout soit un peu sienne.

M. LE MINISTRE.- Dès que je serai rentré de Londres je demanderai à venir devant vous - si vous ne m'y invitez pas auparavant - pour vous mettre au courant de ce qui s'est passé et des aménagements, des changements que les décisions de Londres seraient susceptibles d'apporter au programme naval.

Je vais maintenant, si vous le permettez, me rendre devant la commission des finances qui m'attend.

M. LE PRÉSIDENT.- Je vous remercie, Monsieur le Président.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. C'est moi qui vous remercie avec reconnaissance du concours que vous m'apportez.

(L'audition est terminée à 15 heures et demie;)
'au