



PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION  
DE LA MARINE

- Auditions -

- 1931 - 1934 -

-----

- 25 novembre 1931 - Audition de M. DE CHAPPEDELAINE,  
ministre de la Marine marchande.
- 16 décembre 1931 - Audition de M. Charles DUMONT, ministre  
de la Marine.
- 23 décembre 1931 - Audition de M. DUMESNIL, ministre  
de l'Air.
- 9 mars 1932 - Audition de M. GUERNIER, ministre des  
Trav. Publics et de la Marine marchande
- 16 mars 1932 - Audition de M. PIETRI, ministre de la  
Défense nationale.
- 13 juillet 1932 - Audition de M. Georges LEYGUES, minist  
de la Marine.
- 23 décembre 1932 - (Marine marchande) Audition de  
M. Léon MEYER, ministre de la Marine  
marchande.
- 11 janvier 1933 - Audition de M. Léon MEYER, ministre  
de la Marine marchande.
- 21 février 1934 - Audition de M. PIETRI, ministre de  
la Marine.
- 4 juillet 1934 - Audition de M. PIETRI, ministre de  
la Marine.
- 4 décembre 1934 - Audition de M. PIETRI, ministre de la  
Marine.



COMMISSION DE LA MARINE



Séance du mercredi 25 novembre  
1931

( Audition de M. le ministre de la marine marchande )

M. de Chappedelaine, ministre de la marine marchande, assisté de M.M. Haarbleicher et ~~de~~ Le Bec, est introduit.

La séance est ouverte sous la présidence de M. Rio.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le ministre, vous avez demandé à être entendu par la commission de la marine du Sénat au sujet du projet de loi accordant la garantie de l'Etat pour un emprunt de 160 millions de francs de la Compagnie générale transatlantique.

Voici ce qu'attend de vous la commission. L'intérêt qu'elle porte à cette question ne s'arrête pas à la limite du projet de loi sur lequel elle a à se



prononcer pour avis. Elle voudrait connaître les dispositions que vous avez l'intention de prendre pour la remise sur pied de cette compagnie. A l'unanimité, elle est prête à soutenir les efforts de l'Etat pour que cette société éminemment française, qui fait partie du patrimoine nationale, ne coule pas. Mais, avant de s'engager, elle veut connaître exactement les intentions du Gouvernement, notamment comment, au point de vue financier, il entend poursuivre son effort et comment au point de vue technique, il est décidé à le réaliser.

Ces paroles vous ont été dites. Vous avez la parole.

M. LE MINISTRE. Si je comprends bien les paroles de M. le président, c'est un exposé d'ensemble sur la question de la Compagnie générale transatlantique que vous attendez du ministre de la marine marchande. Cet exposé est tout à fait nécessaire au seuil du débat qui va s'instituer ces jours-ci devant le Sénat.

Je tiens d'abord à m'excuser, comme je l'ai fait devant la commission des finances, d'en avoir pas été venu immédiatement devant la haute Assemblée. Ou plutôt je m'excuse de n'avoir pas insisté pour le débat immédiat que le premier projet de garantie d'un emprunt a été voté par la Chambre. Si je ne l'ai pas fait, c'est que nous n'aurions pas eu le temps, au cours de la nuit qui a précédé le décret de clôture de la session, au début de juillet, d'examiner la question



dans son ensemble. Or ce n'est pas seulement la question de l'emprunt de 160 millions que vous voulez connaître et cela avec raison, mais tout le problème qui se pose en ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique.

Avant de commencer, je tiens également à rendre hommage à un homme qui a été pour le Gouvernement un collaborateur extrêmement précieux: M. Germain-Martin ancien ministre du budget. M. le président du conseil et moi-même, nous lui avons demandé au début des vacances de vouloir bien accepter la présidence d'une commission d'études. M. Germain-Martin, avec sa haute conscience et sa grande activité s'est mis aussitôt à la tâche et il a largement contribué à faire toute la lumière sur cette épineuse question. A la fin de la séance, je laisserai entre les mains de M. le président le rapport de M. Germain-Martin qui vous sera très utile pour toutes les études auxquelles vous pouvez vouloir vous livrer.

Les difficultés financières de la Compagnie générale transatlantique ont deux causes: d'abord la crise économique mondiale, ensuite la mauvaise gestion même de la Compagnie.

Première cause. La crise économique mondiale a touché largement, comme toutes les autres branches de l'industrie, l'armement français. Sur un tonnage total



de 3.500.000 tonnes, 520.000 sont désarmées. En Italie, dont la flotte marchande est à peu près identique à la nôtre, il y a 600.000 t. désarmées. En Angleterre, sur une flotte de 20 millions de tonnes, il y a 3.500.000 t. désarmées. En Norvège, la proportion est plus forte encore.

Dans le monde entier, il y a 10 millions de tonnes désarmées. Rien d'étonnant par conséquent que la principale de nos compagnies de navigation ait été atteinte. Voici quelques chiffres. Alors qu'en 1928, les recettes brutes de la Compagnie s'élevaient à 1.020 millions, elles tombent en 1931 à 720 millions, soit 300 millions en moins. Le nombre des passagers de première classe sur la ligne Le Havre-New-York, c'est-à-dire sur la ligne impériale, est tombé de 27.000 en 1929 à 15.000 en 1931.

Sur 100 navires qui constituent la flotte de la Transatlantique, 32 sont désarmés, comme j'ai pu le voir au Havre ces jours derniers.

La première cause, c'est donc le malheur des temps, la crise économique qui secoue le monde entier.

Mais, s'il n'y avait eu que cette cause, la Compagnie aurait souffert comme toutes les autres sociétés d'armement du monde, mais elle n'aurait pas connu les difficultés au milieu desquelles elle se débat en ce moment. Il y a eu aussi, il faut le reconnaître, mauvaise gestion de la part de la Compagnie.



Je reproche d'abord à la Transatlantique d'avoir dans des périodes de prospérité distribué des dividendes trop élevés. De 1917 à 1929, ils ont été de 10 à 15 p. cent du capital. Pendant ce temps, on ne constituait ni réserves, ni provision suffisante.

D'autre part la Compagnie a eu l'imprudence de créer une filiale, la Société des voyages et hôtels nord-africains. Il en est résulté une perte qui a été chiffrée par M. Germain-Martin <sup>à</sup> ~~par~~ 48 millions. Cette question est aujourd'hui à peu près résolue: des mesures ont été prises pour qu'il n'y ait plus de ce côté de perte sensible.

Enfin des commandes de matériel naval ont été passées au cours des derniers exercices sans qu'on se soit préoccupé de la contrepartie, c'est-à-dire des moyens de paiement. La Compagnie a commis cette imprudence véritablement inadmissible d'accumuler pour ses dépenses de premier établissement un chiffre énorme: 331 millions pour cette année même. Je vous prie de retenir ce chiffre de 331 millions car c'est cette échéance qui est la cause principale du mal.

Des marchés ont également été conclus à des conditions trop onéreuses; vous en trouverez le détail dans le rapport. Je peux citer en particulier des marchés de vivrepassés par l'agence de New-York.

En résumé, quand l'ancien conseil d'adminis-



fois  
tration est venu me voir pour la première et me saisir  
de ses difficultés- c'était en mai dernier - les paiements  
qu'il avait à effectuer à la fin de l'année se montaient  
à la somme de 441 millions, dont 321 millions comme  
dépenses de premier établissement et 120 millions comme  
déficit d'exploitation.

Il y a eu deux projets successifs de renfloue-  
ment.

Dès que j'ai été saisi des plaintes de la Com-  
pagnie transatlantique, jeme suis mis à l'étude avec  
mes services et j'en ai entretenu immédiatement M. le  
président du conseil, ainsi que mes deux collègues de  
la rue de Rivoli et, tous ensemble, nous avons recher-  
ché les moyens de parer aux difficultés. J'ai eu des  
réunions à peu près quotidiennes avec les administra-  
teurs de cette époque.

C'est dans ces conditions qu'un premier pro-  
jet a été mis sur pied. Son intérêt aujourd'hui n'est  
que rétrospectif, mais sa genèse vous montrera comment  
nous avons été amenés à user de rigueur envers le con-  
seil d'administration.

Il fut entendu que des banques et des arma-  
teurs procureraient à la Compagnie une somme de 210  
millions; de son côté l'Etat donnerait une garantie de  
40 millions et accorderait des moratoires pour les  
sommes qui lui étaient dues.



Le conseil d'administration a laissé le Gouvernement s'engager à fond sur ces bases. Je suis allé avec M. Le président du conseil, M. le ministre des finances et M. le ministre du budget devant les deux commissions compétentes de la Chambre. Mais, la veille du jour où le projet allait être distribué les administrateurs sont venus me déclarer que rien ne tenait plus, qu'une banque était défailante, que cette défaillance en entraînait une autre et qu'il manquait 23 millions.

J'ai pensé qu'avec les avances remboursables que nous devions verser, soit 25 millions, j'allais pouvoir boucher largement le trou dont on m'avertissait. Tout le monde était d'accord quand au dernier moment un administrateur vint me dire de nouveau que tout s'écroulait.

Dans quel but les administrateurs renonçaient-ils au projet? Je n'ai pas cherché à le savoir. J'ai revu mes deux collègues des finances et du budget et nous avons adressé un ultimatum à la Compagnie. Il était inutile de continuer les pourparlers étant donné les procédés dont on avait usé à notre égard. Quelle confiance pouvions-nous garder? En admettant que nous nous soyons mis d'accord sur un nouveau projet, qui garantissait que l'accord ne serait pas rompu encore au dernier moment, me tenant ainsi dans une posture ridicule.



Nous avons donc adressé un ultimatum à la Compagnie dont voici le fond: démission de tout le conseil d'administration, cession à titre gratuit des actions à vote plural détenues par la Société financière transatlantique, réunion de l'assemblée générale pour la nomination d'un nouveau conseil d'administration, moratoire de deux ans pour les dettes de la Compagnie envers la Société des chantiers de St Nazaire, 141 millions.

Pour bien comprendre ce dernier point, il faut se rappeler que les Chantiers de St Nazaire sont après l'Etat, le principal créancier de la Compagnie et que leur président est en même temps vice-président de la Transatlantique.

Moyennant l'exécution de ces conditions, l'Etat acceptait de donner sa garantie à un emprunt de la Compagnie de 160 millions. A cette somme vient s'en ajouter une autre de 40.900.000 fr. pour laquelle la Compagnie avait le droit de demander la garantie de l'Etat en vertu de la convention de New-York.

En outre l'Etat consentait un moratoire de 5 ans pour les diverses créances sur la Compagnie, à savoir 25 millions pour les bénéfices de guerre, l'annuité de 35 millions pour d'autres créances, notamment les prestations en nature.

L'Etat prend sur les navires et bâtiments une hypothèque de premier rang. Répondant sur ce point à



une question qui m'a été posée à la Chambre, j'ai indiqué qu'il restait libre de toute hypothèque, avant l'émission de cet emprunt de 160 millions, une marge de 60 millions pour les immeubles et de 337 millions pour les navires.

Le Gouvernement a immédiatement déposé son projet de loi, il est venu en discussion. L'article 1er a été voté tel quel. En voici les termes:

" Le ministre des finances est autorisé à donner la garantie de l'Etat au service, en intérêt et en amortissement, d'un emprunt à contracter, dans la limite d'un maximum de 160 millions de francs, par la Compagnie générale transatlantique.

" En contrepartie de cette garantie et pour son montant total, l'Etat prendra des hypothèques sur les immeubles ou navires, ou recevra en nantissement le portefeuille de la Compagnie."

Le second article a été modifié au cours de la discussion à la Chambre.

Cette somme de 160 millions était nécessaire immédiatement pour empêcher la Compagnie de déposer son bilan. N'ayant pas eu le temps de faire ratifier le vote de la Chambre par le Sénat avant le départ en vacances, M. Pietri et moi nous avons demandé une audience au président de la commission des finances et au rapporteur général. Nous les avons mis au courant de la situation et indiqué que, dans ce cas de force majeure, le Gouvernement serait dans l'obligation d'avoir recours



à la trésorerie pour éviter que la Compagnie dépose son bilan. Ces Messieurs nous ont remerciés de notre démarche et nous ont dit qu'ils ne pouvaient que prendre acte de notre déclaration, n'étant pas qualifiés pour nous donner une autorisation.

Voilà donc où nous en sommes. Voyons maintenant ce qui va se passer.

La Compagnie se trouve donc avoir entre les mains une somme de 160 millions de l'emprunt dont il est question et une autre somme de 40.900.000 fr. dont elle peut se servir en vertu de la convention de New-York pour la construction de l'Ile de France.

Cette somme totale de 200.900.000 fr. est suffisante pour assurer son exploitation d'ici la fin de l'année. Actuellement, elle n'est même pas complètement dépensée. Mais il va sans dire qu'elle ne pourra faire face aux dépenses des années à venir. Si nous voulons que la Compagnie transatlantique ne dépose pas demain son bilan, si nous voulons qu'elle continue à rendre les services éminents qu'elle rend au pays, il faudra que l'Etat fasse un nouvel effort.

Quels efforts envisageons-nous? Ils font l'objet de deux projets de loi dont j'ai ici la copie, mais pour lesquels je n'ai pas encore l'assentiment complet de mes collègues de la rue de Rivoli. J'ai leur assentiment pour les grandes lignes, mais je n'ai pas encore leur signature. Je suis d'ailleurs persuadé



qu'ils vont l'apposer ce soir ou demain, car je voudrais déposer ces projets jeudi sur le bureau de la Chambre. La session s'avance et le délai est court d'ici Noël pour que ces textes soient examinés par les deux assemblées. Je demanderai à la Chambre de faire toute diligence pour que le Sénat puisse être saisi d'ici une douzaine de jours.

Ces projets prévoient d'abord la revision de la convention de New York. J'ai assez chargé la Compagnie pour avoir le droit de reconnaître les services qu'elle a rendus dans des circonstances difficiles et malgré une aide très maigre de la part de l'Etat. Elle s'est contentée de subventions extrêmement minimales: 4 millions par an, ce qui est très peu pour une grande compagnie. Elle assure gratuitement sans aucune subvention le service postal.

Si nous comparons les sommes versées par l'Etat français à la Transatlantique avec celles versées par les autres pays à leurs grandes compagnies de navigation, nous pouvons dire qu'elle a travaillé pour rien ou à peu près.

Nous prévoyons donc la revision de la convention de New-York. Nous demanderons au Parlement de porter la subvention à 36 millions par an. Je parle ici d'une subvention, j'insiste sur le mot car je parlerai dans un instant d'avances remboursables, ce qui



est très différent. La subvention est donnée à fonds perdu.

Nous envisageons également une subvention particulière pour le service postal de 10 millions. On avait parlé de 10 à 20 millions: je la limite à 10 millions.

Il y aura également une revision de la convention des Antilles, mais la question ne vous sera pas soumise car elle doit être réglée par décret. Le Gouvernement par décret a le droit de la trancher et, dans ce cas, la subvention serait portée à 26 millions.

Reste le projet d'avances remboursables. Les subventions en effet sont insuffisantes pour combler le déficit d'exploitation qu'il est impossible de ne pas prévoir pour l'année prochaine et peut-être pour les années suivantes. Nul ne peut dire quand la crise mondiale prendra fin. Nous avons lieu d'espérer qu'elle ne s'éternisera pas. En tout cas, le projet prévoit des avances pour une période de quatre ans. Nous estimons que dans quatre ans, le monde sera sorti du marasme dans lequel il se débat. Si d'ici là la crise devait aller en s'accroissant - car si l'on ne remonte pas la côte, on la descend - ce serait à désespérer de tout. Ce n'est pas la Compagnie transatlantique seule qui tomberait en faillite, tout y passerait. Je crois cependant que dans quatre ans, nous serons sortis de la crise et



c'est pourquoi nous avons prévu de larges avances seulement pour quatre ans.

Ces avances sont prévues pour la somme de 45 millions cette année et de 75 millions les années suivantes. Ces chiffres sont un maximum car les avances seront en fonction du déficit de la trésorerie de la Compagnie. Si les affaires devenaient meilleures, les avances deviendraient moins importantes.

J'insiste d'ailleurs sur ce point qu'il ne s'agit pas d'un placement à fonds perdu. La Compagnie sera formellement tenue de les rembourser le jour où elle se retrouvera in bonis. Tout à l'heure je vous ai dit que les actionnaires avaient touché de beaux dividendes pendant plusieurs années. Il a été entendu qu'aucune action ne recevrait de dividende aussi longtemps que l'Etat ne serait pas remboursé intégralement de ses avances.

L'article 2 du projet qui vous est soumis en ce moment et qui a été remanié d'une façon importante par la Chambre vise le transfert des 56.512 actions à vote privilégié. Ces actions qui ont été remises à l'Etat par la Société financière transatlantique représentent 43 p. cent des voix. L'expérience prouve qu'avec un pareil nombre de voix, on est maître d'une société. C'est d'ailleurs ce qui a permis à l'Etat d'agir au moment de la nomination du nouveau conseil d'administration.



Il est dit également qu'en cas de modification de la législation des actions à vote plural - et le Sénat discute en ce moment une modification de cette législation - le montant des voix dont pourrait disposer l'Etat devrait atteindre 35 p. cent du total des voix. Les spécialistes nous assurent qu'avec 35 p. cent, l'Etat serait encore maître de la situation.

M. LE PRESIDENT. Il y a eu des cas où l'on a réuni plus de voix que cela.

M. LE MINISTRE. Si le Sénat venait à supprimer les actions à vote plural, il serait désirable qu'il fasse une exception pour les actions détenues par l'Etat.

En ce qui concerne le nouveau conseil d'administration, voici le texte:

" D'ici le 31 décembre 1931, l'Etat aura le droit de demander la réunion d'une assemblée générale pour la constitution d'un nouveau conseil d'administration.

" Pour ce nouveau conseil d'administration, l'Etat aura le droit, qui devra à ce moment être inscrit dans les statuts, de désigner un tiers des administrateurs appartenant à son corps de techniciens des questions maritimes, financières ou de transport, ou à ses administrations centrales.

" L'Etat devra, dans ce cas, être représenté dans le comité de direction dans la même proportion."

Plus loin, je lis ceci:

" Aucun de ces administrateurs ne pourra être administrateur de sociétés filiales ou de sociétés et établissements fournisseurs de la Compagnie générale transatlantique."



Je vous demande de maintenir ce texte. Vous connaissez le système qu'il a pour but d'éliminer. Quand une société vit, pour gagner davantage d'argent, ses

administrateurs fonde une filiale: société de construction, société d'ameublement, etc. On réalise ainsi des bénéfices à tout coup. Prenez les conseils d'administration de toutes sociétés plus ou moins filiales les

unes des autres: ce sont toujours les mêmes administrateurs. Or, très souvent, alors que l'intérêt de la société-mère serait de réaliser des économies, l'intérêt des sociétés-filiales est de pousser à la consommation. Il est facile de deviner ce qu'il en résulte.

Si nous voulons une gestion saine et parfaite quand le projet aura été voté par les deux Chambres de la Compagnie transatlantique, il faut voter cette disposition qui élimine les fournisseurs du conseil d'administration.

M. JAMES HENNESSY. Il faut un vote de l'assemblée générale pour autoriser les administrateurs à faire partie de sociétés qui travaillent pour la société-mère. Si l'Etat a la majorité à l'assemblée générale, même

sans cette disposition, il pourra toujours empêcher les administrateurs de faire partie de sociétés filiales

M. LE PRESIDENT. Il est encore mieux de le préciser dans le projet de loi.

En 1924, il a été voté un avenant à la convention de New-York d'après lequel les anciens fonctionnaires



M. LE MINISTRE. La Compagnie reste une compagnie privée. L'Etat ne fait qu'user d'un droit de regard et de contrôle. Si nous avons pris des mesures rigoureuses et augmenté le contrôle, c'est qu'il naturel, quand on met de l'argent dans une affaire, de regarder ce qui s'y passe.

Des administrateurs ont été nommés par l'assemblée générale; ils ont reçu l'agrément de l'Etat. Ils sont pour le moment au nombre de sept. Nous sommes contents de ce chiffre, au lieu de 16, parce que nous n'avions pas eu le temps de venir devant le Sénat. Nous nous réservons de faire compléter le conseil d'administration quand le projet aura été voté par les deux Chambres.

Sur les 7 administrateurs, 4 ont été choisis dans l'armement: M.M. Cangardel, Fabre, Nincy et Sabouli. 3 représentent l'industrie: M.M. Dautry, Fould et du Pasquier. 2 de ces administrateurs représentent l'ancien conseil: M.M. Fould et du Pasquier.

Nous avons donc fait la part de tout le monde. Ce n'était pas facile. A la Chambre, d'un certain côté, on me criait: Pas d'armateurs! Ce sont eux qui nous ont trompés! De l'autre côté, on me criait: Pas de fonctionnaires! Pas de flotte d'état!

En 1924, il a été voté un avenant à la convention de New-York d'après lequel les anciens fonctionnaires



res et les anciens membres du Parlement ne pourront faire partie du conseil d'administration à moins qu'ils aient quitté leur poste ou leur fonction depuis plus de cinq ans. Mais, si l'on écoutait toutes les suggestions, personne ne pourrait plus être administrateur d'une grande compagnie. Or j'en pense que, quelque défiance qu'on puisse avoir envers telle ou telle catégorie de citoyens, on ne peut pas les frapper d'ostracisme.

A la tête d'une grande compagnie de navigation, on ne pouvait pas ne pas mettre des armateurs. C'est pour cela que j'en ai choisi quatre: M.M. Cangardel, Fabre, Nincy et Saboulin. De la sorte, tout le grand armement est représenté. J'avais fait appel à un autre homme, très intelligent, qui est à la tête d'une grande compagnie de navigation charbonnière d'Europe. Il n'a pas voulu accepter et je le regrette.

Nous avons aussi des représentants de l'industrie. Il y a là un grand animateur, M. Dautry. Nous avons repris M. Fould, qui reste vice-président.

M. LE PRÉSIDENT. Il faudra qu'il parte si le texte du projet de loi est voté tel qu'il nous vient de la Chambre.

M. LE MINISTRE. Il fera la transition.

Nous avons gardé M. du Pasquier, qui est le président du Port autonome du Havre et auquel il a donné

xxxxxxxxx



une activité incomparable. On m'a apporté là-bas des statistiques: j'ai eu la consolation de voir qu'en cette période de plein marasme, le port du Havre, non seulement n'avait rien perdu, mais avait gagné.

Pendant tout l'été, nous avons donc poursuivi l'étude de la situation économique et financière de la Compagnie. Une commission d'étude a été nommée présidée, comme je vous l'ai dit, par M. Germain-Martin. Ses membres étaient: M.M. Le Bec, inspecteur des finances, L inspecteur des finances, chargé du contrôle financier des grandes compagnies, Cangardel qui depuis a été nommé directeur général.

A cet égard, je ne puis que me féliciter du choix que j'ai fait. De tous côtés, je n'ai reçu que des compliments. Personnellement, j'ai été enchanté de l'oeuvre qu'il a poursuivie. C'est aussi pour moi une question de justice de remercier votre président M. Rio qui connaissait beaucoup M. Cangardel pour l'avoir eu sous ses ordres autrefois lorsque M. Rio occupait le poste que j'occupe en ce moment. Il me l'a chaleureusement recommandé. Je suis persuadé que M. Cangardel saura tirer d'embarras cette malheureuse compagnie.

Enfin la commission comprenait M. Young, expert comptable du ministère des finances.



Je ne saurais trop rendre hommage au travail de cette commission. Elle nous a remis des rapports. Quand on les a lus, on peut se flatter de connaître à fond la question de la Compagnie générale transatlantique.

Nous avons déjà pris des mesures d'exécution. M. Cangardel a déjà réalisé un certain nombre d'économies. Ce matin, il me disait que d'ici quelques semaines, il serait parvenu à faire pour 50 millions environ d'économies dans la gestion.

Il se préoccupe en outre d'assurer certains services négligés jusqu'ici. On me demande de créer une ligne " bananière " avec les Antilles. Plusieurs membres du Sénat s'intéressent à cette question.

L'autre jour, je suis allé avec M. Brindeau visiter le Havre et j'ai pu saisir le tour de force qui a été réalisé par ce port, à savoir d'enlever à Rotterdam le marché bananier. Seulement il est regrettable que pas une seule de ces bananes ne vienne de nos colonies. Toutes viennent des colonies anglaises. Il serait intéressant pour nos Antilles d'avoir un débouché et j'espère que d'ici quelque temps nous aurons résolu la question.

Je veux terminer cet exposé par des paroles d'optimisme. Si nous faisons l'effort nécessaire, si le Parlement suit le Gouvernement, la Compagnie transatlantique sera sauvée. Pour en avoir la certitude, je



n'ai qu'à regarder le passé. Malgré sa mauvaise gestion, malgré, il faut le dire, la gabegie qui a régné dans ses affaires - et je ne veux jeter la pierre à personne - la Compagnie a trouvé en période normale le moyen de réaliser de magnifiques bénéfices.

En 1926, tous frais déduits, amortissements et charges payés, il restait 84 millions de bénéfices nets. En 1927, 35 millions; en 1928, 78 millions; en 1929, 44 millions. Dans ces conditions, pourquoi ne pas espérer, lorsque la vie sera redevenue normale, que la Compagnie, gérée cette fois par des hommes intègres et capables, ne réalise de nouveaux bénéfices.

Si je compare la Compagnie aux compagnies étrangères, les constatations sont toutes en faveur de la société française. Prenez les passagers. L'Ile-de-France, qui au point de vue tonnage, n'occupe que le 8° rang, est au premier rang en ce qui concerne le pourcentage des places occupées. Le Paris, 9° par la taille, est le 5° pour les places occupées. Le France, 14° par la taille, c'est-à-dire le plus petit des grands liners, est le 2° pour les places.

A quoi tient cette supériorité? Encore une fois, si j'ai adressé des critiques à la Compagnie transatlantique, j'ai le devoir de lui rendre justice à certains points de vue, en particulier au point de vue de l'habitabilité, du confort, de l'ambiance que présentent ses bâtiments.



A cet égard, les navires de la Transatlantique sont supérieurs à ceux des autres compagnies et c'est pourquoi ils sont recherchés par la grande clientèle américaine.

M. TISSIER. Et ils ne sont pas "secs".

M. LE MINISTRE. La cave et la cuisine sont certainement un des grands attraits de ces navires, il suffit d'y passer quelques heures pour s'en rendre compte. J'ai eu l'occasion dernièrement de séjourner sur un des bâtiments d'une autre grande compagnie française: j'ai été admirablement traité. Mais quelques jours après, je me suis trouvé sur un des navires de la Transatlantique: il y a une différence formidable tout en faveur de cette dernière.

Je n'ai pas besoin d'insister. Je suis persuadé que la grande majorité, pour ne pas dire l'unanimité de la commission soutiendra le Gouvernement.

En terminant, je veux vous faire part d'une dernière idée: il n'y a pas de meilleure réclame pour notre pays que ces grands paquebots. On a dit avec raison qu'ils étaient les ambassadeurs du goût français. Il est certain que l'on est arrivé à réaliser des merveilles. J'ai visité l'Atlantique qui doit faire le service de l'Amérique du sud. C'est un bâtiment extraordinaire. Il semble qu'aujourd'hui les démocraties



aient voulu synthétiser dans la création de ces grands navires les aspirations d'art qui sont en elles. <sup>Le</sup> ~~ix~~ ~~xix~~ Moyen-Age a exprimé ses sentiments en construisant des cathédrales; la Monarchie a fait des palais et des châteaux splendides. A notre époque, on a fait ces grands navires dans lesquels on a réuni tout ce qui pouvait exprimer la beauté. ~~moi, que cette ligne de va pas con-~~

L'Atlantique est une merveille et M. Paul -L- Léon, venu avec moi, ne se lassait pas de l'admirer. Il n'y a pas une faute de goût. L'Île de France, lui, n'est pas un navire à proprement parler luxueux: c'est un navire de grand confort. Ce serait une catastrophe pour notre pays si de pareils navires disparaissaient.

~~pendance.~~ Vous savez d'ailleurs tout l'argent que les étrangers apportent dans notre pays. Notre balance commerciale est déficitaire, mais il en était ainsi déjà avant la guerre. Certes elle est un peu trop déficitaire, mais la balance des paiements n'en est pas moins équilibrée par les rentrées invisibles. Or la principale de ces rentrées invisibles, c'est l'argent laissé par les étrangers sur notre sol. Soyez persuadés que ces Américains, s'ils étaient amenés sur notre continent par des bateaux allemands, anglais ou italiens, ne seraient pas si nombreux chez nous. La propagande qui est faite à la France par ces magnifiques navires, grâce à leur cave, à leur bonne cuisine, à



leur confort, propagande qui se manifeste à bord même en faveur de nos grands magasins, de nos villes d'eaux, tout cela profite à notre pays.

Mais, me diez-vous, la lutte entre les grands paquebots va-t-elle continuer? Le T 6, que j'ai eu le plaisir de visiter à Penhoët, ne sera-t-il pas dépassé?

J'espère, moi, que cette lutte ne va pas continuer. Je fais tous mes efforts pour convertir les autres pays à cette idée qu'il faut aussi bien une limitation dans les armements de commerce que dans les armements de guerre. Sur le terrain commercial, ce sera plus facile parce qu'il ne se pose pas de problème aussi aigu, pour un pays, que celui de défendre son indépendance.

J'ai ~~xxx~~ participé à un dîner avec la plupart des représentants allemands à la commission franco-allemande; on m'a présenté des spécialistes de l'armement, en particulier M. Ridern (?), président du consortium allemand. Je l'ai trouvé acquis à cette idée. M. Le Bec, que j'ai envoyé à New-York, où il a fait d'excellente besogne et d'où il a rapporté des projets d'économies que nous sommes en train de réaliser, a trouvé là-bas un écho favorable dans les milieux américains. J'ai en outre chargé M. Haerbleicher de soutenir cette thèse au sein de la commission franco-allemande.



Les pays doivent comprendre qu'au lieu de se ruiner à construire des bâtiments gigantesques, ils ont intérêt à se limiter. Il ne s'agit pas d'ailleurs seulement de limiter le tonnage, mais aussi de s'entendre sur beaucoup d'autres questions, comme l'organisation des lignes, la concordance des horaires et le partage du fret.

Messieurs, j'ai terminé. Je m'excuse d'avoir retenu si longtemps l'attention de la commission.

M. DUROUX. M. le ministre a parlé de la gabegie de la précédente administration. Je me suis laissé dire que le déficit atteignait 1 milliard. Je voudrais obtenir des précisions sur ce point.

On m'affirme également que le déficit remonterait seulement à trois ans. Si ces renseignements sont exacts, je me demande si l'Etat ne s'engage pas dans une voie dont on ne peut prévoir l'issue.

Vous avez dit qu'une commission d'études avait examiné la situation. Le premier renseignement qu'il vous appartient de communiquer à la commission, c'est le chiffre exact du déficit.

M. LE MINISTRE. Le déficit ne s'élève certainement pas à un milliard. Il faut distinguer le déficit d'exploitation et les paiements à faire pour les dépenses de premier établissement.



Le déficit d'exploitation se chiffre pour 1931 à 120 millions. Pour ne pas être obligé en cas d'aggravation de revenir devant le Parlement, je suppose qu'il s'élèvera pour les années à venir à 140 millions. Si vous additionnez les chiffres que je vous ai donnés pour les subventions et avances remboursables, vous voyez qu'ils atteignent ce total de 140 millions. Avec cette somme, je peux donc faire face à un déficit de 20 millions supérieur au déficit de cette année.

L'an prochain, il se peut que le déficit ne s'élève pas à ce chiffre. Ces jours-ci, M. du Pasquier, me félicitant des mesures prises et de la nomination de M. Cangardel au poste de directeur général, me disait: Si la Compagnie avait été administrée comme elle l'est dans ce moment-ci, malgré les malheurs des temps, nous n'aurions pas connu les difficultés que nous rencontrons.

La direction étant meilleure, les sommes mises à la disposition de la Compagnie dépassant de 20 millions le déficit de l'année en cours, il me semble que nous devons être, comme disent les matelots, "au vent de notre bouée!"

Reste la question des dépenses de premier établissement. Pour y faire face, nous avons été obligés de demander au Parlement de garantir un emprunt de 200 millions, 160 millions d'une part et 40 millions de



l'emprunt de New-York, que la Compagnie n'avait pas fait jouer.

Par la suite, nous allons avoir à vous demander une consolidation pour les échéances des dépenses de premier établissement qui vont venir l'année prochaine. Ceci nous permettra de gagner le mois de juillet 1933. D'ici là la Compagnie aura besoin d'une somme de 230 millions pour faire face à ses échéances. Je ne vois pas d'autre moyen que de recourir à l'emprunt et d'employer la méthode que nous employons avec l'emprunt de 160 millions. La formule choisie sera sans doute celle d'obligations amortissables.

En 1934, comme dépenses de premier établissement, nous allons tomber à 47 millions.

M. DUROUX. On m'a dit que si, il y a trois ans à la mort de M. Dal Piaz, la Compagnie avait déposé son bilan, elle l'aurait fait dans des conditions honorables. Si au jourd'hui, au contraire, vous n'interveniez pas, elle serait obligée de déposer son bilan et le syndicat annoncerait un déficit d'un milliard. Je demande si ce renseignement est exact et, s'il l'est, quelles sanctions ont été prises contre des administrateurs qui en trois ans ont creusé un trou d'un milliard.

M. LE MINISTRE. Ce chiffre n'est pas exact.

M. DUROUX. Quel est-il?



M. LE MINISTRE. J'ai indiqué que, pour faire face aux dépenses de premier établissement, il fallait 200 millions cette année, 230 millions jusqu'en 1933 et 47 millions en 1934.

Il y a trois ans, la Compagnie n'avait aucune raison de déposer son bilan: elle était in bonis, elle a même réalisé en 1929 44 millions de bénéfices.

Lorsque ces sommes de 200, 230 et 47 millions auront été versées, il y a lieu de penser que la Compagnie sera revenue in bonis.

M. DUROUX. Je ne pose pas la question de savoir si le Gouvernement a raison ou non d'intervenir. Il s'agit d'un service public, au moins en ce qui concerne l'Algérie.

M. LEMERY. Et les Antilles.

M. DUROUX. Ma question est tout autre. Vous avez employé le mot "gabegie". On m'a dit que la gabegie avait été telle qu'un trou d'un milliard a été creusé par le conseil d'administration. Si l'Etat n'était pas intervenu, on aurait sans doute dû déclarer la banqueroute. Aussi je demande les sanctions qui ont été prises.

M. LE MINISTRE. La sanction, c'est l'ultimatum envoyé au conseil d'administration réclamant sa



démission.

M. DUROUX. Ce n'est peut-être pas suffisant.

M. LEMERY. D'après les explications de M. le ministre, le trou vient surtout de trop nombreuses commandes de matériel, ce qui ne constitue ni une escroquerie, ni un délit, ni un crime, mais une simple faute de gestion.

M. LE MINISTRE. C'est une faute de gestion comme le dit M. Lémery.

Je trouve au total une somme de 477 millions comme dépenses de premier établissement. Ce n'est pas un milliard d'abord. Ensuite ce n'est pas un trou car la Compagnie reçoit en échange des navires. Il ne s'agit pas de 477 millions jetés dans un puits et volatilisés. C'est du matériel neuf qui servira à l'exploitation. Si ce matériel n'existait pas, c'est alors que la Compagnie serait obligée de déposer son bilan et de renoncer à faire des bénéfices.

Il y a d'ailleurs une explication à ces commandes. La Compagnie voyait l'Allemagne mettre en chantier l'Europa et le Bremen, dont la vitesse est un peu supérieure à celle de l'Ile-de-France et dont le tonnage de 50.000 tonnes dépasse de 7.000 celui du paquebot français. Elle voyait aussi l'Italie construire deux navires et la Cunard commander un



paquebot de 73.000 tonnes! Ce n'est donc pas folie de sa part d'avoir commandé un navire aux Hantiers de Penhoët.

Sa faute - faute de gestion - c'est d'avoir accumulé les échéances la première année. Une société, pas plus qu'un particulier, ne doit commettre d'erreurs pareilles. Quelle que soit la situation excellente dans laquelle on se trouve, si l'on voit arriver les échéances toutes le même jour, il en résulte une forte gêne.

Pour remédier à cette gêne, nous obtenons des moratoires et reportons les échéances sur deux ou trois ans. Mais, en additionnant les chiffres que je vous ai donnés, j'obtiens un total de 477 millions, mettons 500 millions si vous le voulez. Nous voici loin du milliard dont vous parlez. Encore une fois, ces 477 millions ne sont pas de l'argent volatilisé: ces dépenses ont comme contrepartie les superbes bâtiments qui permettent à la ligne de vivre.

L'Ile-de-France, à lui seul, en période normale, tous ses frais payés y compris l'amortissement, a rapporté 64 millions net par an.

M. TISSIER. - Si le vice-président de la Compagnie n'avait pas été en même temps le président des Chantiers de Penhoët, la Compagnie aurait peut-être payé moins cher!

M. LE MINISTRE. Je ne veux jeter la pierre



à personne.

M. DUROUX. La Compagnie transatlantique possède un portefeuille d'actions d'autres compagnies de navigation.

M. LE MINISTRE. Oui, pour 60 millions.

M. DUROUX. On ne le lui fait pas réaliser?

M. LE MINISTRE. C'est à voir.

M. DUROUX. En ce qui concerne les lignes d'Algérie, elle avait absorbé d'autres compagnies de navigation pour pouvoir régenter complètement le trafic et empêcher les rivaux d'aller un peu plus vite. Ce à quoi je fais allusion ne remonte pas à aujourd'hui. Dans une commission, où se trouvait aussi M. Rio, j'ai eu l'occasion de dire il y a 10 ou 12 ans que la Compagnie faisait un métier de pirate en étouffant les autres compagnies de navigation.

A l'heure actuelle, elle détient la majorité des actions de la Compagnie de navigation algérienne et empêche celle-ci d'établir de meilleurs horaires. Cette situation va-t-elle continuer?

Voici un débiteur qui fait faillite. Il possède un portefeuille énorme et on ne veut pas le réaliser!



M. LE MINISTRE. Vous ne pouvez, au conseil d'administration actuel et encore moins au ministre actuel de la marine marchande, adresser des critiques pour des faits qui se sont passés il y a 10 ans.

M. DUROUX. Je dis simplement que ces agissements durent depuis trop longtemps.

M. LE MINISTRE. D'autre part le nouveau conseil d'administration a pris la direction vers le 15 septembre. Avant cette date, il n'avait pas de responsabilité.

Il a pris déjà beaucoup de mesures, mais vous ne pouvez pas en deux mois lui demander d'avoir tout changé.

Vous incriminez les actes de l'ancien conseil. C'est pour cela que je suis là aujourd'hui. Je ne suis pas venu pour défendre la Compagnie transatlantique, je crois même m'être montré assez sévère à son égard. Tout en lui rendant hommage pour les efforts qu'elle a faits en vue d'attirer la grande clientèle américaine, j'ai critiqué ses actes.

Vous parlez de sanctions? En dehors de la prison et de la mort, il n'y a rien de plus humiliant pour des administrateurs d'être mis en demeure de donner leur démission. Pour certains d'entre eux, qui étaient de gros personnages dans les milieux financiers,



c'était de nature à leur causer beaucoup d'ennuis et le retrait de gros bénéfices. Je ne veux pas en dire plus long.

M. DUROUX. Réaliserez-vous le portefeuille?

M. LE MINISTRE. J'en veux pas faire de réponse à la légère. Nous sommes en train d'étudier ce point.

M. DUROUX. Il faut permettre à la concurrence de jouer.

M. LE PRESIDENT. Le ministre n'est pas en mesure de répondre en ce moment.

M. LE MINISTRE. Je peux dire simplement que la question est à l'étude.

M. LEMERY. On peut même dire que le moment n'est pas favorable pour vendre des actions.

M. TISSIER. Le conseil d'administration que vous avez nommé vous satisfait, mais il peut disparaître demain. D'un autre côté, les administrateurs délégués seuls sont au courant de l'affaire. Les autres membres du conseil et encore moins les actionnaires ne sont nullement renseignés. Je voudrais donc savoir la garantie qui vous permet de connaître l'action des administrateurs délégués.



M. LE MINISTRE. L'Etat est représenté par deux commissaires qui assistent à toutes les réunions du conseil d'administration et du comité de direction, et qui ont le droit et le devoir d'exiger la connaissance de tous les actes qui auront été accomplis, et de tous les dossiers.

M. LE PRESIDENT. C'est dans la loi. Comme ces commissaires assistent aux réunions du comité de direction, il y a une certaine garantie.

Mais, lorsque le conseil d'administration sera définitivement constitué, est-ce que l'Etat sera suffisamment représenté par un tiers des membres?

M. LE MINISTRE. Les sept administrateurs ont été nommés avec l'agrément du Gouvernement. Ce n'est pas moi qui les ai nommés, mais j'ai donné une liste et c'est cette liste qui a été acceptée. Il en sera de même pour les autres qui seront nommés avec mon agrément.

M. TISSIER. La présence de ces deux commissaires me donne beaucoup de satisfaction.

M. LE MINISTRE. Le directeur général a été nommé également avec mon agrément et tous ses actes sont contrôlés par mes deux commissaires, qui ont le droit de s'y opposer. Il me semble que nous sommes



arrivés au maximum du contrôle.

M. LE PRESIDENT. Aux Messageries maritimes, la moitié des membres du conseil d'administration est nommé par l'Etat.

M. LE MINISTRE. Ici je peux considérer qu'ils sont tous nommés par l'Etat.

M. LE PRESIDENT. L'Etat fera un effort aussi considérable pour la Transatlantique que pour les Messageries maritimes. Aussi, je vous renouvelle ma question êtes-vous suffisamment armé avec un tiers seulement des membres nommés par vous.

M. LE MINISTRE. C'est un euphémisme de dire que les autres sont simplement agréés par nous. C'est la première fois qu'on m'adresse cette critique. A la Chambre, on m'a reproché de vouloir faire une flotte d'Etat; ici vous me reprochez le contraire! En fait tous les administrateurs sont nommés par nous: que voulez-vous de plus?

M. LE PRESIDENT. Mais ils dépendent de l'assemblée générale.

M. LE MINISTRE. Nous possédons la majorité à l'assemblée générale. Nous sommes le plus gros porteur d'actions.



M. LEMERY. La plus sûre garantie, c'est la présence des deux commissaires.

M. PLAISANT. Votre dernière observation amorce la mienne. M. le ministre a confié la surveillance de la Compagnie à deux commissaires et il prétend en outre être le maître des administrateurs. La Compagnie est cependant une société anonyme. Tout à l'heure M. le ministre disait lui-même qu'une des causes de la ruine de la Transatlantique, c'était la gabegie qui se manifestait dans la gestion de l'ancien conseil d'administration. Il nous a dit également qu'il y avait eu distribution de dividendes excessifs aux actionnaires et l'absence d'un fonds de réserve en correspondance avec l'importance du fonds social et la marche des affaires.

M. le ministre prétend être le maître des administrateurs. Un ministre croit toujours en effet être le maître de ceux qu'il a nommés! ( Sourires ) Néanmoins je lui demande quelles garanties le Gouvernement a prises pour la modification des statuts de cette société anonyme qu'est la Compagnie générale transatlantique, notamment pour empêcher la distribution excessive de dividendes et pour faciliter la constitution d'un fonds de réserve?



M. LE MINISTRE. Lorsque j'ai parlé des avances remboursables, j'ai eu soin de dire que l'Etat serait payé le premier, que pas un centime ne serait versé aux actionnaires tant que l'Etat n'aurait pas été remboursé de toutes ses avances.

M. PLAISANT. Vous êtes-vous assuré que le nouveau conseil constituera un fonds de réserve?

M. LE MINISTRE. Ce point est prévu dans la convention qui vous sera soumise.

M. LE GORGEU. Le fait d'augmenter les subventions de la Compagnie général transatlantique et de lui accorder des avances remboursables ne va-t-il pas nous mettre quelque peu dans l'obligation d'augmenter également les subventions que nous versons à toutes les compagnies de navigation?

M. LOUIS BRINDEAU. C'est une question d'espèce.

M. LE MINISTRE. C'est aussi une question de Gouvernement. Je serai d'ailleurs enchanté qu'on m'interroge sur ce sujet en séance publique pour donner à ma réponse plus force.

Des armateurs sont venus me trouver pour me manifester leur mauvaise humeur de voir le Gouvernement verser tant d'argent à une société si riche alors



qu'ils ne recevaient rien. " Pourquoi pas à moi?" me disaient-ils.

J'ai répondu: non! Si nous entrons dans cette voie, il n'y a plus qu'à mettre la clef sous la porte. Certes ces sociétés auront leurs représentants à la Chambre qui crieront à l'injustice. La Chambre se prononcera. On commence par demander 3 à 4 millions seulement, puis ensuite on réclame des sommes de plus en plus fortes.

Il y a deux façons de comprendre le prestige pour un pays: celle qui consiste à promener au bout d'un mât un pavillon qui projette son ombre sur un bâtiment vide, et celui qui consiste à faire de bonnes finances.

M. LOUIS BRINDEAU. Dans l'espèce, il y a une question d'intérêt national. Cet intérêt est moindre pour les compagnies dont les représentants sont venus vous rendre visite.

La ligne des Antilles est indispensable. Je ne le dis pas pour faire plaisir à mon ami M. Lémery car tous les Français sont de cet avis. Nos colonies d'abord. Et puis aussi la ligne New-York-Lehavre. Les Américains nous jugent d'après les bateaux de la Transatlantique. Si cette Compagnie vit mal, ils estiment que notre pays est en mauvaise posture. Si nos bateaux sont magnifiques et assurent un bon service, ils déclarent



rent que nous sommes un grand peuple.

M. LEMERY. M. le ministre nous a dit que les filiales de la Transatlantique lui avaient coûté beaucoup d'argent. La Compagnie a construit en particulier en Afrique du nord des hotels superbes avec un grand nombre de chambres, mais placés à la limite du désert, ils ne reçoivent guère qu'un ou deux voyageurs. Ces filiales vont-elles rester liées à la société-mère?

M. LE MINISTRE. En ce qui concerne la société des hotels nord-africains, nous avons tranché le lien qui l'unissait à la Compagnie.

M. CUTTOLI. C'était cependant le meilleur instrument de propagande pour notre pays de l'Afrique du nord.

M. LE MINISTRE. On a vendu l'Algeria. Nous avons également laissé tomber toutes les obligations de la Compagnie vis à vis des autres sociétés.

M. CUTTOLI. J'appelle l'attention de M. le ministre sur une considération d'ordre en quelque sorte sentimental. Ce qui nous préoccupe, ce sont les manœuvres de certains armateurs en vue de mettre la main sur la Compagnie transatlantique. Or certains de ces armateurs, dont le nom est sur toutes les lèvres, font partie du conseil d'administration. Vous



avez parlé de surveillance effective: êtes-vous suffisamment armé pour empêcher ces manoeuvres de se reproduire et pour ne pas permettre à la cupidité de ces armateurs trop intéressés de jeter l'embargo sur une société qui doit demeurer indépendante?

M. LE MINISTRE. Je sais tout à fait d'accord avec vous. Si nous avons nommé ces personnalités comme administrateurs, c'est que nous ne pouvions pas faire autrement: il fallait que ces compagnies soient représentées, mais nous avons eu soin de choisir également des armateurs appartenant à d'autres maisons pour neutraliser leur action.

M. CUTTOLI. Quelques uns nous rassurent, d'autres nous inquiètent.

M. LE MINISTRE. Les hommes auxquels vous faites allusion ne peuvent prétendre exercer leur hégémonie sur la compagnie. Neuf administrateurs restent à nommer: nous choisirons des hommes indépendants.

Je vous ai dit que le premier projet de renflouement avait échoué à la suite de certaines manoeuvres. J'aurai encore à lutter. Il y a des hommes, dont il m'est difficile de dire les noms, qui seraient enchantés de la faillite pour pouvoir ensuite reprendre l'affaire pour une poignée d'argent.



M. BERGEON. Sous le couvert de réaliser des économies, il serait question d'envisager la suppression de certaines agences de la Compagnie et de transférer le service de ces agences aux bureaux qui intéressent tout particulièrement les maisons d'armement auxquelles faisait allusion tout à l'heure M. Cuttoli.

M. LE MINISTRE. Rien n'est envisagé en ce sens.

M. BERGEON. Je vous ouvre les yeux.

M. LE MINISTRE. Certaines personnes ont pensé à cette modification, mais elle n'entre pas dans le programme de M. Cangardel.

M. BERGEON. Le conseil provisoire actuel n'envisage-t-il que des mesures qui ne peuvent engager l'avenir en attendant que les autres administrateurs qui doivent être nommés viennent compléter le conseil? Ou bien, d'ores et déjà, les sept administrateurs dont vous avez donné les noms sont-ils habilités pour prendre toutes mesures même ayant un caractère définitif?

M. LE MINISTRE. Parfaitement. En ce moment ils envisagent un ensemble de mesures qui peuvent aboutir à une économie de 50 millions.



M. BERGEON. Ce sont des mesures auxquelles tout le monde se rallie. Mais il peut y en avoir d'autres qui soient de nature à engager la politique de la Compagnie: est-ce que les sept administrateurs prennent des mesures dans cet ordre d'idées?

M. LE MINISTRE. Vous faites allusion à un remaniement des lignes?

M. BERGEON. Par exemple.

M. LE MINISTRE. On envisage dès actuellement de telles mesures, mais je me propose de demander à la commission de la marine de lui exposer ce programme avant de laisser procéder à ce remaniement.

M. LEMERY. Pendant cette période transitoire, la Compagnie est en quelque sorte administrée par le ministre de la marine marchande?

M. LE MINISTRE. Toutes ces mesures sont prises d'accord avec nous.

M. LEMERY. Vous avez mis à la tête de la Compagnie un ancien fonctionnaire de la Marine marchande que nous connaissons tous, qui est un esprit large et très droit. Le patrimoine de la Compagnie est un patrimoine national.

M. LE PRESIDENT. C'est le seul homme qui puisse être à la hauteur de la situation.



M. LEMERY. Deux commissaires sont toujours présents, on en réfère au ministre pour toute mesure. Il semble donc que, pendant la période transitoire, nous avons toute garantie.

M. LE MINISTRE. Tous les jours, je m'entretiens avec les uns et avec les autres, les commissaires ou M. Cangardel. Ce dernier me tient au courant.

M. LEMERY. En résumé, rien ne sera fait par le conseil sans votre assentiment?

M. LE MINISTRE. Quand se posera la question de la retouche des lignes, en particulier dans la Méditerranée, je tiendrai des commissions de la marine de la Chambre et du Sénat au courant.

Il y a deux points de vue à considérer. D'abord la question des économies. On pourrait réaliser immédiatement des économies formidables avec les services contractuels et avec la Transatlantique. Mais est-ce le seul point de vue à envisager? J'en pense pas, surtout dans la période que nous traversons. Le problème social se pose à nous avec le chômage.

M. LE PRESIDENT. Il y a aussi une question d'intérêt national. Le patrimoine de la Compagnie est un patrimoine national.

M. LE MINISTRE. Je ne ferai aucune économie



sans m'en être entretenu avec vous.

M. BERGEON. Votre réponse est celle que j'attendais de vous.

Vous avez parlé des filiales. Il n'est pas douteux que, parmi les créances ~~xxxxxxx~~ ~~compagnie~~ que ces filiales possèdent sur la Compagnie, il y en a de fort discutables. Ne pourriez-vous pas demander aux administrateurs de procéder à la revision de ces créances?

M. LE MINISTRE. Nous le faisons.

M. BERGEON. Ne serait-il pas possible d'envisager la possibilité de dénoncer les contrats qui lie la Compagnie à ses filiales lorsque ces contrats sont à longue échéance? Ne pourrait-on pas les remplacer par des conventions moins onéreuses?

M. LE MINISTRE. Si la chose est possible, elle sera faite.

M. LE PRESIDENT. J'ai plusieurs questions à poser à M. le ministre.

Il n'a pu mener à bien l'opération qu'à l'abri de deux moratoires: moratoire de la part de l'Etat, moratoire de la part des Chantiers de Penhoët. Toutes ces créances constituent un passif. Que serait devenu ce passif si l'on avait laissé la Compagnie



courir vers son destin? Les créances auraient été perdues. Puisque l'Etat par un effort considérable assaini la situation de la Compagnie, et permet ainsi de sauver une partie des créances, ne peut-on demander aux créanciers un effort de compression?

M. LEMERY. Cela s'appelle un concordat.

M. LE PRESIDENT. A la Chambre certains vous ont reproché de former une société d'Etat, de transformer la Compagnie transatlantique en compagnie d'Etat. Ne pensez-vous pas, si les subventions et les avances remboursables que vous envisagez ne suffisent pas, qu'il conviendrait que la Compagnie, épurée, assainie, fasse appel au crédit public?

J'en viens à la composition du conseil d'administration. En ce qui concerne les filiales, elles ne doivent avoir aucun rapport avec le conseil. Mais on m'a parlé des intentions du Gouvernement de soulever la question des incompatibilités. L'oeuvre accomplie par M. Germain-Martin fait paraître logiques les préoccupations gouvernementales. Est-il dans les intentions du Gouvernement, à l'occasion du vote de cette loi, de modifier la loi sur les incompatibilités, ce qui permettrait au Gouvernement de choisir dans les milieux parlementaires ou administratifs les autres personnalités chargées de présider au destin de la Compagnie?



D'après l'art. 2, le conseil comprendra un représentant du personnel ouvrier et un représentant du personnel administratif.

Qu'est-ce que le Gouvernement entend par là? Je ne vais pas contre cette formule de progrès, mais au lieu de l'expression " personnel ouvrier ", j'en préférerais une autre comme " personnel salarié ", ce qui permettrait un choix plus judicieux à ceux qui sont chargés de constituer le conseil d'administration. Je ne vois pas les services que pourrait rendre un soutier ou un chauffeur. Je vois au contraire ceux que rendrait un capitaine de navire ou un mécanicien de première classe, qui auraient vu l'un ou l'autre fonctionner l'admirable outil qu'est l'Ile-de-France.

M. LOUIS BRINDEAU. J'ai indiqué à la commission, en ce qui concerne les incompatibilités parlementaires, que cette disposition a été inscrite en 1898 dans la convention postale de New-York. Le 24 mars 1898 M.M. Viviani, Jaurès, Rouanet et Deville déposèrent un amendement ainsi motivé:

" En raison de la subvention accordée par l'Etat, il est interdit aux membres de la Chambre ou du Sénat, sous peine de déchéance, de faire partie du conseil d'administration et de surveillance de la société concessionnaire."

Le ministre du commerce répliqua que cette interdiction résultait implicitement de la convention,



mais la Chambre adopta, non seulement l'amendement Viviani, mais une autre disposition présentée par M. Maurice Faure qui accentuait encore les pénalités dont étaient menacés les membres du Parlement faisant partie du conseil d'administration.

Dans les conventions postérieures à celle de New-York, celles de 1912 et de 1921, cette formule a été reproduite. Elle peut avoir des inconvénients surtout lorsqu'il s'agit de porter le choix sur un homme comme M. Germain-Martin. La commission aura à apprécier s'il convient de lui apporter une modification. Il ne faudrait pas en tout cas éveiller les susceptibilités de la Chambre.

M. LEMERY. C'est une question d'ordre général

M. LE MINISTRE. La première question de M. le président vise les créances sur la Compagnie générale transatlantique.

Il faut faire une discrimination. Les créances qui se présentent sous la forme d'obligations nous échappent aujourd'hui puisque la Compagnie n'est pas en faillite. Restent les autres créances. Là, je suis d'accord avec M. le président. Je vais réitérer mes instructions au directeur pour que ces créances soient épluchées avec soin et, s'il y a eu des abus, qu'elles soient revisées. C'est une question de bonne gestion.



Je prends l'engagement formel de pousser l'étude très loin. S'il est prouvé qu'il y a eu des abus, aucune grâce ne sera accordée à ceux qui en auront profité.

M. JAMES HENNESSY. Je ne connais pas la situation des Chantiers de Penhoët, mais, si on ne les rembourse pas, comment envisage-t-on qu'ils vont vivre?

M. LE PRESIDENT. Il y a un moratoire de deux ans.

M. JAMES HENNESSY. Ils l'ont accepté?

M. LE MINISTRE. Ce moratoire faisait partie des conditions imposées par l'ultimatum dont je vous ai parlé.

M. JAMES HENNESSY. Ils ne viendront pas pleurer en vous disant qu'ils vont tomber en faillite?

M. LE MINISTRE. M. le président m'a demandé si nous ferions appel au crédit privé. J'espère que d'ici deux ou trois ans nous serons sortis de la période difficile et que la Compagnie pourra faire appel au public. A ce moment elle trouvera chez les particuliers les sommes qui lui seront nécessaires.

M. le président a parlé également des filiales. Un des alinéas du texte qui vous est soumis dis-



pose d'une façon formelle que les administrateurs de la Compagnie de pourront être en même temps administrateurs de filiales ou de fournisseurs. J'insiste auprès de la commission pour qu'elle maintienne cette disposition dans la loi.

M. le président a parlé ensuite, ainsi que M. Brindeau, de la question des incompatibilités. Elle a été prévue par la loi de 1898 et, d'une façon encore plus rigoureuse, par l'art. 3 de la convention du 26 avril 1924:

" Aucun fonctionnaire ou ancien fonctionnaire, aucun membre du Sénat ou de la Chambre ne pourra faire partie du conseil d'administration de la Compagnie générale transatlantique pendant un délai de cinq ans à compter de la cessation de ses fonctions ou de son mandat. L'interdiction frappe également les membres du Sénat ou de la Chambre pendant la durée de leur mandat."

Il y a là une exagération.

M. LEMERY. On ne voit pas pourquoi un fonctionnaire du ministère du travail ne pourrait pas faire partie du conseil d'administration de la Compagnie.

M. LE MINISTRE. C'est une erreur de la part du Parlement de frapper ainsi d'ostracisme toute une catégorie de citoyens, c'est-à-dire les élus de la nation et les hommes qui ont eu l'honneur d'occuper



des fonctions publiques. Il y a des différences à faire suivant les circonstances. Quand dans un pays une personnalité se dégage, quand un homme affirme sa supériorité dans telle ou telle branche de l'activité nationale, on ne doit pas s'arrêter à la question de savoir s'il est ou non membre du Parlement, s'il est ou s'il a été fonctionnaire. C'est là une erreur. Je ne sais si vous êtes de cet avis. En tout cas, c'est le mien.

M. LEMERY. Est-ce que ce texte ne frappe pas M. Dautry?

M. LE MINISTRE. M. Dautry n'est pas fonctionnaire. Nous avons d'ailleurs étudié la question sur ce point et, en particulier, consulté le Conseil d'état.

M. LE PRESIDENT. Le texte qui nous est soumis est très clair:

" Pour ce nouveau conseil d'administration, l'Etat aura le droit, qui devra à ce moment être inscrit dans les statuts, de désigner un tiers des administrateurs appartenant à son corps de techniciens des questions maritimes, financières ou de transport, ou à ses administrations centrales."

M. LE MINISTRE. Ce texte constituera implicitement l'abrogation en partie de l'article 3 de la convention de 1924. Mais ce n'est pas encore suffisant. Certes nous pourrions choisir parmi nos fonctionnaires, mais je voudrais que nous ayons le



droit de prendre d'anciens fonctionnaires, même s'il n'y a qu'un an qu'ils ont quitté l'administration. Je voudrais de même pouvoir choisir un ancien membre du Parlement, même s'il n'a cessé son mandat que depuis quelques mois.

M. JAMES HENNESSY. Vous en avez le droit.

M. LE MINISTRE. Non, la convention de 1924 déclare formellement qu'un ancien membre du Parlement ne pourra être choisi s'il n'a pas cessé son mandat depuis cinq ans.

M. TISSIER. Il y a également la loi sur les incompatibilités parlementaires.

M. LE MINISTRE. Oui, il y a également la loi Poincaré. J'étais à ce moment rapporteur général à la Chambre. M. Poincaré m'avait demandé de faire voter immédiatement cet article. Je lui ai répondu qu'il fallait réunir la commission des finances et M. Malvy était de cet avis. Mais quelques instants après M. Ernest Laffont brandissait le texte et la Chambre a été entraînée à le voter.

La loi Poincaré maintenait aux membres du Parlement le droit de faire partie de conseils d'administration, sauf pour les conseils de compagnies sub-



ventionnées par l'Etat ou de sociétés faisant exclusivement appel à l'épargne. On m'a dit que le mot "exclusivement" était dû à M. Caillaux. Il semblerait donc que les membres du Parlement ont le droit de faire partie de conseils d'administration sauf quand il s'agit de banques ou de sociétés subventionnées.

Si nous voulions nommer un député ou un sénateur, nous serions obligés de demander l'abrogation de deux lois: la loi Poincaré et la loi de 1924.

Telle n'est pas la pensée du Gouvernement. Si l'on peut admettre l'interdiction de choisir un membre du Parlement, il y a abus lorsque l'on exclut un membre du Parlement qui a cessé son mandat. C'est dans cet esprit que M. le président du conseil et moi ayant cru comprendre que M. Germain-Martin renoncerait à son mandat, lui avons demandé d'accepter la présidence de la Compagnie générale transatlantique. Il ne nous avait pas donné une réponse formelle.

Mais, ensuite, la question ne s'est plus posée. M. Germain-Martin, qui a dans son département une situation solide, se représentera et sera élu.

Je tiens donc à le remercier d'autant plus du gros effort qu'il a fourni comme président de la commission d'études à titre absolument gracieux. Je lui rends hommage ici comme je le ferai à la tribune.



Mais, si la question ne se pose plus pour M. Germain-Martin, elle peut se poser pour d'anciens membres du Parlement ou pour des députés ne sollicitant pas le renouvellement de leur mandat. Pour eux comme pour les fonctionnaires, j'ai l'intention de demander l'abrogation de l'article de la loi de 1924. Le pays ne peut qu'y gagner. Notez que je ne pense à personne en ce moment et d'ailleurs j'aurai le droit de choisir des fonctionnaires si vous maintenez le texte qui vous est soumis.

M. LEMERY. C'est un point déjà très important.

M. LOUIS BRINDEAU. Est-il dans vos intentions de demander aux commissions du Sénat une modification?

M. LE MINISTRE. Parfaitement.

Reste la question des représentants du personnel. Cet alinea n'a pas été introduit à la demande du Gouvernement.

M. LE PRESIDENT. Il est de l'initiative de M. Frédéric Brunet.

M. LE MINISTRE. Je suis donc retenu par un



sentiment de convenance à l'égard de l'autre assemblée.  
Je m'en remets à la sagesse du Sénat.

M. LE PRÉSIDENT. Il ne me reste, Monsieur le ministre, qu'à vous remercier de votre audition. Les observations que vous nous avez apportées seront très utiles pour notre commission.

( M. le ministre, M. Haarbleicher et M. le Bec se retirent.)



COMMISSION DE LA MARINE

points principaux et quelles sont les bases de cet accord.

M. CHARLES DUMONT, ministre de la marine mili-

Séance du 16 Décembre 1931

taire. Je vous remercie, mon cher président, d'avoir bien caractérisé d'avance la physionomie de mon audition.

PRESIDENCE DE M. RIO

Je n'ai pas besoin de dire à la commission de la marine qu'elle a plénitude de juridiction, pleine liberté.

8

Lorsque viendra devant vous le projet de constitu-

Audition de M. Charles Dumont, ministre de la marine.

exprimer votre manière de voir et j'ajoute que le ministère de la marine est à votre disposition pour répondre à toutes les questions que vous poserez. Je ne me reconnais pas le

La séance est ouverte à quinze heures.

(M. Charles Dumont, ministre de la marine militaire, est introduit.)

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le ministre, vous avez bien voulu vous rendre à notre appel pour nous entretenir de la question de l'aviation maritime.

Les derniers renseignements qui me sont parvenus me font croire qu'il y a accord de principe entre les ministères de l'air et de la marine sur les quatre points suivants : matériel, inspection, budget, et bases. S'il en est ainsi, nous désirons vous interroger simplement sur des questions de fait. Il ne peut être question de vous opposer au ministre de l'air, puisque vous êtes solidaires au sein du Gouvernement. Je vous serais obligé de nous dire s'il y a en effet accord entre les deux ministres sur ces quatre



points principaux et quelles sont les bases de cet accord.

M. CHARLES DUMONT, ministre de la marine militaire. Je vous remercie, mon cher président, d'avoir bien répondu, une série de notes. Au terme de cette correspondance caractérisé d'avance la physionomie de mon audition.

Je n'ai pas besoin de dire à la commission de la marine qu'elle a plénitude de juridiction, pleine liberté.

Lorsque viendra devant vous le projet de constitution des forces aériennes, vous aurez toute liberté pour exprimer votre manière de voir et j'ajoute que le ministère de la marine est à votre disposition pour répondre à toutes les questions que vous poserez. Je ne me reconnais pas le droit, sur quelque point que ce soit, de limiter votre contrôle. Tous les renseignements que vous demanderez, on vous les donnera.

Mais, comme vient de le dire M. le Président, le ministre de la marine fait partie du gouvernement, et il est chargé d'exécuter, pour la faible partie qui le concerne, les décrets de décembre 1928.

Un projet de loi a été déposé par le Gouvernement jusqu'à plus ample informé, c'est ce projet de loi que j'ai la charge de défendre. Il a donné lieu à un rapport Ossola, et dans la mesure où ce rapport s'éloigne du projet du gouvernement, je me considère comme ayant pleine liberté de le critiquer. D'autre part, sur tous les points qui ne sont pas traités dans le rapport Ossola, je considère que le plus l'organisation des bases.



tôt possible le Gouvernement doit arriver à l'unité de doctrine et d'action. C'est pour m'y efforcer qu'au cours de ces vacances j'ai adressé à M. le ministre de l'air, qui m'a répondu, une série de notes. Au terme de cette correspondance nous avons eu, il y a trois jours, un entretien, et nous avons constaté que nous étions arrivés à un accord sur les bases, sur le budget, sur la manière de choisir le matériel, et sur les inspections.

Eh ce qui concerne les bases, il sera définitivement admis que le choix et l'organisation des bases du littoral ne sauraient être considérés en dehors des conceptions stratégiques de la Marine. La détermination des points favorables sera faite d'accord avec la Marine; le développement de chacune des bases sera réglé d'accord avec la Marine. Sur ce point, l'accord est acquis; je vous demande de m'en donner acte, car c'est un point qui vous avait légitimement inquiétés.

M. TISSIER.- Et s'il y a désaccord entre les deux ministères ?

M. CHARLES DUMONT, ministre de la marine militaire.- En cas de désaccord entre les deux ministères, il y a un arbitre tout naturel, c'est le conseil des ministres.

M. TISSIER.- Je ne vois pas bien en quoi l'aviation maritime aurait un avis technique à donner en ce qui concerne l'organisation des bases.



M. LE PRESIDENT.- Si vous le voulez bien, mon cher collègue, nous n'engagerons pas la discussion en présence de M. le ministre.

M. LE MINISTRE.- Ces accords sont actuellement verbaux; ils seront concrétisés d'ici quelques jours par des arrêtés interministériels qui régleront d'une façon précise les points sur lesquels je ne vous donne que le principe. De ces documents publics, vous aurez tout loisir de vous emparer.

M. LE BAIL.- J'ai été de ceux qui ont demandé que le ministre de la marine fût entendu le premier. En effet, l'aéronautique maritime est destinée à concourir, avec tous les autres éléments de la flotte, à l'objectif à atteindre en temps de guerre. C'est par conséquent au ministère de la marine qu'il appartient de définir ses besoins, et de demander au ministère de la marine de lui fournir tous les éléments qui sont propres, dans son domaine, à assurer la défense nationale.

Vous savez quels sont les différents objectifs assignés à l'aéronautique maritime : service d'éclairage, exploration, réglage des tirs, protection des convois, défense du littoral, bombardement, chasse, etc. Les objectifs sont les plus divers.



Je veux demander à M. le ministre de la marine, qui a défini ses besoins auprès de son collègue de l'air, s'il est satisfait de ce qui existe.

Nous nous trouvons en présence de différentes aviations : aviation de chasse, de bombardement, de surveillance, d'exploration, de croisière. Est-il satisfait des éléments mis à sa disposition, en nombre et en qualité ?

M. LE PRESIDENT.- Voulez-vous me permettre de vous interrompre pour mettre de la méthode dans la discussion ?

J'ai série les questions au début; j'ai demandé à M. le ministre de nous dire s'il y avait accord, entre lui et le ministre de l'air, sur quatre points principaux. Nous verrons ensuite les points sur lesquels il n'y a pas accord.

M. LE BAIL.- Il y a une question qui domine tout; nous n'avons pas à débattre ces problèmes en style d'école. Nous avons à nous demander, le ministre de la marine ayant défini ses besoins auprès de son collègue de l'air, s'il a été servi comme il le demandait, et quels sont les éléments mis à sa disposition, en nombre et en qualité. Voilà la première question que j'ai posée. Si vous croyez que c'est trop tôt, je la poserai tout à l'heure.



est insuffi M. LE PRÉSIDENT.- Si vous le voulez bien, nous discuterons successivement sur les quatre points que j'avais indiqués: les bases, l'inspection, le matériel, et le budget. Après quoi, nous pourrions voir la question d'une façon plus générale. (Assentiment)

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS.- Au point de vue des bases, êtes-vous d'accord avec le ministre de l'air pour agrandir le port d'hydravions d'Ajaccio, ce qui est indispensable ?

M. LE MINISTRE.- Nous sommes tombés d'accord sur ce point qu'à partir des arrêtés interministériels qui vont paraître dans quelques jours, le ministre de la Marine aura le droit de déterminer les bases, d'accord avec le ministère de l'air, et de déterminer l'ordre d'urgence dans lequel ces bases devront être aménagées et armées.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS.- C'est très important parce que nous votons des crédits au ministère de l'air et à répondre. Pour rester fidèle aux engagements que j'ai pris devant la commission de la Marine, je réunis tous les deux ou trois mois une commission dans mon bureau, comprenant les représentants de la Guerre, de l'Intérieur, des Travaux Publics et du Budget, et je m'efforce, à chaque réunion, de marquer un progrès.

J'ai ici le procès-verbal de la dernière réunion, qui s'est tenue hier. Il est certain que la base d'Ajaccio convoquerons également, si M. le président le veut bien.



est insuffisante. Nous avons pour la base d'Aspreto un projet de l'ordre de 42 millions. Les travaux ne sont pas commencés, mais ils le seront dès que les moyens nécessaires nous seront donnés. Pour le moment, nous sommes en train, en Corse, d'améliorer dans la mesure du possible, avec de petits crédits, les bases actuelles. Nous nous préoccupons d'avoir les corps morts nécessaires à Bibuglia et d'aménager aussi bien que possible le Campo del Oro.

Je le répète, la question des bases est suivie attentivement par mon département.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS.- En somme, si j'ai bien compris, vous ne pouvez pas, pour le moment, entreprendre de grands travaux, parce que vous n'avez pas de crédits.

M. LE MINISTRE.- Bien entendu!

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS.- C'est très important parce que nous votons des crédits au ministère de l'air et que nous nous sommes aperçus que certains de ces crédits, destinés à la Marine, étaient employés à toute autre chose. Nous sommes prêts à voter les crédits nécessaires pour répondre à tous vos besoins, seulement nous voudrions bien que les crédits que nous affectons au service de la Marine ne s'en aillent pas à une autre destination. Cela n'est pas de votre fait, mais du fait du ministre de l'air, que nous convoquerons également, si M. le président le veut bien.



M. LE MINISTRE.- En ce qui me concerne, je n'ai pas un sou de crédits de ce genre, et cela rentre sous le chapitre II de mes explications: c'est la question du budget.

La préoccupation que vous avez à cet égard est celle qui m'a paru le plus urgente dès ma prise de possession du ministère. Le ministre de la marine aura, en cas de guerre l'emploi de toutes les forces aéronautiques. Par conséquent, l'homme responsable de l'emploi doit avoir la surveillance de la préparation de tout ce qu'il aura à employer. Et ce qui me paraît le plus critiquable dans le régime actuel, c'est que la Marine n'était consultée qu'à titre officieux pour la confection du budget, et en second lieu que les crédits de l'aviation maritime étaient inscrits à des articles et non pas à des chapitres, et par conséquent que tous les virements étaient permis en cours d'exercice.

C'est la première revendication que j'ai élevée, et celle-là j'ai demandé qu'elle fût satisfaite avant même qu'un projet de loi fût voté. Comparaisant, avant les vacances, devant la commission des finances de la Chambre des députés, j'avais demandé à M. le président du conseil et à M. le ministre de l'air de m'y accompagner et de bien vouloir donner à la commission des finances l'assurance que dorénavant le budget du ministère de l'air, aviation maritime, serait établi d'accord avec le ministre de la marine,

que sa préparation serait contresignée par le ministre de



la Marine et que le budget de l'aviation maritime serait établi par chapitres.

L'assurance m'en a été donnée, mais en l'absence de tout texte légal ou réglementaire, je ne pourrais pas affirmer que tout s'est passé comme l'engagement en avait été pris. De telle sorte qu'avant hier je suis revenu sur la question, j'ai réclamé de la façon la plus formelle que, dans l'arrêté interministériel qui doit intervenir, la question du budget serait bien précisée : signature du ministre de la Marine pour la partie ~~avixix~~ aviation maritime, et division par chapitres.

Sur ce point, j'ai trouvé l'adhésion de principe de M. le ministre de l'air. Toutefois je dois à la vérité de dire que M. le ministre de l'air m'a donné une adhésion de principe, sans me donner encore une adhésion formelle, se référant à une conversation qu'il pourrait avoir avec son secrétaire général pour savoir quelles objections il aurait à formuler. Mais j'ai déclaré que je ne tiendrais pas compte de ces objections et que je resterais très fermement attaché à cette idée que les crédits de l'aviation maritime devaient être englobés dans des chapitres entre lesquels les virements ne seront pas permis.

Voilà les bases de l'accord à peu près conclu ...

M. LE PRESIDENT.- Vous pouvez dire : "conclu". Le ministre de l'air m'en a donné l'assurance hier.



que, par conséquent, les besoins de la Marine en hydravions embarqués, en hydravions de surveillance, de bombardement, de torpillage, ne soient connus que par personne interposée, que de Marignane. Il était dans les projets du ministre de l'air de céder toutes ces installations, qui vous appartiennent, à des services civils ou militaires, mais de les enlever à la Marine. J'en avais saisi la commission de l'air et, avec le bureau de cette commission, nous sommes allés voir le ministre de l'air de l'époque, M. Eynac. A ce moment il était résolu à abandonner la base d'aéronautique de Marignane. Je crois que depuis, les services sont revenus sur ce projet. Il serait intéressant que la Marine, qui a installé ces services, les conserve et ne laisse pas aller ces installations à d'autres.

M. LE MINISTRE.- Je connais la question, je puis dire qu'elle n'est pas résolue.

En ce qui concerne le matériel, vous connaissez également la situation tout à fait critiquable qui est faite actuellement au ministère de la Marine. Nous sommes représentés dans la commission des prototypes et dans la commission des marchés par des officiers de marine, mais qui ne m'appartiennent pas, qui sont détachés à l'Air. Bien entendu, nous avons toute confiance dans les connaissances maritimes de ces officiers de marine détachés à l'Air, mais il est singulier tout de même qu'ils n'aient pas l'attache directe, permanente, avec le Chef d'Etat-major général et



que, par conséquent, les besoins de la Marine en hydravions embarqués, en hydravions de surveillance, de bombardement, de torpillage, ne soient connus que par personne interposée.

C'est pour moi, avec le budget, la critique générale la plus vive, et j'ai signé hier, le premier, un décret où au moins ai-je obtenu déjà que pour la commission des marchés le ministère de la Marine ait un représentant direct, en dehors de celui qui est le représentant des forces aériennes de mer au ministère de l'Air.

Cela ne me suffit pas. Aussi ai-je demandé à M. le ministre de l'air que, dans la commission des prototypes, dans la commission consultative aussi bien que dans la commission des marchés, l'Etat-major général du ministère de la Marine ait des officiers, qui d'ailleurs peuvent changer, qui seront des spécialistes de telle ou telle question, qui seront là pour défendre les idées de la Marine et par conséquent pour prendre une part de responsabilité dans le choix des appareils qu'on nous donne, alors que tout à l'heure je vais être obligé de répondre à notre ami Le Bail que je suis assez incertain de ce que je dois lui dire puisque je n'ai aucune part dans le contrôle même des appareils dont j'aurais à me servir en temps de guerre.

Cette situation tient à l'origine même du ministère de l'air, né d'un grand mouvement, plus ou moins artificiel. On ne peut pas nier qu'en cas de guerre, ce soit la Marine qui doit avoir le commandement, mais c'est un



commandement qui aura l'emploi de forces et de moyens sur lesquels il n'a pas d'action directe!

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS.- C'est inadmissible.

M. LE MINISTRE.- Je n'ai pas besoin de le dire, c'est cela qui doit cesser, et je pense que vous pouvez tenir pour acquis que dorénavant le ministre de la marine aura des responsabilités qu'aujourd'hui je ~~ne~~ n'ai pas, parce que c'est d'une façon tout à fait indirecte que je suis consulté sur la nature des avions et des hydravions de la Marine.

Je salue par exemple, qu'il y a en ce moment un avion Latécoère qu'on m'affirme avoir une vitesse de 50 kilomètres-heure supérieure aussi bien à celle du Short Calcutta qu'à celle du Savoia. On me l'affirme, je suis ravi de l'apprendre; mais tout de même l'Etat-major général n'a pas dans ses attributions la discussion, la critique de la manière dont cet hydravion sera fait.

Cependant, il ne faut pas pousser au noir le tableau, parce que ce serait à désespérer! Je suis allé l'autre jour à Villacoublay, avec le président de la République, et je dois dire que nous y avons vu un certain nombre de prototypes vraiment intéressants. Seulement, avouez qu'il est tout naturel qu'aussi bien pour l'aviation côtière que pour l'aviation embarquée, nous ayons le contrôle des commandes.

façon à rester au niveau des constructions étrangères.



M. LE BALL. Messieurs, je suis déjà un vieux parlementaire, et j'étais député au moment où nous avons eu le drame du cuirassé Liberté. Il y avait à ce moment là, plus que des dissentiments, un fossé qui séparait les utilisateurs des constructeurs. Les utilisateurs, c'étaient les marins, les constructeurs, c'étaient les ingénieurs de l'artillerie navale. Les marins disaient aux constructeurs : "C'est nous qui avons la responsabilité en temps de guerre; donnez nous donc les armes qui nous sont nécessaires pour nous battre et pour vaincre." Les constructeurs répondaient : "Définissez vos besoins, et nous saurons les satisfaire."

On a reconnu à ce moment la nécessité de se mettre d'accord et on a embarqué des ingénieurs de l'artillerie navale à bord des bateaux. Des sympathies sont nées et une communauté de vue s'est établie, qui a été profitable au bien commun.

Aujourd'hui, nous avons voulu interroger le ministre de la marine avant d'interroger son collègue de l'air, parce que le ministre de la marine est chargé d'assurer la liaison des armes. Lorsqu'un prototype a été établi et qu'on croit que c'est le bon, on le multiplie, après l'avoir essayé dans la marine, après avoir recueilli l'avis des utilisateurs. On essaye quelques exemplaires en escadre, et quand l'expérimentation donne de bons résultats, on peut construire en série, tout en continuant à étudier de nouveaux prototypes, de façon à rester au niveau des constructions étrangères.



Le ministre de la marine doit parler haut et ferme à son collègue de l'air, en précisant les besoins de l'aviation maritime. A l'étranger, les coques sont métalliques, la vitesse atteint 185 et 190 kilomètres à l'heure, alors que chez nous elle ne dépasse pas 145 kilomètres, c'est à dire la vitesse du Curtiss américain en 1917. Nos types d'appareils sont en retard. Le cri d'alarme a été poussé dès la fin de 1930. Nous devons rattraper le temps perdu, mais rien n'a été fait. Au point de vue de l'exploration, il y avait un avion métallique, que nous avions le droit de construire, à raison d'une licence prise en Angleterre. On en a fait un échantillon, on en a trois aujourd'hui, qui vont être expérimentés, et ensuite on verra à les construire. Mais alors que nous construisons ce type et que nous sommes encore au Short Calcutta, dans la marine anglaise on en est au Short Singapore, qui constitue sur le précédent un progrès considérable.

M. le ministre de la marine a dû définir ses besoins auprès de son collègue de l'air. Celui-ci a dû lui répondre. Je voudrais connaître quelles ont été les interrogations et quelles ont été les réponses. J'estime qu'on aurait dû nous donner au moins des résumés de tableaux comparatifs de l'aviation maritime, chez nous et à l'étranger, de façon que nous ayons une vision d'ensemble de la situation.

Le ministre de la marine n'a peut-être pas à cet égard les



renseignements nécessaires, mais nous entendrons également

Au point de vue de l'aviation de bombardement, son collègue le ministre de l'air, nous en sommes au Goliath de 1918, à peine amélioré, avec

En tout cas, vous, monsieur le ministre de la marine, des vitesses insuffisantes, 110 kilomètres.

En tout cas, vous, monsieur le ministre de la marine, vous êtes l'utilisateur, vous avez le droit de parler.

Au point de vue des avions de surveillance, nous avons à peu près satisfaction; seulement nos types d'appareils font 140 ou 150 kilomètres, au lieu de 185 à l'étranger.

M. LE MINISTRE. Parfaitement!

Et que ce soit pour la chasse, le bombardement ou la surveillance, aucun de ces appareils n'est métallique,

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Je crois que M. le ministre de la marine peut tout de même nous répondre sur le le Do X en Allemagne, sont métalliques.

point suivant. Je crois tout de même que les appareils de Au point de vue de l'aviation d'exploration, nous bombardement, dont je reconnaissais que la vitesse est trop allons avoir trois prototypes; nous verrons quelles seront faible, doivent pouvoir dépasser 110 kilomètres à l'heure. les résultats des expériences faites en escadre. Avant de

sz prononcer, il faut que ces éléments aient été employés par les officiers des escadres, et qu'on ait recueilli toutes les réflexions des utilisateurs. 4 heures à 140 kilomètres

avec deux Il était admis que l'étranger, notamment l'Italie, avait sur nous une avance de quatre ans. On nous avait promis - ce n'est pas vous, mais votre collègue de l'air - de regagner cette avance. On disait: "Ainsi, tout est bien!" Je trouve que tout est mal; voilà mon sentiment et je le dis hardiment, parce que là est la vérité. Cela ne suf-

fit pour Je demande qu'on veuille bien me répondre. Le ministre de la marine n'a peut-être pas à cet égard les

On m'objecte qu'à vouloir aller trop vite pour



des déficiences  
renseignements nécessaires, mais nous entendrons également  
son collègue le ministre de l'air.

En tout cas, vous, monsieur le ministre de la ma-  
rine, vous êtes l'utilisateur, vous avez le droit de parler.

nous ne sommes pas sûrs, aujourd'hui, en prolongeant comme

nous le faisons. M. LE MINISTRE. Parfaitement!

côté de la fourchette. Peut-être allons-nous un peu trop

M. LE BAILL. Interrogez bien votre collègue M. le  
ministre de l'air; il répondra bien!  
rance, quand nous commencerons une série, de ne plus être

exposés au M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Je crois que M. le  
ministre de la marine peut tout de même nous répondre sur le  
point suivant. Je crois tout de même que les appareils de  
bombardement, dont je reconnais que la vitesse est trop  
faible, doivent pouvoir dépasser 110 kilomètres à l'heure.

Ce que nous pouvons demander, c'est d'une part qu'on pousse

M. LE MINISTRE. D'après les renseignements qui  
les essais suffisamment pour ne pas avoir de réceptacles à re-  
m'ont été donnés, les appareils de bombardement comme l'hy-  
dronaut dans la suite, et d'autre part qu'on les fasse assez  
dravion Farman bi-moteur peut voler 4 heures à 140 kilomètre  
vite pour que nous ayons assez vite la série.  
avec deux bombes, 3 heures avec une torpille.

Il est certain qu'il y a entre ce que nous avons  
le problème est délicat. On me dit grand bien du Latécoère,  
et nos besoins une telle distance que je ne voudrais pas  
mais certains utilisateurs ne disent aussi qu'ils ne sont  
affaiblir l'impression qu'a causée M. Le Baill. Ce qui est  
pas certains que la construction en sera aussi facile et  
certain, et c'est grave, c'est que nous sommes inférieurs à  
aussi sûre qu'on le déclare, qu'il y a encore des mises en  
l'aviation italienne et aux hydravions anglais. Cela me suf-  
point nécessaires.  
fit pour n'être pas satisfait, car vous sentez bien que cela  
Je recommandais combien il est difficile de passer  
fait peser sur moi une lourde responsabilité.

On m'objecte qu'à vouloir aller trop vite pour



la construction en série, on a constaté <sup>des défauts</sup> ~~des défauts~~ apparaissaient au bout de trois ou quatre mois, qu'il fallait recommencer d'immenses séries. M. Caquot était le premier à dire : "Le Parlement a été sévère pour les séries ratées; nous ne sommes pas sûrs, aujourd'hui, en prolongeant comme nous le faisons les essais, de n'être pas allés de l'autre côté de la fourchette. Peut-être allons-nous un peu trop loin dans l'autre sens, mais au moins aurons-nous l'assurance, quand nous commencerons une série, de ne plus être exposés au même reproche."

J'ai l'impression, et les chefs de la marine militaire ont l'impression que nous avons actuellement tout prêt des prototypes qui paraissent excellents. Mais le temps qu'il faudra pour les avoir en série, c'est là le point grave. Ce que nous pouvons demander, c'est d'une part qu'on pousse les essais suffisamment pour ne pas avoir de mécomptes à redouter dans la suite, et d'autre part qu'on les fasse assez vite pour que nous ayons assez vite la série.

Il y a là deux désirs presque contradictoires, et le problème est délicat. On me dit grand bien du Latécoère, mais certains utilisateurs me disent aussi qu'ils ne sont pas certains que la construction en sera aussi facile et aussi sûre qu'on le déclare, qu'il y a encore des mises au point nécessaires.

Je reconnais combien il est difficile de passer d'une construction trop ralentie à une construction rapide.



les essais. Je ne veux pas affaiblir ce qu'a dit M. Le Bail.

Si je disais autre chose, je ne parlerais pas selon ma

conscience. Je sais bien que, par rapport à l'Italie, en

M. LE BAIL. Le ministre de l'air, dans la discussion du budget de 1931 au Sénat, avait dit : "Nous sommes très inférieurs. Je crois, pour ma part, que nous sommes en pleine floraison des prototypes." Je demande qu'on sorte très supérieurs dans l'hydraviation de coordination. Nous avons de cette période de floraison et que les fleurs devaient avoir en ce moment en France environ 500 tonnes d'aviation

de coordination, et l'Italie 180 millions.

Au contraire, pour le bombardement, nous avons 150 tonnes, et l'Italie 300. Mais je ne veux pas affaiblir

ce qu'a dit M. Le Bail; je considère qu'en ce qui concerne le matériel, l'aviation maritime n'a pas ce qu'elle doit

avoir. Cet hiver a abouti à faire admettre les représentants de l'Etat-major dans la commission des prototypes, dans

M. LE COMTE DE BLOIS. Nous sommes tous du même avis. la commission des marchés et dans la commission consultative

M. LE MINISTRE. Que faire pour y remédier ? D'abord il faut trouver les bons prototypes, il ne faut pas continuer à acheter des appareils étrangers. Il faut que, par

M. LE MINISTRE. C'est un officier de marine, mais un effort d'ingéniosité de nos constructeurs, nous arrivions au ministère de l'air. à des prototypes supérieurs.

M. LOUIS TISSIER. C'est l'anarchie ! M. MARTIN BINACHON. Le reproche que l'on peut faire au ministère de l'air, c'est d'aller trop lentement. Le Dewatine que vous avez vu ce matin est un instrument superbe mais je l'ai déjà vu à Villacoublay il y a 9 mois, et à ce moment il avait 200 heures de vol. On s'est amusé à pousser et c'est ce que j'ai réclamé.



les essais jusqu'à aujourd'hui, où il a 700 heures de vol.

C'est de la folie!

M. LE BAIL. Le ministre de l'air, dans la discussion du budget de 1931 au Sénat, avait dit : "Nous sommes en pleine floraison des prototypes." Je demande qu'on sorte de cette période de floraison et que les fleurs deviennent fruits.

Vous serez suivi; c'est à vous, monsieur le ministre, de parler haut et ferme.

M. LE MINISTRE. Vous voudrez bien reconnaître que je n'esquive pas les responsabilités, puisque l'effort que j'ai fait cet hiver a abouti à faire admettre les représentants de l'Etat-major dans la commission des prototypes, dans la commission des marchés et dans la commission consultative.

M. LE PRÉSIDENT. Personne ne demande la parole sur ce dernier point.

M. MARTIN BINACHON. A Saint-Raphaël, y a-t-il un officier de marine proprement dit ?

M. LE MINISTRE. C'est un officier de marine, mais au ministère de l'air.

M. LOUIS TISSIER. C'est l'anarchie! Sur ce point, je considère comme mon droit de prendre le projet du Gouvernement, tel qu'il

M. LE MINISTRE. Ce n'est pas douteux. Il n'est pas admissible que l'utilisateur n'ait pas voix au chapitre dans le choix de ce qu'il devra utiliser. Je ne dis pas qu'il doit avoir la prépondérance, mais il faut au moins l'accord, et c'est ce que j'ai réclamé.



A l'article 2, M. Ossola fait rentrer l'aviation embarquée dans le ministère de l'air; et à l'article 4, tandis que nous avions écrit : "L'organisation générale et l'administration des forces aériennes, le statut du personnel militaire des cadres actifs et des réserves, la constitution des cadres et des effectifs feront l'objet de lois spéciales." M. Ossola a écrit un article 4 dont il est inutile que je vous donne lecture et où il s'efforce, a priori pour ainsi dire et du point de vue qui est le sien, je ne crois pas que ce soit celui de l'unanimité de la commission de l'air à la Chambre - de régler toutes ces questions. Je tiens ferme sur ce point qu'il faudra des lois spéciales, par exemple pour le statut du personnel. Il y a en ce moment-ci à la Chambre des députés, un rapporteur du statut du personnel, M. Ybernégaray. Il a bien voulu nous demander, M. LE PRESIDENT. Personne ne demande la parole sur ce dernier point ?...

Alors, monsieur le ministre, il faut bien arriver aux points où il y a désaccord, et le principal c'est la question du personnel.

M. LE MINISTRE. Sur ce point, je considère comme mon droit de prendre le projet du Gouvernement, tel qu'il a été déposé. Ce projet se distingue du projet de la commission élaboré par M. Ossola, essentiellement sur deux points.

En ce qui concerne l'aviation embarquée, je ne crois pas qu'on puisse soutenir qu'elle doive faire partie...



A l'article 2, M. Ossola fait rentrer l'aviation embarquée dans le ministère de l'air; et à l'art. 4, tandis que nous avions écrit : "L'organisation générale et l'administration des forces aériennes, le statut du personnel militaire des cadres actifs et des réserves, la constitution des cadres et des effectifs feront l'objet de lois spéciales.", M. Ossola a écrit un article 4 dont il est inutile que je vous donne lecture et où il s'efforce, a priori pour ainsi dire et du point de vue qui est le sien - je ne crois pas que ce soit celui de l'unanimité de la commission de l'air à la Chambre - de régler toutes ces questions.

Je tiens ferme sur ce point qu'il faudra des lois spécial<sup>es</sup>, par exemple pour le statut du personnel. Il y a en ce moment-ci à la Chambre des députés, un rapporteur du statut du personnel, M. Ybarnégaray. Il a bien voulu nous demander, il y a un mois et demi, d'aller passer un long moment en escadre, pour voir manoeuvrer l'aviation basée et l'aviation en escadre, dans leurs opérations avec l'escadre. Je ne peux pas faire état de ses confidences; mais il se prépare à faire son rapport. J'imagine que c'est sur ce rapport que portera la discussion et que M. ~~Ossola~~ Ybarnégaray n'acceptera pas que cette question soit traitée implicitement dans le rapport de M. Ossola.

En ce qui concerne l'aviation embarquée, je ne crois pas qu'on puisse soutenir qu'elle doit faire partie

Par conséquent, en ce qui concerne l'aviation embarquée, je m'inscris formellement contre le rapport



de M. Casola et je ne propose de le combattre. Vous savez  
du ministère de l'air. On nous dit "Ministère de l'air intégral"; mais nous aimons bien mettre des idées sous les mots. Si cela veut dire quelque chose, cela signifie que, là où il y a un pilote, il relève du ministère de l'air; là où il y a un appareil, il relève du ministère de l'air. Mais il ne faut pas seulement des pilotes et des appareils; il faut des chefs. Par conséquent, nous aurions, à bord de nos bateaux, où il y aurait deux ou trois avions, où il y aurait un porte-avion toute une hiérarchie d'un ministère qui ne serait pas celui de la marine.

Vous savez tous qu'un bateau est une unité, qu'il ne peut avoir qu'une seule tête, et la présence à bord d'un bateau de personnels appartenant à des ministères différents ayant des hiérarchies et des statuts différents, est chose parfaitement inacceptable. L'aviation embarquée appartenant au ministère de l'air, ce serait la désunion, peut-être la discorde mise à bord d'un navire où l'unité doit être complète.

On nous disait ces jours derniers : "Mais les Anglais ?..." Les Anglais, sur ce point, ont pris les leçons de l'expérience, et déjà 70 % de l'aviation embarquée sont rendus au ministère de la marine. Au Japon, en Amérique, l'aviation maritime appartient tout entière à la marine; tout ce qui va sur mer relève du ministère de la marine.

Par conséquent, en ce qui concerne l'aviation embarquée, je m'inscris formellement contre le rapport



de M. Ossola et je me propose de le combattre. Vous avez eu sans doute connaissance de l'admirable rapport de l'amiral Durand-Viel, qui a été pendant deux ans chef de l'escadre de la Méditerranée, et qui insiste sur la nécessité d'avoir tout ce personnel entre les mains. Il faut qu'il ait le sens de l'air sans doute, mais avant tout le sens de la mer, parce que c'est sur mer que se livrera le combat. L'union intime de l'aviation embarquée est du navire est la loi même du combat moderne.

Faut-il étendre à l'aviation côtière, aux gros hydravions, ce que je viens de dire de l'aviation embarquée ?

Sur ce point, je réserve mon opinion personnelle. Je constate que le projet du gouvernement continue à maintenir l'aviation côtière dans le cadre du ministère de l'air. C'est à vous à continuer votre enquête et à vous faire une opinion.

Ce que je constate, c'est que le ministère de l'air s'éloigne de la conception ancienne, à savoir qu'un aviateur pilote son avion, et que peu importe que ce soit un avion terrestre ou maritime. On s'éloigne de cette conception, qui m'apparaît contre la nature des choses; on arrive à avoir des aviateurs marins; je me demande s'il ne vaut pas mieux

avoir des marins aviateurs. Voilà le point où en est le débat.

Au cours de ces vacances, on m'a reproché d'avoir, à la fin de l'école navale, fixé 15 rangs pour l'aviation. On a dit que j'avais l'air ainsi de placer l'aviation à un rang subordonné; on a dit aussi qu'en obligeant les 15 derniers à prendre l'aviation, je pouvais laisser croire que les



marins redoutaient le danger! y a eu des volontaires, tant qu'ils ont. La véritable raison, c'est que, étant donné les statuts actuels, ~~aux~~ les marins, qui tous voudraient connaître l'air et voler, veulent avant tout rester marins.

M. MARTIN-BINACHON. Est-ce que le projet de loi Pour être sûr d'avoir au moins 15 officiers à donner au ministère de l'air, il faut que j'accepte de mettre 15 rangs à la fin de l'Ecole navale, étant donné que ceux qui passent ainsi à l'aviation, n'étant pas sûrs de pou-

voir dans la suite redevenir marins et conquérir dans la marine les grades supérieurs, hésitent à choisir cette spécialité.

M. LE BAILL. En Angleterre, dans la partie maritime de l'armée de l'air, le personnel a été constitué en dehors de l'Armada. En Italie, je n'ai pas de renseignements. Il Tout cela vous montre que le régime actuel ne peut serait utile de demander au ministre de l'air quelle est, en pas durer. C'est à vous de dégager dans quel sens il doit être transformé.

M. MARTIN-BINACHON. Dans la loi des cadres que j'ai rapportée, j'avais proposé de dire que tous les officiers du grade d'enseigne de vaisseau et de lieutenant de vaisseau devaient faire d'office un stage d'au moins six mois dans l'aviation. Cette disposition n'a pas passé.

M. JAMES HENNESSY. Il me semble absurde de prendre un lieutenant de vaisseau pour le faire voler, de même que de prendre un officier qui a passé toute sa vie en l'air pour lui donner un bateau à commander.

Avez-vous été toujours obligé de prendre les derniers à l'Ecole Navale? Est-ce qu'il n'y a pas eu des volontaires? de la triple alliance: le rôle dévolu à



M. LE MINISTRE. Il y a eu des volontaires, tant qu'ils ont été sûrs de redevenir officiers de marine; mais comme depuis deux ans ils sont bloqués, ils ne veulent plus.

M. MARTIN BINACHON. Est-ce que le projet de loi des cadres et effectifs tient toujours ?

M. LE MINISTRE. Tous ces projets sont retirés, en fonction de l'article 4 du projet d'organisation.

M. LE BAIL. En Angleterre, dans la partie maritime de l'armée de l'air, le personnel a été constitué en dehors de l'Amirauté. En Italie, je n'ai pas de renseignements. Il serait utile de demander au ministre de l'air quelle est, en Italie, l'origine des officiers qui servent dans l'aéronautique maritime.

M. LE MINISTRE. La question sera posée.

D'ailleurs, les régimes sont très différents.

L'Italie a une conception stratégique très différente de la nôtre. Elle n'a pas de frontière ouverte et ne peut pas prendre l'offensive sur terre; elle se prépare à avoir une offensive par l'aviation de bombardement.

Pour nous, le premier rôle de la marine, au lendemain de la mobilisation, sera d'assurer des transports. L'Italie a donc cherché à avoir des navires extrêmement rapides, armés de pièces de 150, qui vont essayer de jeter le désordre dans nos lignes de communications. C'était, dans la convention de la triple alliance; le rôle dévolu à



J'ai fait des réserves sur la correction du projet l'Italie. Nous devons avoir une marine qui d'abord protège nos transports, et une aviation qui coopère avec notre escadre. maintenant là-dessus l'adhésion du ministre du budget.

C'est pour cela que je fais tous mes efforts pour faire passer mes 4 croiseurs, à la suite des deux croiseurs que vous avez bien voulu voter en juillet. Ainsi j'aurai enfin 6 croiseurs protégés, alors qu'actuellement je n'ai pas un navire qui soit en état de rester à son poste de

combat s'il est attaqué par des Condottieri.

Il faut que j'arrive à faire passer le projet rapidement à l'ordre du jour de la Chambre, mais je vous assure que je suis soumis à rude épreuve.

M. LE PRESIDENT. . Que devient le navire de ligne, dans cette affaire ? Deutschland!

M. LE MINISTRE. J'ai déposé le projet le jour de la rentrée. Nous sommes à la veille de la Conférence du désarmement. Est-ce que vous pouvez nous dire quelle position va prendre la France ?

qu'il y a 40 millions de crédits d'études votés, qui peuvent servir au besoin à mettre sur cale. La seule chose que le Parlement vous ait demandée c'est, au moment de passer les marchés, de dire le tonnage. Peut-être serait-il plus

~~expédient~~ expédient, dans un cahier de crédits supplémentaires, demander un crédit en spécifiant qu'il est destiné à poursuivre la construction d'un navire de ligne de 26.500 tonnes



J'ai fait des réserves sur la correction du procédé, au point de vue budgétaire. Je pensais qu'il fallait nécessairement un crédit d'engagement de 650 millions, et j'ai maintenant là-dessus l'adhésion du ministre du budget.

M. LE PRESIDENT. Plus tôt la question sera tranchée, mieux cela vaudra, parce que cela fera cesser une campagne abominable! Ce matin encore, dans l'Oeuvre, cet article de Piot!

M. LE MINISTRE. On ne peut pas donner la représentation de la France à la Société des Nations à un homme qui écrit des choses pareilles, avec un souci de la vérité si médiocre!

M. LE PRESIDENT. Et tout de même les autres continuent leur série de Deutschland!

Je voudrais encore poser une question à M. le ministre, Nous sommes à la veille de la Conférence du désarmement. Est-ce que vous pouvez nous dire quelle position va prendre la France ?

M. LE MINISTRE. La position de la France est définie dans le memorandum.

M. LE PRESIDENT. Il y a, paraît-il, un fait nouveau.

Pourriez-vous nous donner quelques indications à ce sujet ?



M. LE MINISTRE. Comme je vous l'ai dit, quand j'ai procédé à l'étude de la défense des côtes, je n'ai pas été convaincu que l'utilisation de ces dix tourelles de 340 fut pour la marine d'une utilité incontestable. Vous pouvez nous avancer sur le terrain de la limitation budgétaire. Mais quant à la position du gouvernement, elle est définie par le memorandum.

M. LOUIS TISSIER. J'espère que nous n'abandonnerons pas notre position sur les sous-marins. On parle également d'interdire l'aviation de bombardement; je pense que la France ne marchera pas non plus! l'ajournement indéfini de ces bat-

teries, sauf la batterie de Bonifaccio, celle de Nettin, et celle du cap Couronne.  
M. LE MINISTRE. Je peux vous répondre que ce n'est pas dans le memorandum; mais nous ne savons pas ce qui va se passer là-bas.

La batterie de Bonifaccio est de l'initiative de la commission sénatoriale. Comme le Gouvernement demandait de l'insérer.  
M. BERGEON. Vous avez bien voulu, monsieur le ministre, laisser entendre qu'à votre avis notre aviation, dans le bassin méditerranéen se trouvait notablement inférieure à l'aviation italienne, notamment pour les gros hydravions de bombardement.

entre les mains de votre président, et je lui demande Si nous envisageons une possibilité de conflit dans le bassin méditerranéen, nous devons nous préoccuper de la défense des côtes. A cet égard, devant les commissions réunies le 5 juin, vous nous avez dit qu'il restait en suspens deux tourelles pour Bonifaccio. Pouvez-vous nous donner quelques indications à ce sujet?

pour une utilisation incertaine.



M. LE MINISTRE. Comme je vous l'ai dit, quand j'ai procédé à l'étude de la défense des côtes, je n'ai pas été convaincu que l'utilisation de ces dix tourelles de 340 fût pour la marine d'une utilité incontestable. Vous savez que chacune de ces tourelles coûte entre 60 et 80 millions, et dans l'état de déficit du budget de la marine, il s'agissait de savoir si nous ne pouvions pas alléger les charges de la défense des côtes, afin d'augmenter les disponibilités pour la construction des navires.

Dans sa réunion du 30 mars, le Conseil supérieur de la marine a prononcé l'ajournement indéfini de ces batteries, sauf la batterie de Bonifaccio, celle de Metlin, et celle du cap Couronne.

La batterie de Bonifacio est de l'initiative de la commission sénatoriale. Comme le Gouvernement demandait de l'inscrire, l'Etat-major s'est incliné, mais il y a fait des objections qui m'ont paru très fortes. J'ai demandé à l'amiral Levavasseur de se rendre à Bonifacio et de bien vouloir faire une étude de la question. Cette étude, je la remets entre les mains de votre président, et je lui demande de bien vouloir peser ces objections. J'attendrai, pour prendre une décision, la réponse officielle de la commission sénatoriale de la marine.

Je pense qu'une étude approfondie vous montrera qu'il y a mieux et autre chose à faire que cette batterie, qui coûterait fort cher pour une utilisation incertaine.



c'est une dépense dont l'utilité ne paraît contestable.

En ce qui est pourquoi, avant de prendre position sur ce point, nous avons fait, pour Bonifacio, un programme qui est en train de s'exécuter. D'abord, j'ai demandé qu'on renforce l'effectif de la garnison, et le ministre de la guerre m'a promis l'envoi d'un bataillon de tirailleurs marocains. De plus, nous sommes en train de créer des abris pour canons de 75 et pour mitrailleuses, afin que Bonifacio soit couvert par l'artillerie. Pour faciliter ~~les déplacements~~ les déplacements de l'artillerie, nous faisons une route de rocade et une route des crêtes, et nous améliorons, par 10 millions de crédits, la route de Sartène à Corte.

J'ajoute qu'il y a maintenant à Corte 14 jours de vivres, au lieu de 4, et d'ici six mois, il y aura un mois de vivres. Nous commençons également à construire, à Corte, pour l'artillerie et pour le service de santé, sur un terrain libre à côté du vieux séminaire.

Je crois donc que nous allons arriver à réaliser l'objet auquel s'est attaché avec ténacité la commission de la marine, une organisation efficace de la défense de la Corse. J'ajoute que nous avons augmenté les effectifs pour les batteries de côte et qu'on a établi des fascicules de mobilisations qui permettent aux corps stationnés, soit dans la 14<sup>e</sup> région, soit dans la 15<sup>e</sup>, soit à Paris, de rejoindre très rapidement la Corse.

Je vous demande donc de ne pas m'obliger à faire la batterie de 340, avant d'avoir bien réfléchi, parce que



c'est une dépense dont l'utilité me paraît contestable. En ce qui concerne Metlin, je ne crois pas non plus devoir beaucoup insister pour obtenir les 80 millions nécessaires à la construction d'une batterie de 340.

Au contraire, en ce qui concerne le cap Couronne, je crois que là dessus l'opinion est unanime, étant donné les risques sérieux de bombardement de cette région, il faut une batterie sous tourelle.

Reste à savoir s'il convient d'établir, entre Nice et le Mont Agel, une batterie pour protéger le flanc gauche de l'armée des Alpes. Après discussion on est arrivé à une conclusion négative. Une batterie de 340 ne servirait à peu près à rien; c'est avec des batteries plus nombreuses et plus mobiles qu'on pourra utilement empêcher un débarquement dans cette région.

M. LOUIS TISSIER. Dans l'expédition de la recherche des bandes corses, on a dû faire des perquisitions. A-t-on trouvé des documents montrant que les Italiens aient en Corse une organisation de sabotage ?

M. LE MINISTRE. J'en ai entendu parler par les journaux, mais je n'ai pas de précisions.

M. LOUIS TISSIER. Est-ce qu'on s'est préoccupé de ce point de vue ?



M. LE MINISTRE. Je n'en sais rien. Je sais que le général Vergne, que j'ai vu longuement et plusieurs fois, est extrêmement préoccupé de tout ce qui peut apparaître comme un sabotage de la mobilisation en Corse; mais de ce côté, le service des renseignements ne m'a rien dit.

M. LE PRESIDENT. Mon cher ministre, je vous remercie des indications si complètes que vous avez bien voulu donner à la commission.

(M. le ministre de la marine se retire)



## COMMISSION DE LA MARINE

Séance du mercredi 23 décembre 1931

### SITUATION DE L'HYDRAVIATION MARITIME

(Audition du ministre de l'Air)

La séance est ouverte à quinze heures sous la présidence de M. Rio.

(M. J.L. Dumesnil, ministre de l'Air, est introduit.)

M. LE PRESIDENT. Je vous remercie, Monsieur le ministre, d'avoir bien voulu déférer au désir de la commission de la Marine du Sénat. Vous l'avez demandé de vous laisser toute latitude dans vos explications. Vous ferez donc votre exposé comme vous l'entendrez. Ensuite, ceux de nos collègues qui désireront obtenir de vous quelques précisions auront la parole pour vous poser ~~aux~~ les questions qu'ils jugeront utiles.

Vous avez la parole.



Je parlerai M. J.L. DUMESNIL, ministre de l'Air. Je remercie la commission sénatoriale de la marine d'avoir bien voulu me permettre cette audition. J'ai en effet pensé qu'il était peut-être utile de venir vous mettre au courant de la situation présente de l'hydraviation maritime.

L'autre jour, un certain nombre d'entre vous m'ont fait l'honneur de venir à Villacoublay visiter le centre aéronautique et voir les prototypes. Mais ils n'ont pu voir, évidemment, ce qui a été fait au point de vue de l'aviation maritime puisque, sauf quelques avions amphibies, tous nos hydravions sont à St Raphaël.

Ici, j'ouvre une parenthèse. Je serais très heureux si, dans le courant de janvier ou de février, à la date qui vous conviendrait, la commission venait visiter le centre de St Raphaël. Ce serait le meilleur moyen pour vous de saisir ce qui a été réalisé au point de vue de l'aviation navale.

Je vais maintenant vous indiquer, avec chiffres à l'appui, notre situation. Je remettrai à votre président le graphique dont la courbe précise le point où nous en sommes. Un gros effort a été pour suivi depuis la création du ministère de l'Air pour donner à nos forces de mer les moyens d'action nécessaires pour leur permettre de remplir leur mission.



Je parlerai quantité d'abord, qualité ensuite et cela relativement au matériel volant de l'aéronautique maritime, puis de l'aéronautique embarquée. J'ai pris deux dates: le 1er novembre 1928 et le 1er novembre 1931, c'est-à-dire la date à laquelle le ministère de l'Air a été créé et celle où nous sommes à peu de jours près.

En ce qui concerne l'aéronautique maritime, le nombre d'appareils en service, en réparation ou en convoyage était, au 1er novembre 1928 de 385; il est aujourd'hui au 1er novembre 1931 de 482, soit une augmentation de 100 appareils. Ces chiffres ne tiennent pas compte des appareils restant à livrer sur marchés notifiés.

Prenons maintenant la qualité.

Lorsque la guerre s'est terminée, l'aviation maritime possédait exactement 1.264 avions ou hydravions 41 dirigeables, 190 ballons captifs, avec un effectif de 105.000 hommes. Jusqu'en 1921, dans les années qui ont suivi la guerre, on s'est contenté de liquider les stocks. Puis un programme fut dressé en 1920 et traduit en un projet de loi qui fut déposé en mai 1923 et rapporté à la Chambre en juillet 1924, mais ne fut jamais voté.

Il eut pour successeur le programme de 50



escadrilles qui fut déposé en 1925 par moi-même lorsque j'étais ministre de la marine. C'est ce programme qui a servi de cadre aux décisions du Parlement.

A ce moment, la situation de l'hydraviation était la suivante. Le problème de l'hydraviation depuis 1918 avait été complètement négligé par les techniciens, les industriels et même par les utilisateurs. Aussi notre aviation maritime marquait-elle un retard manifeste soit sur les appareils terrestres français, soit sur les appareils maritimes étrangers. Les qualités marines des quelques hydravions à cette époque en service étaient nulles, leur conservation précaire, leurs qualités de vol suspectes. D'autre part le personnel particulièrement et ~~spécialement~~ les officiers spécialistes manquaient.

Pour rénover matériel et personnel, il fallait comme toujours du temps et de l'argent. Pour ne pas retarder l'exécution d'ensemble, on décida en 1925 de faire d'abord un effort qualitatif en ce qui concerne le matériel et de reporter pendant les premières années l'effort à fournir en ce qui touche les constructions immobilières.

Cette ligne de conduite a été suivie jusqu'à la fin 1928. Les progrès techniques furent à cette époque assez lents. Le ministère de la marine avait alors la charge totale de l'aviation navale. S'il mit du temps à réaliser des progrès, ce n'est pas par suite d'inintelligence ou de manque de volonté,



mais parce que les crédits mis à sa disposition étaient nettement insuffisants et que les bureaux d'études des constructeurs étaient médiocrement organisés.

C'est à la fin de 1928 que le ministère de l'Air fut créé.

Ici je veux faire une déclaration préalable qui n'étonnera aucun de vous et encore moins mon excellent ami M. Rio, avec lequel j'ai si affectueusement collaboré pendant une année rue Royale. Si je suis ministre de l'Air en ce moment, je puis dire que j'ai laissé la moitié de mon coeur à cette rue Royale. Par conséquent vous pouvez être certains qu'aucun des grands intérêts de la marine n'est étranger à celui qui, à deux reprises, a eu l'honneur de diriger ce département. Je m'efforce précisément de créer, non seulement entre les deux administrations, mais entre les deux atmosphères - si je puis ainsi parler - de la rue St Didier et de la rue Royale l'harmonie de collaboration qui est si nécessaire. Sous réserve d'erreurs que chacun de nous peut commettre, moi comme les autres, je n'ai qu'une idée, c'est au poste où je suis de doter la marine des moyens nécessaires pour remplir son rôle.

Ceci dit, je reviens à la position que doit prendre le ministre de l'Air. Très impartialement, je veux vous préciser ce qui s'est passé. Je crois pouvoir



vous montrer que, depuis trois ans, l'aviation maritime, si elle est loin d'avoir atteint le degré de perfection et de puissance qu'elle doit avoir, elle marque cependant un progrès considérable.

Il y a trois ans, nous nous trouvions en présence d'une série de programmes. A la suite d'accords intervenus entre le ministre de la marine et le ministre de l'Air, on décida de réaliser une première étape c'est-à-dire de construire 20 escadrilles côtières et 10 escadrilles embarquées, les unes et les autres devant être mises en service avant l'année 1936.

C'est ce programme de 30 escadrilles que, depuis 1929, le ministre de l'Air s'efforce de réaliser. Je dirai tout à l'heure dans quelles conditions de collaboration avec le ministre de la marine. Mais, pour ne pas embrouiller mon exposé, je laisse de côté pour l'instant ces questions de collaboration et je reste dans l'exposé des faits eux-mêmes.

Nous avons ainsi atteint l'année 1930, époque à laquelle j'ai eu le très grand honneur, que je n'avais pas sollicité, de quitter la marine pour venir au ministère de l'Air.

A la fin de 1930, la situation était la suivante: 12 escadrilles pour l'aviation maritime, se décomposant en 2 escadrilles de chasse, 2 escadrilles de surveillance, 2 escadrilles d'exploration et 6 esca-



drilles de bombardement. Le total des nécessaires pour l'ensemble de ces 12 escadrilles était de 144 appareils, auxquels il faut ajouter, toujours comme nécessaires, 51 appareils pour les formations auxiliaires, un quart pour la réserve de guerre c'est-à-dire 38 appareils. Au total: 144 appareils pour les escadrilles constituées, 51 pour les formations auxiliaires et 38 pour le quart réglementaire, soit 233 appareils nécessaires. Il en existait 199.

En ce qui concerne l'aviation embarquée, 5 escadrilles, soit 60 appareils. L'aviation embarquée ne comporte pas de formations auxiliaires, mais elle comporte <sup>le</sup> quart de réserve de guerre, soit 15 appareils. Au total 75 appareils nécessaires. Il en existait 80, c'est-à-dire un peu plus que le nécessaire.

Pour vous permettre d'établir la comparaison je vais vous dire où nous sommes à la fin de l'année actuelle.

Nous sommes passés de 12 à 17 escadrilles. Le total des nécessaires - formations constituées, formations auxiliaires et quart de réserve de guerre - représente 305 appareils, au lieu de 233 l'année dernière. Les existants sont au nombre de <sup>247</sup>247, au lieu de 199.

Il faut y ajouter 20 appareils en achèvement en usine qui peuvent d'un jour à l'autre entrer en service. On peut donc compter sur 267 appareils pour les jours qui vont venir.



L'aviation embarquée compte 7 escadrilles au lieu de 5. Le total des nécessaires est passé de 75 à 112. Total des existants: 96.

Bien que le nombre total des avions maritimes, escadrilles côtières et escadrilles embarquées, ne soit que le tiers de celui qui existait à la fin de la guerre, le tonnage global dépasse le tonnage maximum atteint en 1919. De même la courbe des crédits prend la direction de la verticale au cours des dernières années.

Ceci s'explique par le fait que, aussi bien pour l'aviation maritime que pour l'aviation terrestre, - jelaisses de côté l'aviation d'observation à petite distance et l'aviation de chasse - nous allons vers de véritables bâtiments aériens. Même avec l'augmentation considérable des crédits votés par le Parlement, il n'est pas possible d'accroître en même temps le tonnage des appareils et leur nombre.

Notamment en ce qui concerne l'aviation maritime, plus nous nous rapprocherons de l'époque, que je m'efforcerai de rendre aussi proche que possible, où nous aurons de véritables croiseurs aériens, plus nous verrons le nombre des appareils diminuer. Quand les appareils pesaient une tonne ou une tonne et demie, on pouvait avoir 10 avions ~~xx~~ par escadrille. Aujourd'hui, ils pèsent facilement 8 ou 10 tonnes et demain ils pèseront sans doute 15 ou 20 tonnes: le budget



de la France n'est pas assez fort pour permettre de multiplier le nombre de ces avions. Il n'y a pas d'ailleurs nécessité puisqu'un seul appareil vaut à lui seul plusieurs des petits appareils de jadis.

Le tonnage global des appareils actuellement en service est supérieur à celui de l'armistice. Le tonnage global en effet des avions mis à la disposition des forces aériennes de mer au moment de l'armistice s'élevait à 1.400 tonnes; il est aujourd'hui de 1.500.

En ce qui concerne les crédits, je ne peux faire la comparaison avec ceux votés au moment de l'armistice puisqu'à cette époque les crédits étaient extrêmement réduits comme je vous l'ai expliqué: on a vécu pendant plusieurs années en consommant les stocks de guerre. Mais en 1927, les crédits s'élevaient à 80 millions; en 1929, ils ont atteint près de 200 millions et en 1932 ils seront près de 300 millions. La montée est donc presque verticale.

Après vous avoir parlé quantité, je vais vous dire quelques mots maintenant de la qualité.

En 1930, il y a un an, les avions de chasse étaient tous des appareils Nieuport 62 de construction récente. C'est un excellent matériel de guerre, le même que celui en service dans les formations de terre de l'aéronautique. Mais j'ai l'habitude de dire exac-



tement ma pensée. C'est un excellent matériel au point de vue solidité, maniabilité et résistance, mais il a deux défauts. Sa visibilité n'est pas parfaite d'une part, de l'autre sa vitesse est indiscutablement inférieure à celle, non pas des avions de chasse italiens - ce qui vous intéresse surtout au point de vue marine étant donné les lieux possibles de combat - mais des avions de chasse anglais.

Mais entendons-nous bien. Les Anglais ont deux escadrilles d'avions de chasse équipés avec des moteurs à compresseur dont la vitesse dépasse 300 à l'heure, 320 kilomètres, disent-ils, au catalogue. Qu'ils soient supérieurs comme vitesse aux nôtres, je ne le discute pas. Je discute simplement l'importance de la supériorité.

Les Anglais ont des avions de chasse supérieurs aux nôtres parce qu'ils ont depuis des années à leur disposition le moteur à compresseur. Il a fallu un effort très grand de la part des services techniques du ministère de l'Air - et j'en parle d'autant plus librement que je ne cherche pas à me mettre des lauriers sur le front car l'effort a été fait avant mon arrivée - pour convaincre nos constructeurs de l'intérêt que présente le moteur à compresseur.

Ce moteur est un moteur normal auquel on a ajouté un turbo-compresseur qui permet, non pas seule-



ment aux très hautes altitudes, mais à partir de 3.000 mètres, de rendre au moteur la puissance que son insuffisance de nourriture à cette altitude lui fait perdre. Un moteur ordinaire va plus vite au sol qu'à 3 ou 4.000 mètres. Un moteur muni d'un turbo-compresseur récupère au-dessus de 3.000 mètres des qualités de nourriture telles que, bien alimenté, il dépasse la vitesse qu'il possède au sol.

Je puis dire à la commission, qui aura ainsi la primeur de la nouvelle, que les efforts réalisés dans ce sens depuis dix-huit mois, c'est-à-dire avant mon arrivée, et que je n'ai fait que pousser depuis que je suis là, ont abouti à un résultat: le moteur à compresseur est prêt. A la minute même où j'en parle, les moteurs à compresseurs de quatre maisons de construction achèvent leurs essais. L'une de ces maisons, et non la moindre, Hispano-Suiza, vient de mettre au point définitivement un moteur à compresseur qui a tourné près de 300 heures pour le compte de la maison et qui termine ses essais d'homologation officiels à la direction technique.

Dans quelques mois, quand les cellules seront prêtes, nos avions de chasse équipés avec ces moteurs dépasseront facilement le 350 kilomètres à l'heure. Actuellement le progrès est entre nos mains. De même que l'aviation de chasse maritime est équipée



avec les mêmes avions que l'aéronautique terrestre, de même elle sera équipée des avions nouveaux munis des nouveaux moteurs à compresseur avec cette différence cependant que nous étudions, en accord avec la marine, la possibilité pour certains avions de chasse de les monter non plus avec des roues, mais avec des flotteurs. Les flotteurs feront perdre un peu de vitesse, mais il en est ainsi pour toutes les aviatiions étrangères.

En 1930, les hydravions de surveillance étaient tous des Cams 37. C'est un appareil robuste et marin, à coque, mais d'un aménagement insuffisant pour la surveillance de la mer et de performances faibles. Il est bon pour la surveillance à petite distance, le long des côtes.

Quant à l'hydraviation d'exploration, on peut dire qu'il y a un an elle n'existait pas, elle était en préparation seulement.

Pour le bombardement, les escadrilles avaient reçu toutes des F. 168. Le F. 168 est un Goliath terrestre d'un type spécial et monté sur flotteurs. Ces flotteurs sont remarquables. La paternité en revient aux services techniques de St Raphaël. Ce n'est pas le constructeur qui les a conçus, mais il les a reçus comme une bénédiction.

Cet appareil était déjà en progrès sérieux sur l'ancien type, le Farman 165 et, grâce à lui, dès l'année dernière, les escadrilles ont pu commencer à



travailler. Cependant il n'y a pas de doute: le Go-liath est un appareil vétuste et je n'accomplirais pas mon devoir si j'acceptais de le voir durer longtemps en escadrille. C'est un bon appareil d'entraînement, mais je fais de gros efforts pour, en un minimum de temps, arriver à doter notre organisation maritime, d'un appareil de bombardement nettement supérieur.

En ce qui concerne l'aviation embarquée, un appareil lanceur-torpilleur et bombardier à la fois a pu être mis en service à bord du Béarn. C'est un triplace de surveillance dont le moteur Lorrain de 450 ch. a été remplacé par un Hispano 600; il donne satisfaction.

En résumé l'an dernier la situation générale marquait un très gros progrès sur celle d'il y a deux ans. Elle a été encore considérablement améliorée pendant l'année qui est en train de finir. Voyons donc où nous en sommes.

Pour la chasse, le Nieuport 62 a maintenant entièrement remplacé les anciens appareils nettement insuffisants qui avaient été attribués à l'aviation maritime. Comme je vous l'ai dit, il est excellent sous réserve de son insuffisance de vitesse. Sa vitesse est d'ailleurs à peu près équivalente à celle des avions de chasse italiens.

Pour la surveillance à courte distance, nous



avons toujours le Cams 37 et, pour le bombardement, le Farman 168.

Pour les escadrilles d'exploration, un gros progrès a été accompli. Dans 3 escadrilles sur 5 - et il en sera de même prochainement pour une quatrième - est actuellement en service le Cams 55. C'est un excellent appareil bi-moteur, dont la vitesse de route atteint 160 à 170 kilomètres à l'heure, la vitesse maximum près de 200 kilomètres et dont le rayon d'action est de 1.000 ou 1.200 kilomètres selon qu'il est équipé d'un moteur Hispano ou d'un moteur Jupiter.

Les qualités marines du Cams 55 sont reconnues comme excellentes par les utilisateurs.

Des deux autres escadrilles, l'une est composée pour partie d'hydravions métalliques. C'est celle qui a reçu les premiers exemplaires des Short-Calcutta qui ont été, sur la demande du ministre de la marine et d'accord avec moi, commandés par mon prédécesseur M. Laurent Eynac. Ces appareils, livrés par la maison Bréguet, sont remarquables comme vitesse, rayon d'action, plafond, puissance.

Voici dans quelle situation je me suis trouvé lorsque je suis arrivé au ministère de l'Air.

Je me souvenais de mon angoisse quand j'étais ministre de la marine devant l'insuffisance des appareils de grande exploration mis à la disposition des



escadrés. J'ai voulu aller au plus pressé. Comme j'avais en face de moi deux types d'hydravions à coque métallique de grande reconnaissance, j'ai commandé les deux simultanément.

Il y avait d'abord le Short, appareil anglais qu'ont pu voir ceux d'entre vous qui se trouvaient à Alger lors de la visite du Président de la République. C'est un appareil de 8 tonnes, sur lequel personnellement comme ministre de la marine j'ai fait un voyage le long des côtes d'Afrique. Indépendamment de l'équipage, nous étions 10 à bord et des bagages. Il possède trois moteurs. J'en ai commandé une petite série de 3.

D'un autre côté, M. Latécoère présentait aux essais un appareil dont la section d'études de St Raphaël qui comprend les es que vous connaissez, Demougeot, Paris, etc avait donné un certificat d'admission très intéressant. J'en ai alors commandé également 3. Ce qui fait que, dans le courant de 1932, notre flotte aura à sa disposition une escadrille de grands hydravions d'exploration ayant un rayon d'action de 1.500 kilomètres susceptibles d'emporter plusieurs tonnes de poids utile. Ainsi sera comblée la lacune de l'année dernière.

Les Short, qui sont de licence anglaise, sont construits au Havre par de la main d'oeuvre française et par un constructeur français, Bréguet, qui a monté



une usine d'hydraviation à cet endroit. Nous avons pu ainsi concilier la nécessité d'avoir le meilleur appareil existant et le désir de réserver à l'industrie française le moyen de remplir elle-même notre programme.

La cinquième escadrille d'exploration est une escadrille hybride constituée à St Raphaël avec des prototypes après passage à la commission d'admission.

Je voudrais maintenant préciser un fait. L'effort considérable de l'industrie française de l'hydraviation a commencé à donner ses résultats en 1931. Il importait de les exploiter le plus vite possible d'une part pour doter nos escadrilles de matériels satisfaisants, de l'autre, ce qui est la loi constante en matière d'aviation, pour amorcer de nouveaux progrès. L'aviation est en effet atteinte d'une maladie de croissance continue. Alors que dans certaines organisations on peut quelquefois se tenir sur un palier et respirer un peu, en aviation on est toujours dépassé par les nécessités nouvelles et par les progrès du voisin. Il en sera ainsi pendant de longues années.

C'est pourquoi l'aviation, quels que soient ceux qui la dirigent, a besoin d'un certain crédit de patience. Je ne parle pas de mes collaborateurs qui sont des hommes éminents et dont j'ai l'honneur d'être le chef. Je dois prendre les responsabilités et non pas la gloire des résultats. En matière d'aviation, nous serons donc toujours en retard d'un progrès, je



ne dis pas d'une idée, car le progrès est la réalisation de l'idée. Mais nous sommes toujours en retard d'un progrès sur un pays ou un autre. Sur quel point, c'est nous qui dominerons l'aviation mondiale, sur tel autre ce sera les Anglais, les Italiens ou les Allemands. Cela me rappelle le mot célèbre du maréchal Foch qui disait avoir gagné la victoire en montant par marches successives à droite et à gauche.

J'ai donc passé au début de cette année une commande d'hydravions d'exploration Short, tri-moteurs et métalliques.

Cette mesure n'est que transitoire puisque, en même temps, j'ai commandé trois hydravions d'exploration métalliques de conception purement française, d'après un prototype type commercial qui avait été présenté l'an dernier par la maison Latécoère à St-Raphaël et qui avait réalisé des performances remarquables. Ses qualités marines ont en outre été constatées dans un procès-verbal délivré par les utilisateurs.

Vous vous rappelez comment les choses se passent aussi bien dans l'aviation maritime que dans l'aviation terrestre. Le ministre de l'Air, d'accord avec les ministres de la guerre et de la marine établit un programme qu'il soumet aux constructeurs. Ceux-ci réalisent des projets qu'ils apportent au ministre. Les techniciens qualifiés du ministère choi-



sissent parmi ces projets ceux qui leur paraissent les meilleurs et passent une commande de prototypes.

Le prototype réalisé est soumis à une double épreuve. D'abord l'épreuve de la commission d'admissibilité. ~~Et~~ Une commission purement technique examine l'appareil pour voir si les performances et les qualités répondent au programme imposé. Cette première étape d'admissibilité franchie, l'appareil, terrestre ou naval, vient devant la commission d'admission qui est composée uniquement de pilotes utilisateurs qui se rendent compte au point de vue emploi si l'appareil donnent à ceux qui seront chargés de le conduire en cas de guerre toutes les satisfactions nécessaires.

C'est ainsi que le Latécoère, dont j'ai commandé une petite série de 3 exemplaires, a été reçu par la commission d'admission. Je n'en ai commandé que 3 parce que c'est un appareil de 9 tonnes qui coûtent plus de 2 millions. Avec de tels appareils, on ne peut pas se lancer à la légère, il faut d'abord faire une expérience à petite échelle.

J'ai eu l'occasion de voir le constructeur il y a 48 heures. J'ai eu l'assurance que le premier exemplaire sortira au mois d'avril, le deuxième au mois de mai, le troisième au mois de juin, livrables immédiatement en escadre.

Le prototype que nous avons essayé est un



appareil commercial. Ses qualités sont les mêmes au point de vue vitesse, plafond, ~~xx~~ consommation et rayon d'action que lorsqu'il sera transformé en appareil militaire. La transformation consistera en une série d'aménagements intérieurs et l'installation d'appareils divers. Le rayon d'action est de plus de 2.000 kilomètres avec 2.000 kilogrammes de charge utile. C'est donc un appareil excessivement intéressant. D'ailleurs un appareil d'exploration n'a pas besoin d'emporter 2.000 kilogrammes de charge. Avec une moindre charge, il peut aller à 3.000 ou 3.500 kilomètres si par l'adjonction de réservoirs supplémentaires on utilise <sup>pour l'essence,</sup> les 2.000 kilogrammes de charge. Libre à celui qui utilise l'appareil de faire porter la quasi totalité des 4.000 kilogrammes de charge (utile sur l'essence augmentant ainsi le rayon d'action.

En somme cet avion, avec 2.000 kilogrammes de charge, peut faire Marseille-Alger et retour sans amerrir. Et même très largement puisque la distance aller et retour n'est que de 1.600 kilomètres.

Avec les prototypes, nous allons donc avoir dès le début de 1932 une escadrille complète de 8 appareils, 4 Short-Calcutta et 4 Latécoère, tous tri-moteurs les Latécoère ayant un rayon d'action de 500 kilomètres plus étendu. Nous verrons à l'usage celui qui se révélera le meilleur.

De ce côté la marine n'a exprimé sa satisfac-



tion et attend avec impatience l'entrée en ligne de cette escadrille aérienne qui, pour l'exploration lointaine, complètera très heureusement les moyens mis à la disposition de la flotte.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Cette escadrille entrera en service en 1932 ?

M. LE MINISTRE DE L'AIR. En 1932. Ces appareils, ainsi que je l'ai déjà dit, commenceront à être livrés dans trois mois, c'est-à-dire au printemps prochain. Ils seront livrés à la cadence d'un appareil par mois. L'escadrille sera donc complètement constituée à la fin de 1932, à l'automne je l'espère. Ce sont uniquement des appareils d'exploration.

En même temps nous nous sommes attachés à améliorer les escadrilles existantes. Avant la fin de l'année en cours, 3 escadrilles seront complètement remontées en C.A.M.S. 55 de qualités marines très supérieures à la série précédente.

En outre j'ai passé une commande importante de C.A.M.S. 55 à coque métallique. Le C.A.M.S. 55 est un excellent appareil, que personne ne discute, mais dont la coque est en bois. Certes, il ne faut rien exagérer, il faut se défier de certains engouements.



Je suis plutôt partisan pour certaines considérations de l'avion métallique, mais il ne faut pas nier qu'au point de vue construction on trouve dans le bois plus de souplesse, moins de vibrations à l'usage qu'avec la construction métallique. Mais le métal présente d'autres qualités; au point de vue conservation, durée, résistance aux intempéries, qualités compensées d'ailleurs par un prix plus onéreux. Ce que je veux dire, c'est que là comme ailleurs il faut garder la mesure. La querelle entre partisans du bois et partisans du métal ne doit pas se trancher par une solution définitive: il y a des cas où la construction en bois peut donner des résultats supérieurs et d'autres où la construction métallique l'emporte.

En ce qui concerne l'hydraviation, il n'y a pas de doute. Il y a intérêt à posséder des hydravions à coque métallique. D'abord on obtient plus facilement l'étanchéité nécessaire. L'exemple du Short-Calcutta qui reste six mois amarré sur son corps-mort sans une infiltration le prouve. Ensuite on gagne sur le poids. Contrairement à ce qu'on pourrait croire, avec les métaux légers que nous utilisons pour la construction du C.A.M.S. 55, nous pouvons gagner 200 kilos au minimum. Ces 200 kilos seront utilisés pour augmenter soit la provision d'essence, soit le matériel.



Par conséquent, dès maintenant, 3 escadrilles vont être équipés avec des C.A.M.S. 55. Ce sont les excellentes hydravions qu'utilise l'Air-Union pour son service régulier entre Beyrouth et Marignane au-dessus de la Méditerranée. Leur rayon d'action dépasse 1.000 kilomètres. Ils auront pour mission la petite exploration... On ne peut pas posséder en effet que des appareils d'un poids élevé, 8 ou 10 tonnes. Le C.A.M.S. 55 pèse, je crois, 6 tonnes. C'est donc un matériel semi-léger, semi-lourd.

En résumé, trois escadrilles viennent d'être équipés avec ces avions et, d'un autre côté, j'ai passé la commande d'un certain nombre de C.A.M.S. à coque métallique. Ce sont uniquement des appareils d'exploration.

En même temps nous nous sommes attachés à améliorer les escadrilles existantes. Avant la fin de l'année en cours, 3 escadrilles seront complètement remotorisées en C.A.M.S. 55 de caisses métalliques très supérieures à la série précédente.

En outre j'ai passé une commande importante de C.A.M.S. 55 à coque métallique. Le C.A.M.S. 55 est un excellent appareil, que personne ne discute, mais dont la coque est en bois. Certes, il ne faut rien exagérer, il faut se défier de certains engouements.



COMMISSION DE LA MARINE

-:-:-:-

Séance du mercredi 9 mars 1932

Audition de M. GUERNIER, Ministre des Travaux publics  
et de la Marine marchande.

Présidence de M. RIO, Président.

.....

M. GUERNIER, Ministre des Travaux publics,  
est introduit dans la salle des séances de la Com-  
mission.

M. LE PRESIDENT.- Mon cher Ministre, la  
Commission de la Marine a l'honneur de vous recevoir  
pour la première fois; mais vous n'êtes pas un in-  
connu pour elle; elle sait tout ce que vous avez fait  
pour la Marine marchande depuis votre entrée au Par-  
lement; elle sait que vous avez présidé la commission  
soeur de la Chambre des députés, pendant près de  
15 ans; que, pendant la guerre, à Londres, vous avez  
aussi servi les intérêts de la marine marchande comme  
Haut Commissaire de la République. Aussi c'est avec le



plus grand coeur que je vous souhaite la bienvenue.

Monsieur le Ministre, la Commission a demandé à vous entendre sur les conditions dans lesquelles les deux bateaux de la ligne Cyprien Fabre ont été achetés par les Messageries maritimes.

Aux termes des conventions, cet achat ne pouvait se faire sans l'autorisation du Ministre de la Marine marchande. L'autorisation a été donnée puisque les bateaux sont achetés.

La Commission voudrait savoir pour quelle raison le Gouvernement a donné l'autorisation d'achat de ces deux bateaux par une Compagnie subventionnée qui avait déjà ses lignes pourvues.

Ces questions sont posées à la demande de M. Bergeon.

Je crois avoir résumé le problème tel qu'il se pose et je donne la parole à M. le Ministre de la Marine marchande.

M. GUERNIER, Ministre des Travaux publics et de la Marine marchande.- Monsieur le Président, permettez-moi de vous remercier respectueusement de l'accueil sympathique ~~xxxxx~~ que la Commission de la Marine du Sénat veut bien réserver au Ministre des Travaux publics et de la Marine marchande.

Je savais qu'en venant parmi vous, j'étais



accueilli par des hommes compétents qui s'élèvent au-dessus de tous les détails pour ne voir que l'intérêt ~~supérieur~~ supérieur de la Patrie. J'en suis la modeste serviteur et c'est en cette qualité très humble que je vais faire l'exposé que vous me demandez.

Pour comprendre le problème qui se pose devant nous du Patria et du Providence, il est indispensable d'intégrer ces deux bateaux dans le mouvement paritime de la Compagnie des Messageries maritimes dans le bassin oriental de la Méditerranée.

Le service contractuel des Messageries maritimes exploite deux sortes de lignes: Une première, la ligne d'Egypte rapide, qui assure le service entre Marseille, Alexandrie et Beyrout. Sur cette ligne, deux bateaux qui font l'honneur de la France dans ces régions, non seulement des bateaux confortables et rapides, mais des bateaux, aussi, qui portent dans ces régions le bon renom de l'esthétique française, car ceux qui comme moi ont eu la joie de voyager sur ces navires, ont éprouvé toutes les satisfactions qu'un amoureux de l'Egypte peut éprouver. Ces deux navires sont " le Champollion " et le " MariettePacha ". Le départ a lieu tous les quinze jours. Je n'insiste pas, car les navires auxquels je me réfère ne sont pas en



cause aujourd'hui car il ne s'agit pas de la ligne de l'Egypte rapide.

En effet, la ligne qui nous intéresse est tout à fait différente au point de vue de la clientèle et au point de vue de la vitesse ainsi que du rendement. C'est elle qui achète les deux bateaux; le Patria et le Provence.

Il existe dans la Compagnie des Messageries maritimes, comme dans d'autres sociétés - et c'est un point important à retenir, non pas pour le cas particulier, mais pour la politique générale que la France pourrait imaginer dans le bassin de la Méditerranée - il existe, dis-je, une ligne circulaire qui part de Marseille, passe par Naples, descend sur le Pyrée, remonte sur Stamboul, redescend sur Smyrne, Rhodes, Mersina, Beyrout, Caïffa, Jaffa et Alexandrie, ou bien qui prend le retour inverse, suivant la semaine dont il s'agit et qui remonte d'Alexandrie sur Jaffa, Caïffa, Beyrout, Mersina, Rhodes, Smyrne, Stamboul, le Pyrée, Naples et Marseille.

Le service avait été assuré jusqu'ici par six navires: l'Angkor, le Lamartine, le Pierre Loti, le Thophile Gautier, l'Amazone et le Lotus.

L'Amazone et le Lotus sont sortis de la navigation; ils ont été vendus à la démolition.



Par conséquent, la flotte dont il s'agit se trouve diminuée de deux unités, deux unités dans la ligne circulaire de la Méditerranée, la seule dont je m'occuperai maintenant. J'ai parlé de la première pour que vous ayez le panorama complet.

Je crois connaître très bien la question, parce que j'essaie de me détacher de certaines préventions et parce que j'ai vu fonctionner la ligne circulaire.

Elle présente en 1930 un déficit de 25.500.000 francs; en 1931, le déficit sera certainement de plus de 30 millions et l'on se demande si pour 1932 le déficit ne sera pas de 35 millions.

Je suis obligé de dire que cette ligne circulaire parcourt un itinéraire déjà sillonné par des autres navires des Messageries maritimes et qu'accomplissent la Compagnie Freyssinet et la Compagnie Paquet.

Donc, nous sommes en présence d'une ligne déficitaire et qui a deux bateaux de moins sur 6, d'une ligne qui se trouve avoir affrété d'une manière particulière, puisque cet affrètement entraîne acquisition des deux navires dont il est question.

On s'est demandé, que faut-il faire ? Mes services se sont posé la question, l'ont posée à mes prédécesseurs, me l'ont indiquée.

Voici les hypothèses par lesquelles nous sommes passés.



Il y avait tout d'abord une solution: Cette ligne est déficitaire; le pavillon français, à toutes les escales, est représenté par d'autres lignes, même des Messageries maritimes. Ne conviendrait-il pas de supprimer purement et simplement la ligne elle-même. C'est là une question très difficile et très délicate.

Un gouvernement n'a pas le droit de prendre cette décision, sans en avoir conféré avec les assemblées parlementaires car c'est un élément du patrimoine national qui modifie dans une large mesure les accords sanctionnés par des lois.

Il n'y a pas dans cet ordre d'idées de décision proprio motu. J'indique cela parce que je voudrais être complet dans l'énumération des hypothèses.

Il y avait une deuxième solution: le maintien du service. Et comme il y a deux unités nouvelles, celles-ci viendraient prendre la place des unités réformées.

Il y aurait une troisième hypothèse: assurer avec les quatre paquebots qui restent, le service. Cela semblerait très économique. Nous avons deux bateaux de moins; il en reste ~~encore~~ encore quatre; avec ces quatre, on essaiera de faire quelque chose. Ce sont: l'Angkor, Le Lamartine, le Pierre Loti et le Théophile Gautier.



Le coût de l'opération a montré à mes services qu'elle ne serait pas avantageuse: ce sont des navires lents, fatigués, qui dépensent et il y a aussi quelque chose à considérer, ce sont des navires qui ne sont pas l'objet des sympathies de la clientèle, en raison de leur âge; par comparaison, ils sont moins satisfaisants que d'autres.

Resterait une quatrième hypothèse: ce serait la suivante: Laisser à la chaîne les quatre navires et faire le service avec les deux navires qui sont en discussion: le Patria et le Providence, ces deux navires étant plus rapides, ayant des dimensions, qui, au point de vue de l'habitat, offrent des agréments que n'ont pas les autres et qui pourraient, en face de la concurrence des autres sociétés, tenir encore avantageusement leur pavillon.

Je vous ai fait un historique car j'estime vous devoir l'exposé de tout ce qui s'est passé jusqu'au moment assez rapproché où j'ai pris la direction de ce Département. L'intervalle qui s'est écoulé depuis cette date a été copieusement rempli par la discussion, d'abord de la situation de la Transatlantique, les 110 millions, puis, par la défense du budget de la Marine marchande et ensuite par celui des Travaux publics, faisant cela, j'ai eu à défendre également



le budget des conventions en matière de chemins de fer.

Vous comprendrez, dès lors, que je n'ai pu aller jusqu'au fond des documents. J'ai seulement tenu à faire venir dans mon cabinet mes chefs de service et à leur demander des explications. Je vous les apporte en toute humilité.

Je vous ai présenté quatre hypothèses. La première: suppression pure et simple de la ligne circulaire. Je vous ai dit la raison pour laquelle, en présence d'un intérêt national, une décision proprio motu du Gouvernement, ne pouvait pas être prise et je ne la défendrai pas.

Une autre solution a été écartée, c'est la troisième, celle qui consiste à marcher seulement avec quatre vieux bateaux dont personne ne veut.

Restent les autres solutions.

Mon collègue et prédécesseur, M. de Chappedelaine, n'a pas pris de décision et je ne voudrais pas le compromettre au-delà de la réalité. Mais j'ai recueilli des chefs de service et j'ai remporté l'impression de nos conversations, que son opinion se serait ramenée à la formule suivante préconisée par les services.



Nous avons parmi les navires qui sont actuellement encore en service mais que l'on discute, un navire qui a des qualités particulières: c'est le Théophile Gautier.

C'est un bateau petit, confortable, lent et qui se prêterait admirablement aux croisières. Vous savez qu'il se fait en ce moment beaucoup de croisières en Méditerranée, notamment deux croisières très intéressantes, celle de l'Adriatique avec les îles. Il est impossible d'y accéder autrement que par un navire en croisière. J'ai essayé d'organiser le voyage en me servant de services réguliers. Il est impossible d'obtenir des correspondances. Si l'on veut visiter les îles admirables de l'Adriatique, il faut se servir d'un navire de croisière.

C'est plus aisé en ce qui concerne les îles de l'Archipel, mer Egée et Cyclades. Là, on pourrait peut-être trouver des moyens assez rares, mais dans beaucoup d'endroits, il serait impossible de pénétrer. Donc, le Théophile Gautier se prête bien aux croisières.

Voilà donc un navire utilisé. En ce qui concerne les trois autres, l'opinion des services était qu'ils restassent momentanément à la chaîne,



parce que on ne peut pas vendre un navire aujourd'hui.

Des quantités énormes de bateaux sont en ce moment, dans le monde entier, que l'on ne peut vendre. Ce serait folie que de faire un trou dans son patrimoine marin pour le remplacer par une misérable obole.

En ce qui concerne le service de cette ligne circulaire, on ~~xxxxxxxx~~ utiliserait les deux navires dont je vais vous parler d'une manière plus précise.

Je m'excuse d'avoir donné tant de détails; mais on ne comprend pas la situation si l'on ne commence pas par faire le panorama et, dans ce panorama, j'ai introduit l'exposé.

Le Patria a été construit en 1914; le Providence a été terminé en 1920. Ce ne sont pas des bateaux de première jeunesse; mais d'après les informations du Bureau Véritas, ils font bonne figure et sont capables de rendre des services utiles.

Deux chartes d'affrètement ont été signées le 17 décembre 1931, entre les services contractuels des Messageries maritimes et la Compagnie Cyprien Fabre: Il ne s'agit pas d'une acquisition pure et simple, d'une acquisition qui comporterait ou le paiement massif au début, ou le paiement échelonné. Nous sommes ici



en face d'un affrètement coque nue. Vous savez tous ce que cela veut dire.

Comment ce taux a-t-il été calculé ? Il l'a été sur l'estimation de ces navires en capital. C'est à raison du capital ainsi pris comme base qu'on a établi le chiffre d'affrètement. Mais il a été entendu qu'au bout de la période pour laquelle ce navire était affrété, c'est-à-dire huit ans, les services contractuels deviendraient propriétaires des navires, à la seule condition du paiement de leur valeur résiduelle, soit un million par an.

A quel prix des navires ont-ils été estimés ?

Voici les chiffres contenus dans les accords.

Je vous dirai tout à l'heure les raisons qui permettent de considérer que ces chiffres sont convenables, même eu égard à la période dans laquelle nous sommes.

On a pris pour base un prix d'estimation en capital de 9 millions pour le Patria et de 14.500.000 pour le Providence.

Sur cette base, l'annuité d'affrètement a été calculée en chiffres ronds à 1.500.000 frs pour le Patria et à 1.300.000 francs pour le Providence.



Lorsque durant 8 années pour l'un, et 12 années pour l'autre, l'annuité d'affrètement aura été versée, les services contractuels deviendront propriétaires des navires moyennant le paiement d'une valeur résiduelle de un million.

Je vais maintenant reprendre un point.

J'avais demandé à M. Arblecher quel compte il fallait tenir du prix d'estimation. Il m'a fait une réponse, je vous la livre pour ce qu'elle vaut; je ne la crois pas sans valeur. C'est un élément dont on tient compte dans la plupart des procès qui se plaident sur les navires. M. Arblecher m'a conseillé de me référer à la charte d'assurance. Si donc, je me reporte à la valeur d'assurance, ces deux navires qui sont estimés dans la charte partie d'affrètement, l'un pour 9 millions, et l'autre pour 14.500.000 francs, soit un total de 23.500.000 francs, je trouve une valeur d'assurance de 52 millions.

Vous voyez donc bien comment ces deux navires sont entrés dans le patrimoine de la société contractuelle, sous quel régime ils fonctionnent et quelle est leur part dans la vie active de la Société sur cette ligne circulaire du bassin oriental de la Méditerranée.



M. LEBLANC.- Quelle est la valeur d'assurance de chacun d'eux ?

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.- La totalité de cette valeur d'assurance pour les deux navires est de 52 millions; leur valeur estimative est de 23.500.000 francs. Voilà l'écart.

M. BERGEON.- J'ai entendu les explications de M. le Ministre.

J'aurais préféré, au lieu de le voir envisager les différentes hypothèses qui se sont présentées, l'entendre se cantonner sur deux points précis: est-il nécessaire pour les services contractuels des Messageries maritimes, de prendre deux bateaux, alors que l'Amazone et le Lotus arrivaient à fin de course. Autrement dit, sachant qu'en 1932 seraient rayés de la flotte le Lotus et l'Amazone, pourquoi la Compagnie ne s'est-elle pas préoccupée d'une solution qui a été dans l'esprit des services contractuels. Car, dans la même maison: services contractuels des Messageries maritimes, se trouve aujourd'hui le bateau " Angers " qui est désarmé et qui aurait fait admirablement l'office de l'un des deux bateaux arrivés à fin de course.

D'autre part, sur la ligne d'Indo-Chine, jusqu'en 1931, naviguait le ~~Sphinx~~ Sphinx qui faisait le service d'Egypte et le faisait d'une façon satis-



faisante. Le Sphinx est devenu libre du fait de l'entrée en service du Georges Philipard dans les lignes d'Indo-Chine.

Donc, le Lotus et l'Amazone sont en fin de course: nous ne nous préoccupons pas de les remplacer puisque nous avons leurs remplaçants, l'Angers et le Sphinx. Par conséquent, il n'était pas utile d'envisager l'acquisition d'outils qui se ~~xxx~~ trouvaient entre les mains d'un armateur qui pouvait avoir le désir de placer ces deux bateaux.

Cependant, les services contractuels devaient se préoccuper de faire une administration sage.

Ainsi, à mon point de vue, l'opération n'avait pas d'utilité. Au moins, a-t-elle été avantageuse? Examinons ce point. J'estime qu'elle ~~xxxxxx~~ pas été avantageuse.

Pour remplacer le Lotus et l'Amazone dans une période de crise, on envisage deux bateaux d'un tonnage bien supérieur à ceux qui disparaissent et, d'autre part, ils sont de gros consommateurs de charbon: 150 tonnes par voyage. L'exploitation sera donc très onéreuse et pèsera lourdement sur l'exploitation.

Or, d'après la convention de 1921, l'Etat prend à sa charge tout le déficit d'exploitation. Je répète donc que cette solution sera onéreuse pour les finances de l'Etat.



Puisque M. le Ministre a parlé du prix sur lequel on a basé l'affrètement, est-ce que le Providence a 11.500.000 francs, le Patria, à 9 millions, représentent leur valeur réelle?

Il fallait évidemment examiner attentivement cette question pour savoir si l'opération est défendable. J'ai eu recours, pour me faire une opinion, à un journal le Fair play, que connaît bien M. le Ministre. Le Fair Play du 7 janvier 1932 donne la nomenclature des ventes de bateaux - de bateaux similaires à ceux que l'on va affréter - ventes effectuées en Angleterre. J'ai là une liste que je tiens à votre disposition. Elle montre que la tonne vaut de 70 à 150 francs, eu égard à l'âge du bateau et à son aménagement.

Pour avoir un point de comparaison, si je prends dans cette liste de bateaux vendus celui qui se rapproche le plus du Patria, le Kachgar, je constate qu'il appartenait à la Peninsular Oriental. Il a été construit en 1914, à la même époque que le Patria; il a 2.500 tonneaux; le Patria est de 11.885 tonneaux; le Kachgar s'est vendu 150 francs la tonne. Si, pour les 11.885 tonneaux du Patria, nous faisons le calcul, nous trouvons que sa valeur réelle serait 1.682.250 f. et non pas 9 millions.



Voilà un point de comparaison. J'ai donc le droit de dire que les affrètements ont été basés sur des prix, soit pour le Providence, soit pour le Patria, qui sont excessifs, eu égard à la valeur du marché.

J'ajoute que les deux bateaux en question ont été amortis. Par conséquent, ~~xxxxxx~~ aux yeux de Cyprien Fabre, ces deux bateaux auront simplement une valeur en écritures. Dès lors, il ne fait pas une mauvaise opération.

D'autre part, vous avez dit que le contrat d'affrètement était de 8 ans pour le Patria et de 12 ans pour le Providence. Je comprends pourquoi on n'a pas fait de contrat d'affrètement plus long. C'est qu'on a pris la durée même du bateau. Pour le Providence, vous faites une charte partie de 12 années, et le bateau a déjà 12 ans d'âge. Il aura donc 24 ans au bout de la période d'affrètement. Le Patria a 18 ans d'âge; on l'affrète pour 8 années; cela fait 26 ans. Au bout de ces délais, ils seront tous deux à bout de course. Dans ce contrat, on ne voit pas de clause de résiliation. Ainsi, à l'heure où l'on peut trouver beaucoup de bateaux, étant donnée la crise effroyable qui sévit sur l'armement, on songe à fréter un outil dont on n'a



pas besoin - je l'ai établi - et on affrète cet outil pour une période ~~de~~ de 8 ans ou de 12 ans. On fait en quelque sorte un achat déguisé.

Voilà à quoi se traduit l'opération.

Etant donné que les affrètements basés sur la valeur que vous indiquez, s'ajoutent aux frais d'exploitation et étant donné que si l'Etat voulait devenir propriétaire de ces bateaux au bout de 8 ans il devrait payer et de 12 ans, ~~xxxxxxxx~~ le million résiduaire, vous arrivez à cette constatation que ces bateaux reviendraient beaucoup plus cher que leur valeur.

Je crois donc avoir démontré que l'opération n'est pas avantageuse.



Quel est donc - c'est la question que je me suis posée lorsque j'ai porté l'affaire devant la commission - le mobile qui a pu déterminer les services de la marine marchande à agir et à quelle époque ont-ils invité les services contractuels des Messageries Maritimes à faire l'achat, primitivement, et ensuite, l'affrètement des navires dont il s'agit ? C'est un point qu'il est intéressant de connaître car j'ai, dans mon dossier, un document établissant que les services contractuels des Messageries Maritimes ne peuvent pas être l'objet de critiques étant donné qu'à la suite du désarmement des deux bateaux : **Notus** et **Amazone**, ils se sont préoccupés de les remplacer par deux unités de leur propre flotte.

C'est donc, on peut le dire, à la suggestion des services de la marine marchande que les services contractuels ont fait cette opération qui est loin de présenter des avantages.

M. LE MINISTRE. - Monsieur le Président, je me suis contenté d'apporter ici un exposé aussi objectif que possible des faits. Si je me suis permis quelques appréciations, ce sont celles que j'ai trouvées dans les documents et les dires de mes services.

Je ne veux pas entrer dans la discussion des points soulevés par M. Bergeon ; je les enregistre pour mon édification personnelle. Mais peut-être, en ce qui concerne



les données du Fair Play, sommes-nous en face de chiffres qu'il faudrait regarder de plus près. Je sais qu'on a cherché le moyen de prendre le Sphinx et le Georges Philippart ; mais, après avoir fait le tour de la question les services ont conseillé à mon prédécesseur la solution que je vous ai exposée.

Vous demandiez à quelle date les chartes-parties avaient été signées ; elles l'ont été le 17 décembre 1931.

En ce qui me concerne, je suis en face d'un contrat qui a toutes les formes des conventions régulières, contre lequel on n'argue pas de clause léonine. Vous savez, d'ailleurs, qu'en matière de navigation il n'y a pas, comme en matière civile, de clause de lésion. Il me serait, par conséquent, impossible de suivre sur une suggestion qui consisterait à demander l'annulation de la convention.

Je vous dis exactement comment les choses se sont passées ; si j'ai d'autres renseignements, je vous les donnerai et s'il m'est possible d'aller plus loin, je me ferai un devoir de le faire. Si vous me permettez cette expression, je ne suis qu'un photographe. Je vous dis où nous en sommes et la base sur laquelle je dois me placer.

M. BERGEON.- Monsieur le Ministre, étant donné l'autorité dont vous jouissez sur les compagnies d'armement libre, ne voyez-vous pas la possibilité de revenir sur une opération qui est inadmissible ? A Marseille, on



la considère comme un véritable scandale. Il est fâcheux, pour M. Bon et pour moi qui représentons les milieux maritimes de Marseille, qu'à chaque instant, lorsque nous sommes avec des inscrits maritimes, on vienne nous dire que nous laissons faire par l'Etat une opération qui suscite la risée dans le port de Marseille.

M. TISSIER.- Cela s'étend aux départements limitrophes.

M. BERGEON.- Il est inadmissible que l'on puisse dire - et à la Cie Cyprien Fabre on ne manque pas de l'exploiter - qu'il est à la portée d'un armateur intelligent, embarrassé de ses bateaux, de les faire acheter par les services contractuels, de sorte que, finalement, c'est l'Etat, c'est-à-dire le contribuable qui fait les frais de l'opération.

Cet armateur, dont vous avez cité le nom, monsieur le ministre, sort d'un scandale de chèque de quatre millions pour entrer dans un nouveau scandale. Il trouve le moyen de se débarrasser de deux bateaux dont il ne sait que faire et pour lesquels il va encaisser 2.800.000 fra de la part de l'Etat, alors que les frais d'entretien des dits bateaux désarmés ne seraient pas inférieurs à un million par an.

Nous ne pouvons pas couvrir des opérations de cette nature qui sont d'une injustice vraiment trop criante et



trop onéreuse pour les contribuables.

Je demande donc à M. le ministre de voir les intéressés. Vous avez sur eux, monsieur le Ministre, une autorité qui vous permet de leur faire comprendre que le Parlement, qui a un droit de contrôle définitif, ne pourra pas ratifier une opération qui lie l'Etat - en l'espèce les services contractuels des Messageries Maritimes - pour huit ans pour l'un des bateaux et pour douze ans pour l'autre. C'était la moindre des choses que votre administration exigeât des services contractuels que, dans les contrats d'affrètement, il y eût une faculté de résiliation. Les conditions sont tellement onéreuses qu'on ne se lie pas pour une période aussi longue et surtout, on ne fait pas d'affrètement pour des bateaux qui ne sont pas modernes, qui sont, par conséquent, d'une exploitation coûteuse. Il est scandaleux de se lier pour une durée qui représente précisément la durée d'existence des bateaux.

Je voudrais éviter de porter cette affaire à la tribune ; c'est la raison pour laquelle je m'en suis expliqué devant mes collègues de la commission de la marine. J'ai accepté que le ministre de la marine marchande vienne devant nous. Ce devait être M. de Chappedelaine. Je reconnais, monsieur le ministre, que vous êtes tout à fait en dehors de ce débat ; mais c'est vous, aujourd'hui, qui dirigez les services de la marine marchande. Je vous demande, en conséquence, de ne pas nous mettre dans la

le scandale de l'opération des mandats ; c'est la ruse

dans le Midi !



nécessité de vous interpellier.

Au mois d'octobre, on savait déjà, dans le port de Marseille, que cette opération allait se faire. J'ai pris la précaution d'écrire à M. de Chappedelaine, qui était à cette époque ministre de la marine marchande. Je lui disais que si l'opération devait se faire et si les intérêts de l'Etat n'étaient pas sauvegardés, je me verrais dans l'obligation de porter cette affaire à la tribune en déposant une demande d'interpellation. Voici ce que, deux jours après, me répondait M. de Chappedelaine :

"Je tiens à vous informer tout de suite qu'aucune décision n'a été prise par moi au sujet de l'opération dont vous me parlez. Quelle que soit la décision qui sera prise, vous pouvez être assuré qu'elle ne le sera qu'après une étude la plus sérieuse qui se poursuit actuellement et qu'après avoir mis au courant de cette opération les commissions techniques de la Chambre et du Sénat".

Or, nous n'avons pas été informés ; on a passé outre.

Les parlementaires de la région dont parlait M. Tissier et, à plus forte raison, ceux du département intéressé, connaissant l'état d'esprit qui existe dans l'opinion publique envers M. Cyprien Fabre ne peuvent pas admettre que les choses restent en l'état.

M. TISSIER. - D'autant plus que cela se greffe sur le scandale de l'opération des mandats ; c'est la risée dans le Midi !



M. BON. - Messieurs, nouveau venu parmi vous, c'est la première fois que j'ai l'honneur de prendre la parole dans une commission. Il ne faut en accuser que les événements qui m'obligent à intervenir.

De l'exposé de M. le ministre, je retiens que le dernier point, à savoir que sa responsabilité est très atténuée puisque c'est son prédécesseur dans ce département qui a conclu les opérations qui provoquent aujourd'hui les critiques serrées et du reste justifiées de mon collègue M. Bergeon. Mais il y a une continuité dans l'administration. Lorsque nous portons des faits de ce genre devant les commissions - et nous serons probablement obligés de les porter à la tribune même du Sénat -, ce n'est pas M. Guernier ministre que nous visons, mais l'administration de la marine marchande.

Nous savons les hésitations et les tractations qui ont précédé l'opération dont se plaint M. Bergeon et il nous apparaît que la commission du Sénat ne paraît pas vouloir avaliser la décision intervenue. Nous sommes inquiets, angoissés des négociations successives qui interviennent entre M. Cyprien Fabre, armateur, et les services contractuels des Messageries Maritimes.

Une première opération, qui a été portée à la tribune de la Chambre, a consisté, par M. Cyprien Fabre, à se faire verser indûment quatre millions. Il prétend, en effet, qu'il a obtenu de l'Etat une diminution de la



contribution qui frappait la Compagnie des Messageries Maritimes et qu'il a touché de ce fait une commission.

M. LE MINISTRE. - Cette question des quatre millions de M. Cyprien Fabre m'a été posée à la Chambre des députés et voici la réponse que j'y ai faite: j'ai invité les administrateurs de la Compagnie à exiger de celui qui avait reçu ce que l'on pouvait considérer comme paiement de l'indû la restitution des quatre millions.

M. BON. - Je connaissais votre réponse. D'ailleurs, je me trompais tout à l'heure lorsque je parlais des services contractuels des Messageries Maritimes; en réalité, je visais les rapports de M. Cyprien Fabre avec la Compagnie Générale Transatlantique. Donc, premier scandale, car M. Cyprien Fabre n'avait pas à toucher une commission pour une diminution d'impôts. En définitive, les quatre millions encaissés par lui sortaient de la poche des contribuables. Je ne sais pas si, légalement, vous avez le pouvoir d'obtenir de M. Cyprien Fabre le remboursement de cette somme; il prétend, en tout cas, que les opérations qu'il fait sont licites, que vous ne pouvez rien contre elles et il déclare sur la place publique qu'il ne remboursera rien.

Une deuxième opération a consisté, pour M. Cyprien Fabre, lorsque sa compagnie a racheté les actions de la



Compagnie Générale Transatlantique en déconfiture, à s'engager, en vertu d'un contrat dont nous possédons la photographie à défaut du texte original, à rembourser aux administrateurs de la Transatlantique qui étaient porteurs d'actions, leurs actions au taux de 11.200 frs alors que le rachat s'était fait sur la base de 6.000 francs.

C'est un deuxième scandale que nous nous réservons de porter à la tribune du Sénat si cela nous paraît utile.

Enfin, troisième scandale. Je ne reviens pas sur l'argumentation apportée ici par M. Bergeon et qui se suffit à elle-même. On a besoin de bateaux ; il en est de nombreux qui sont désarmés dans les ports. Au lieu de se servir de ceux-là, on en rachète d'autres. Les tractations qui sont intervenues avec la Compagnie Générale Transatlantique reprennent maintenant avec la Compagnie des Messageries Maritimes et c'est le port de Marseille qui est le lieu d'élection de ces sortes d'opérations dont le préjudiciable, mais surtout, au moins, que personne ne moins que l'on puisse dire est qu'elles sont plutôt douteuses et critiquables.

J'appuie donc de toutes mes forces les observations et les protestations de M. Bergeon. Le Gouvernement, d'abord, n'avait pas voulu de cette opération ; mais ensuite, il l'a faite sous des pressions que nous dénonçons à l'opinion publique du haut de la tribune du Sénat.

Je vous demande, monsieur le ministre, à vous qui êtes un homme d'honneur et qui, en même temps, avez le



le désir de sauvegarder les intérêts des contribuables français, d'essayer, sinon d'annuler l'opération, au moins de nous apporter les apaisements que nous sollicitons. Nous ne voulons pas que l'Etat achète au prix fort des rafiots dont il ne saura plus que faire lorsqu'il les aura payés. Nous voulons, en tout cas, que les finances de l'Etat soient sauvegardées et que les intérêts des contribuables passent avant ceux de quelques requins de l'armement.

les ai notées soigneusement et, m'entourant de l'avis de M. LE MINISTRE. - Je m'excuse d'intervenir encore mes conseils juridiques, notamment de mon avocat à la dans le débat ; c'est uniquement par déférence pour la Cour de cassation, je verrai le parti que l'on pourra commission, parce que je ne voudrais pas que, ni sur les tirer de la situation. Soyez certains que, du point de principes dont je m'inspire, ni sur les sentiments qui vue juridique, nous ferons tout ce qui sera nécessaire. m'animent, il y eût la moindre hésitation. Ceux qui m'ont sans qu'aucune influence n'ait de prise sur nous pour connu depuis longtemps au Parlement savent combien je que les intérêts de l'Etat soient sauvegardés. suis précis dans mes déclarations. Ceci m'a parfois été

préjudiciable, mais a fait, au moins, que personne ne s'est trompé ni sur le sens de mes paroles, ni sur la portée de mes actes. La commission se réserve d'en discuter. Il paraît que, sur de lointains rivages, on prétend qu'il y a des gens qui s'ingénient à tromper l'Etat. Je veux rassurer tout de suite ceux qui redoutent ces agissements ; tant que j'aurai l'honneur d'être ministre de la marine marchande, c'est d'une main de fer que je m'y opposerai. Très brièvement comment vous envisagez l'organisation du service de la marine marchande.



En ce qui concerne les appréciations juridiques formulées sur le contrat dont j'ai parlé, je pourrais vous donner une opinion personnelle, mais je n'en ai pas le droit. Je dois, en effet, vous donner une opinion de ministre. Or, un ministre ne parle que lorsqu'il a consulté non seulement ses services techniques, mais ses conseils juridiques.

J'ai, cependant, écouté avec la plus vive attention les critiques formulées par M. le sénateur Bergeon ; je les ai notées soigneusement et, m'entourant de l'avis de mes conseils juridiques, notamment de mon avocat à la Cour de cassation, je verrai le parti que l'on pourra tirer de la situation. Soyez certains que, du point de vue juridique, nous ferons tout ce qui sera nécessaire, sans qu'aucune influence n'ait de prise sur nous pour que les intérêts de l'Etat soient sauvegardés.

M. LE PRESIDENT. - Monsieur le Ministre, je vous remercie de vos déclarations qui mettent fin, pour l'instant, à cette affaire. La commission se réserve d'en discuter hors de votre présence.

Mais, puisque nous avons la bonne fortune de vous avoir aujourd'hui et que vous prenez la direction d'un département au moment où l'on a apporté un changement dans sa constitution, nous serions heureux de vous entendre dire très brièvement comment vous envisagez l'organisation du service de la marine marchande.



M. LE MINISTRE.- Monsieur le Président, la question que vous me posez est une belle matière sur laquelle on pourrait dissenter longtemps. Mais je tiens à faire des déclarations très précises en même temps que très brèves. Les services de la marine marchande continueront dans leur morphologie et aussi dans leur physiologie ; je veux dire que ce qui est demeure.

La marine marchande est-elle un service aujourd'hui simplement accolé au ministère des travaux publics et qui, demain, à la faveur des hasards parlementaires et politiques, pourrait s'en détacher, ou y a-t-il quelque chose de plus ? Messieurs, il y a quelque chose de plus et c'est cela qu'en quelques mots, je voudrais essayer de mettre en lumière.

Je ne vous apprends rien - vous trouverez cela déjà dans Machiavel - en vous disant que le rôle d'un ministre est, d'abord, d'animer ses services, d'être un patron qui ne laisse rien à la traîne, qui a le respect des échéances et qui entend que chacun remplisse sa tâche. Il suffit, pour cela, qu'un ministre commun puisse arbitrer entre les divers services.

Mais je ne vous apprends rien, messieurs, en vous disant qu'à côté de cet animateur, de cet arbitre nécessaire qui fait qu'au lieu d'être constamment antagonistes, les services à l'intérieur d'un même ministère rythment



leur action, il y a quelque chose de plus. Dans les divers services publics, un peu par la force des choses, chacun ayant beaucoup à faire se cantonne, malheureusement, sur son terrain. Or, la vie n'est pas plus cantonnée que l'histoire et, de même qu'en histoire il n'y a pas de périodes nettement délimitées à partir d'un jour fixe, en matière de politique et de Gouvernement, en matière de vie, surtout, il n'y a pas des faits qui se scindent, mais des faits qui se poursuivent depuis le départ jusqu'à l'arrivée.

Il en est un, Messieurs, sur lequel je retiens un instant votre attention parce que je considère qu'il constitue l'essentiel. J'ai affirmé, dans une autre enceinte, que le navire doit être le prolongement du rail. Voyons donc ce qui se passe. Je ne prendrai qu'un fait pour illustrer la conception que j'ai de l'harmonie qui doit exister entre les divers modes de transport, lesquels, dans d'autres pays, sont réunis sous une seule et même autorité, pour un résultat particulièrement avantageux. Je parle de l'expérience que vient de réaliser, depuis plusieurs mois, le ministre d'un pays voisin.

Prenons un fait matériel ; c'est beaucoup plus simple que de faire de la théorie. J'ai un objet précieux, un souvenir de famille, un piano, par exemple, que je veux envoyer depuis une ville du centre de la France jusqu'au-delà des mers, à Santiago-du-Chili. Je vais trouver le



chef de gare et je lui ~~me~~ fais part de mon désir. Il me dit : "Monsieur, je ne sais pas où est Santiago-du-Chili. Et puis, moi, je suis la compagnie du chemin de fer ; je puis acheminer votre piano au Havre, à Bordeaux, à Marseille ; mais après, je n'en répons plus".

Il se trouve que je connais une compagnie de navigation. J'y vais et, de nouveau, j'exprime mon désir de voir mon piano transporté du centre de la France jusqu'à Santiago-du-Chili. On me répond : "Pardon ! pour nous, marchandise sous vergue ! Jusque-là, le transport de l'objet ne nous regarde pas. Après, nous le mettrons en douane et vous vous débrouillerez".

Voilà ce qui se produit constamment pour des objets que l'on veut envoyer à l'étranger. Il y a une solution que je connais bien car j'ai été obligé d'y recourir : on va chez un transitaire qui vous répond : "Mais oui, monsieur ! c'est très facile à arranger". Un petit calcul et le transitaire vous dit : "Ce sera tant !". On le bénit jusqu'au moment où il ajoute : "Cela ne vous fait rien que j'expédie par Anvers ?". On lui répond : "Non ! je voudrais que ma marchandise voyage sous pavillon français". - "Alors il n'y a rien à faire parce que ce n'est pas commode".

Je m'excuse, Messieurs, de vous avoir raconté cette petite histoire ; mais elle est de tous les jours. Eh bien si vous placez la marine marchande sous l'autorité du ministre qui a en même temps juridiction sur les chemins d



fer, vous aboutirez au résultat que je prépare en ce moment parce que ce n'est plus de la conversation, c'est un acte de mon Gouvernement qui s'est accompli ces jours-ci. J'ai réuni dans mon cabinet un certain nombre de directeurs de compagnies de chemins de fer et, en particulier, M. Dautry, directeur des chemins de fer de l'Etat. Je leur ai dit : "Maintenant, va cesser la comédie qui consiste à être dupe de ceux qui raflent le fret en France et qui briment notre pavillon. Vous allez rechercher le moyen d'effectuer, pour certaines directions - parce qu'on ne peut pas tout faire à la fois -, le transport de bout en bout pour un prix total, sans entrer dans le détail des assurances, des camionnages". Ceux, en effet, qui essayent d'amener la marchandise française aux transporteurs étrangers trouveraient encore, sur des points particuliers, le moyen de nous discuter.

Donc, prix global qui réserve le pavillon. Cela ne serait pas possible si la marine et les chemins de fer n'étaient pas réunis sous la même autorité.

Sur ce point, Messieurs, nous pourrions engager une longue discussion, parler de la clause c.a.f. qui, malheureusement, est si souvent pratiquée dans notre pays alors qu'avec la clause f.o.b. nous ~~pourrions~~ aurions la possibilité de défendre efficacement notre pavillon. Je pourrais citer d'autres exemples, mais je ne veux pas abuser de vos instants.



Voilà donc la conception que j'ai : maintien du passé parce qu'il ne s'agit pas de brouiller les choses, de faire un amalgame qui n'aurait pas de sens mais, au contraire, de mettre en harmonie des forces publiques qui étaient, je ne dirai pas antagonistes, mais tout à fait indifférentes les unes aux autres, harmonie qui soit satisfaisante pour le pavillon et pour le commerce.

M. LE PRESIDENT.-Je vous remercie, monsieur le Ministre des explications si claires que vous avez bien voulu nous apporter.

(M. le ministre se retire à 16 h.15.)

-----



7

COMMISSION DE LA MARINE

oooooooooooooooooooooooooooo

Séance du 16 mars 1932.

Audition de M. le ministre de la défense nationale sur la construction  
du navire de ligne.

M. le ministre de la défense nationale est introduit à 15 h.  
commencée. Donc, en réalité, et ceci est superflu en

M. RIO, président de la commission. - La séance est ou-  
verte.

C'est la première fois, monsieur le ministre, que nous  
avons le plaisir de vous recevoir dans cette commission.  
Nous vous souhaitons la bienvenue. Vous savez que la commission  
aime passionnément la marine. Elle est persuadée que le ministre  
de la défense nationale ne saurait négliger cette force absolu-  
ment nécessaire pour la défense du pays et la protection de  
nos colonies. Vous avez demandé à être entendu par la commis-  
sion pour lui dire dans quelles conditions a été élaboré le  
plan d'un navire de ligne. Vous avez la parole.

M. PIETRI, ministre de la défense nationale. - Je commence  
par remercier M. le président de la commission des paroles  
d'aimable bienvenue par lesquelles il m'a accueilli. Non seule-  
ment, comme ministre de la défense nationale, j'ai tout lieu  
d'être pénétré du rôle extrêmement important que peut jouer  
la marine dans l'hypothèse d'une conflagration éventuelle,



mais j'ai en outre des raisons personnelles d'aimer la marine, puisque j'appartiens à des populations essentiellement côtières et qui fournissent à la marine de nombreux auxiliaires.

Il vous souvient que le parlement a voté, non seulement le principe de la construction du navire de ligne, mais cette construction elle-même, avec une seule réserve, qui n'entame en rien le fait même de cette création, à savoir que le tonnage et les caractéristiques de ce navire de ligne seraient communiqués aux deux assemblées avant que l'exécution en soit commencée. Donc, en réalité, et ceci est ~~superflu~~ superflu en ce qui concerne le Sénat parce que je me rappelle les conditions dans lesquelles le débat s'y est déroulé, la question n'est pas entière. Il s'agit simplement de vous communiquer ici ce tonnage et ces caractéristiques. L'autre jour la Chambre a bien voulu voter l'article 81 A qui prévoit le crédit d'engagement de 650 millions nécessaire à cette construction. La Chambre l'a voté sans débat, s'en remettant aux communications très précises faites à sa commission de la marine, pour ne pas soulever un débat qui, étant essentiellement technique, n'aurait pas eu beaucoup d'intérêt en séance. Je rappelle également qu'à l'initiative de M. Lémery, le Sénat, le 2 juillet 1931, a voté l'ordre du jour suivant : " Le Sénat, convaincu qu'il est indispensable d'opposer au croiseur allemand un navire de ligne capable de le surclasser, convaincu aussi que ce navire doit être mis en chantier sans retard parce que le



temps perdu mettrait en fait la France en état d'infériorité, fait confiance au gouvernement pour saisir le Parlement, dès ~~la~~ l'ouverture de la prochaine session, d'un projet ayant pour objet la mise en chantier immédiate ~~de~~ <sup>d'un</sup> navire ~~de~~ <sup>d'un</sup> ligne destiné à répondre à la construction du Deutschland. " C'est dire que le Sénat attribuait à cette question une importance particulière et je suis heureux de pouvoir vous dire que nous serons sous réserve du vote du Sénat, à pied-d'œuvre pour réaliser cette importante construction.

Je ne reviens pas sur les motifs de l'approbation que le Parlement a donnée à la construction du vaisseau de ligne; vous n'ignorez pas qu'une des principales missions de la marine est de protéger les communications à la fois militaires et économiques entre la métropole d'une part et d'autre part l'Afrique du Nord et les colonies. Pour cela la marine doit disposer de navires capables à la fois de poursuivre les assaillants, de les frapper et de résister à leurs ~~vous~~ coups.

Pendant une dizaine d'années nous nous sommes à peu près uniquement orientés vers le développement d'une flotte légère, susceptible plutôt d'attaquer que de résister. Depuis la construction du Deutschland et depuis la décision qui a été prise par les allemands de construire trois bateaux semblables, nous sommes forcés de revenir à la conception du navire de ligne, c'est-à-dire, ~~si~~ suivant la définition qui en a été donnée par les traités et la terminologie ~~xxxxxxx~~ courante, d'un na-



vire susceptible de demeurer en ligne, c'est-à-dire ayant un ensemble de qualités offensives et défensives qui lui permettent de représenter un élément à la fois d'attaque et de défense extrêmement puissant. remarquables.

Vous savez qu'on a pu, dans le Deutschland, concilier avec beaucoup d'ingéniosité deux objectifs qui paraissaient d'abord inconciliables, à savoir un déplacement moyen et une artillerie puissante. Les Allemands ont trouvé le moyen, par des procédés que nous connaissons dans tous leurs détails, de mettre des pièces de 280 sur un bateau de 10.000 tonnes. Mais je signale en passant que, quelle qu'ait été l'ingéniosité des construteurs, cela même a fait du Deutschland un instrument incomplet. C'est un outil d'attaque très remarquable avec un rayon d'action considérable, mais ce n'est pas un navire outillé pour pouvoir résister à une attaque puissante. Dès lors, à partir du moment où ~~l'on~~ l'on a songé à contrebalancer le Deutschland, on s'est trouvé amené à envisager un type plus avantageux, c'est-à-dire un type qui permettrait en même temps de surclasser nettement le navire allemand et d'assurer aussi efficacement que possible la protection de nos communications. Je signale également que, en même temps que les allemands songeaient à la construction du Deutschland et des deux autres navires qui doivent le suivre, le croiseur de bataille turc "le Washington Sultan", ex-Goeben, remis à neuf, en partie grâce à nos offices, se ~~trouve~~ trouve maintenant confié à une



mission qui ressemble bien à un état-major d'officiers allemands. Plusieurs ~~de~~ officiers allemands sont embarqués sur l'ex-Goeben et en particulier le célèbre Arnaud de Lapérière, commandant des plus remarquables.

W A l'heure actuelle nos cuirassés, qui sont de type ancien, sont trop lents pour pouvoir rejoindre des unités de cette importance ou de ce type, et quant à nos croiseurs du type Washington, 10.000 tonnes, ils ne sont pas assez ~~forts~~ forts, puisqu'ils ne peuvent porter que du 203. Enfin nos sous-marins, indispensables pour assurer le système général de défense maritime, ils ne sont pas techniquement qualifiés pour ce rôle et ils n'ont pas une mobilité suffisante pour attaquer et remplir une mission efficace contre des bateaux du type Deutschland. Seul un navire filant 27 noeuds et portant du 280 et résistant aux projectiles de ce calibre pouvait répondre aux nécessités de l'heure. Or ce navire, nous ne le possédons pas. Pourquoi ? Parce que, je l'ai indiqué tout à l'heure, nous avons orienté toute notre politique vers des unités légères.

J'en arrive aux deux critiques divergentes qui ont été élevées contre ce type de bateau de 26.500 tonnes auquel nous nous sommes arrêtés finalement. Les uns nous ont dit : vous ne faites pas un bateau assez gros ; puisque la convention de Washington permet d'aller jusqu'à 35.000 tonnes, pourquoi ne pas adopter ce chiffre ? Les autres se sont étonnés du



chiffre de 26.500 tonnes et on a même prononcé le mot de mastodonte.

A cette dernière objection nous répondons qu'il ne s'agit pas de construire un navire simplement un peu supérieur au Deutschland. Ce dont nous avons besoin, c'est un navire allant plus vite, ayant une artillerie d'un calibre supérieur et une protection efficace. Cette protection doit permettre de combattre à grande distance un navire armé de 280 sans craindre d'avarie majeure et elle doit comporter tout un système de compartimentages permettant de résister aux explosions de mine et de torpilles, ainsi que des ponts cuirassés contre les bombes d'avions. Or pour réaliser les caractéristiques indiquées ci-dessus, il fallait disposer d'un déplacement minimum de 23.000 tonnes. Toutes les études faites depuis quatre ans par l'état major général de la marine et le service technique des constructions ont démontré clairement cette nécessité et la dernière guerre a prouvé que la protection contre les explosions sous-marines n'est véritablement efficace que sur un bâtiment de ce tonnage. On avait d'abord envisagé le tonnage de 23300 tonnes, parce que ce tonnage nous permettait d'utiliser par tiers égaux le tonnage total de 70.000 tonnes qui nous est imparti jusqu'en 1936 par la conférence de Londres. Mais au fur et à mesure que les études se poursuivaient, on s'est aperçu que ce tonnage de 23.300 tonnes était trop faible et obligeait à sacrifier certaines caractéristiques essentielles, notamment



le calibre des torpilles, des mines et des bombes d'avions. C'est à la suite d'études très ~~min~~ minutieuses portant sur ces points qu'on a été amené à adopter le tonnage de 26.500 tonnes métriques, qui permet d'atteindre la vitesse désirée et de disposer d'un armement principal en pièces de 330, ainsi que d'un puissant armement secondaire contre les torpilleurs et les aéronefs, sans compter une ceinture cuirassée protégeant contre les projectiles de gros calibre et un compartimentage assurant une protection sous-marine suffisante. ~~avec le type~~

~~du navire~~ Donc, nécessité, pour ~~par~~ pouvoir, non seulement résister au Deutschland, mais ~~pouv~~ le surclasser dans des conditions qui représentent ~~l'uti~~ l'utilisation la meilleure et la plus avantageuse des ~~des~~ deniers publics mis à notre disposition, de l'adoption du type de 26.500 tonnes. ~~tant à 26500 tonnes.~~

~~nes, nous~~ Ici surgit la seconde objection : pourquoi n'êtes vous pas allé plus loin ? On peut reprocher au navire de 26500 tonnes de risquer d'être surclassé sous peu par un navire de 35000 tonnes. A cela on peut répondre que rien ne dit qu'une puissance voisine se lancera dans une semblable construction qui coûterait 215 ou 220 millions ~~q~~ celle d'un navire de 25000 tonnes et nécessiterait d'importantes modifications.

Je signale même en passant que, en ce qui nous concerne, nous n'aurions pas pour le moment, en particulier tant que les cales du Super Ile de France ne seraient pas libérées, le moyen de commencer suffisamment vite la construction d'un bateau qu



atteindrait ce tonnage. D'ailleurs, avant la guerre, alors  
 pourtant qu'aucun traité ne limitait les tonnages, les navires  
 des diverses puissances avaient les mêmes caractéristiques.

A partir d'un certain déplacement, il faut à un navire une  
 très grande supériorité de puissance pour en surclasser un  
 autre de même type.

En dehors de ces considérations techniques qui ne  
 faisaient pas apparaître comme particulièrement avantageux un  
 projet qui ~~aurait~~ aurait poussé jusqu'à 35000 tonnes le type  
 du navire à construire, nous avons le droit et même le devoir  
 de tenir compte des tendances qui se manifestent à la conféren-  
 ce de Genève où plusieurs puissances ont proposé la limitation  
 des caractéristiques des navires de ligne à un niveau inférieur  
 à celui du traité de Versailles. En nous limitant à 26500 ton-  
 nes, nous affirmons une fois de plus notre volonté de ne pas  
 dépasser pour nos armements les besoins essentiels de notre  
 sécurité. Cette réduction, plusieurs orateurs, à la Chambre,  
 et notamment M. Leygues, qui a fait de longs séjours au minis-  
 tère de la marine, l'avaient préconisée, et elle se trouve con-  
 sacrée maintenant, avec le croiseur de 26500 tonnes, par une  
~~vaine~~ réalisation concrète et non plus seulement par une de ces  
 propositions dont on ne sait jamais, en fin de compte, si elles  
 énoncent un dessein précis ou si elles se bornent à cacher une  
 manoeuvre. Je crois que du point de vue international il était  
 essentiel pour nous, puisque, au surplus, ce n'était pas indis-



pensable, de ne pas aller au delà du navire de 26500 tonnes. Je n'insiste pas sur l'absolue légitimité d'une construction de ce genre au point de vue international.

Fallait-il ou pouvait-on attendre encore un certain temps pour prendre une décision ? Je ne le crois pas. Voilà quatre ans que nous attendons. Nous attendons depuis le mois de septembre 1928, date à laquelle le Deutschland a été mis en chantier. Il est naturel qu'on ait temporisé à cette époque, en présence des renseignements assez vagues qu'on possédait alors sur les caractéristiques de ce bâtiment et sur la politique allemande de construction. Il est même naturel qu'on ait un peu hésité par la suite, en l'absence d'accords internationaux, quant au choix des caractéristiques du navire à construire. Certaines difficultés techniques commandaient également une certaine prudence. Mais d'année en année et aussi de conférence en conférence le temps a passé, si bien qu'à l'heure actuelle le premier Deutschland est à flot, le deuxième en construction et il est même possible que le troisième soit mis en chantier cette année, sans compter que l'ex-Goeben est en service sous la direction d'officiers allemands, et pendant ce temps nous n'avons pas pu mettre sur cale le bâtiment qui nous était nécessaire. La conférence de limitation et de réduction des armements ne peut modifier cette situation, puisque nous devançons plutôt ses tendances. Je crois que, tout bien pesé, la pire des solutions serait certainement de ne rien faire et nous considérons



que la plus simple et la plus expédiente est celle que nous apportons, déferents en cela au voeu exprimé en particulier par la commission du Sénat. En finissant, je voudrais donner quelques indications sur ce que représente la construction d'un semblable navire au point de vue de la main-d'oeuvre, des prix et, si je puis m'exprimer ainsi, au point de vue économique et social, en relation avec la crise économique et celle du chômage. Ce navire de ligne serait construit à Brest, où sa mise en cale pourrait avoir lieu à la fin de cette année. Il est indispensable à cet égard d'obtenir le vote du Parlement le plus tôt possible et c'est une des raisons qui ont fait que j'ai demandé à être entendu par la commission. La passation des commandes à l'industrie doit être faite avant cette mise en cale. Bien qu'entreprise par un arsenal, je n'ai pas besoin de dire que cette construction intéressera de très nombreuses industries privées. On estime en effet que sur une dépense de 650 millions à répartir sur quatre ou cinq ans, l'arsenal absorbera 100 millions. Le reste, soit 550 millions, reviendra à l'industrie privée, dont 100 millions en matières premières et 450 millions en salaires. A cet égard, je signale que dans une construction comme celle-là, dont le coût s'élève au total à 650 millions, 85% au moins du total revient à la main-d'oeuvre sous forme de salaires et par conséquent se répartit sur l'ensemble du pays. Le prix de 650 millions correspond à



un prix de 24100 francs par tonne. Le Deutschland coûte beaucoup plus cher, 450 millions, stock non compris, soit 45000 par tonne. C'est un prix extrêmement élevé, qui n'est dépassé que pour des navires de beaucoup plus petit calibre, car plus un navire est petit, plus il coûte cher, ~~pour~~ proportionnellement. On n'explique ce prix élevé que par les études nombreuses et les essais compliqués qui ont dû être faits pour arriver à une utilisation des procédés nouveaux dont je parlais tout à l'heure pour un matériel auquel on demandait de remplir un objectif en apparence paradoxal.

Je vais vous indiquer rapidement les caractéristiques de la ligne le problème se posait de façon assez différente. Son rayon d'action est largement suffisant pour les opérations

26000 tonnes anglaises ou 26500 tonnes métriques prévues. Il pourra en outre se ravitailler dans différentes bases que nous possédons sur toutes nos grandes lignes maritimes.

armement principal : 8 pièces de 330 ;

protection, ceinture : 250 ; je signale que c'est une des plus fortes ceintures qu'on puisse trouver, même quand on la compare à celle de très gros bâtiments ; pont : 130, protection contre les projectiles de gros calibre ;

armement d'aviation : un catapulte et quatre avions ; l'organisation de ce catapulte pour lancement d'avions, situé à l'arrière, est tout à fait remarquable ;

vitesse : 29 noeuds ;

dimensions principales : longueur 205 mètres

largeur 31 mètres

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS tirant d'eau 8m50



appareil moteur : 102000 chevaux, les appareils moteurs étant constitués par des turbines qui utiliseront la vapeur fournie par 8 chaudières ;

poids au cheval-vapeur : 16 kilogs.

La question de l'emploi des moteurs Diesel a été posée lors de la discussion à la Chambre. Les moteurs du Deutschland ne font que 7100 chevaux vapeur par moteur. Le principal avantage du Diesel, c'est sa faible consommation. Son utilisation permet un grand rayon d'action et c'est pour cela que les allemands l'ont employé pour leur croiseur. Pour le navire de ligne le problème se posait de façon assez différente. Son rayon d'action est largement suffisant pour les opérations prévues. Il pourra en outre se ravitailler dans différentes bases que nous possédons sur toutes nos grandes lignes maritimes. Il n'y avait donc pas intérêt à adopter un appareil moteur moins résistant et plus lourd, à égalité de puissance, que les turbines qui ont fait leurs preuves sur les bâtiments du programme naval.

Quant aux caractéristiques du Deutschland, vous les connaissez : déplacement 10.000 tonnes ; armement : 6 pièces de 280 et six tubes lance torpille ; puissance : 50.000 chevaux ; vitesse : 26 noeuds ; rayon d'action : 10.000 milles ; prix de revient : 450 millions, soit le double, à la tonne, du prix de revient du navire de ligne.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. - Je crois qu'en réalité



il déplace plus de 10/000 tonnes. au type de 25.500 tonnes.

On peut donc dire, en somme, que la technique française, en

M. MARTIN-BINACHON. - Il faut compter 14000.

demandant 26.000 tonnes de Washington pour répondre au programme

me disons M. LE MINISTRE. - Il dépasse certainement 10.000.

cord nous Le rayon d'action de notre navire de ligne est de 14.000 milles à 15 noeuds, c'est-à-dire un rayon d'action un peu moins que celui du Deutschland, qui en était précisé ment la caractéristique. général de la marine et de M. François

directeur Je terminerai par quelques mots sur les raisons qui nous ont amenés, de raisonnement en raisonnement, au type de 26.500 tonnes en partant du devis de base de 10.000 tonnes du navire allemand, tel qu'il nous est possible de le supposer en fonction des divers renseignements que nous possédons. Il est possible d'évaluer l'ordre de grandeur des ~~xxx~~ majorations de déplacement qui correspondent à chacune des caractéristiques principales de notre programme. Les éléments principaux de cette comparaison peuvent être présentés comme il suit. Nous partons de 10.000 tonnes. Si nous voulons une protection ~~de~~ correspondant à l'aménagement de la coque elle-même, il faut ajouter 6000 tonnes, pour la protection artillerie, 4000 tonnes, pour la puissance offensive, 4000 tonnes ; la vitesse que nous voulons acquérir représente 500 tonnes de plus et enfin divers autres éléments, comme l'aéronautique en particulier, donnent 500 tonnes de plus, ce qui fait que nous étions amenés à ajouter 15.000 tonnes au type de 10.000 tonnes. C'est ainsi

M. MARTIN-BINACHON. - et les tubes lance torpille



que nous arrivons, sommairement, au type de 26.500 tonnes. On peut donc dire, en somme, que la technique française, en demandant 26.000 tonnes de Washington pour répondre au programme du conseil supérieur de la marine ne manifeste aucun désaccord sensible avec la technique allemande elle-même. C'est en partant de ses propres données que nous en arrivons à ce type.

Je suis venu en compagnie de M. le vice-amiral Durand Viel, chef d'état-major général de la marine et de M. François directeur des constructions navales, qui répondront aux questions plus particulièrement techniques qui leur seront posées.

M. MARTIN-BINACHON. - Pourquoi avez-vous placé deux tourelles quadruples plutôt que trois tourelles triples ?

M. LE VICE AMIRAL DURAND-VIEL. - Deux tourelles quadruples nous donnaient le poids minimum. C'est la disposition du Nelson, que les anglais avaient adoptée parce qu'elle présentait de gros avantages au point de vue de l'utilisation de l'artillerie secondaire et du catapulte pour avions. Avec des tourelles arrière il est très difficile de se servir de l'artillerie secondaire. Tous les avions qui étaient ~~derrière~~ ont été soufflés par les canons de l'arrière. La concentration des deux tourelles à l'avant offre de grands avantages à ce point de vue. Elle offre également un intérêt considérable au point de vue du poids.

M. MARTIN-BINACHON. - Et les tubes lance torpille ?



M. FRANCOIS, directeur des constructions navales. - Nous n'avons pas de tube lance torpille. Comme nous avons une flotte légère considérable armée de torpilles et que ce bateau ne sortira jamais sans être accompagné de bâtiments légers, nous avons pu faire l'économie des torpilles.

M. LE VICE AMIRAL DURAND-VIEL. - Nous avons simplement de l'artillerie contre avions et contre torpilleurs. Nous avons d'abord de l'artillerie de 100 contre avions et de 150 contre torpilleurs. Nous cherchons à fondre les deux calibres en un seul. Avant de prendre une décision définitive, il faut faire des essais pour être sûr qu'on ne va pas à des incertitudes, mais nous comptons arriver à unifier les deux calibres et par conséquent à rendre plus puissante l'artillerie contre avions. Actuellement la menace de l'attaque aérienne se précise. Au lieu de 8 canons de 100 nous aurions 16 canons de 130, si les résultats sont favorables, ce qui donnerait une puissance infiniment supérieure. On y arrivera d'après les renseignements que nous avons. Mais nous voulons n'adopter ce dispositif que quand nous serons sûrs qu'il pourra fonctionner d'une façon parfaite à la fois contre les avions et contre les torpilleurs.

M. MARTIN- BINACHON. - Il faudra sortir des aciers spéciaux nouveaux.

M. FRANCOIS, directeur des constructions navales. - Cela dépendra des résultats du concours institué il y a deux



ans et qui va donner ses premiers résultats au mois d'avril prochain. Les premières livraisons sont les plaques du Crausot

Ainsi les hommes qui ont construit d'un bateau à l'autre ne sont pas désorientés.

M. MARTIN-BINACHON. - Et comme chaudières ?

M. FRANCOIS, directeur des constructions navales. - Il y a quatre lignes de turbines. Tout est chauffé au mazout.

M. LE PRESIDENT. - Fonctionnement direct, par engrenage ?

M. FRANCOIS, directeur des constructions navales. Oui. Il n'y a d'ailleurs là rien de nouveau et ces appareils ont donné toute satisfaction. Ce sont des turbines Parson et Rateau. La licence des Parson est en France. La marque Rateau est en France aussi et le brevet lui-même, à l'origine, est français.

M. MARTIN-BINACHON. - On a eu des déboires avec les turbines Rateau.

M. FRANCOIS, directeur des constructions navales. - Au contraire. C'est en 1928 qu'a eu lieu la première standardisation. Il y avait des turbines Parson, Rateau, Curtiss, Creusot, etc. Nous avons éliminé toutes les marques, ~~sauf~~ sauf Parson et Rateau, en faisant les choses d'une manière très honnête, en agrégeant les ~~seuls~~ fournisseurs français éliminés aux brevets en question. Le Creusot a pris une licence Rateau



Cela permet à la fois d'utiliser l'industrie française comme elle doit l'être et d'avoir seulement deux types d'appareils. Ainsi les hommes qui passent d'un bateau à l'autre ne sont pas désorientés.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. - Vous avez manifesté tout à l'heure certaines hésitations, monsieur le ministre, au point de vue parlementaire. Les crédits seront accordés par le moyen de la loi de finances qui vient d'être votée par la Chambre. Il ne peut donc pas y avoir d'hésitation, puisque, d'autre part, au mois de juillet dernier, le Sénat a voté la construction de ce navire par 253 voix. La question est réglée.

M. LE MINISTRE. - Vous ne m'en voudrez pas de m'attarder une seconde sur ce point de simple procédure. A un moment donné, et notamment au moment du vote des chapitres D et F, si j'ai bonne mémoire, du budget des dépenses, qui prévoyaient en particulier le crédit de 17 millions destiné à poursuivre les études correspondant à la tranche 1931, la question a été soulevée à la Chambre dans des conditions qui me faisaient craindre que le fond même de la question revînt sur le tapis et j'étais prêt - l'occasion ne s'en est pas présentée - à soutenir devant la Chambre, qui, dans sa majorité, m'aurait certainement suivi, soutenu que je me trouvais par la commission de la marine en particulier, qu'il m'était difficile de laisser s'engager le débat sur le fond même. La Chambre a for-



Ceci permet de répondre à un argument assez embarrassant mellement décidé — les termes de la loi, à cet égard, sont extrêmement clairs — de construire un navire de ligne, et un navire de ligne, on sait ce que c'est, tant d'après la lettre même des traités que d'après la terminologie courante. Tout ce que la Chambre nous a demandé, c'est de retarder l'exécution matérielle du navire jusqu'au jour où elle aurait eu connaissance des caractéristiques du bateau. Cela impliquait de sa part un nouvel ajournement possible de la question et un nouveau délai suspensif, mais ceci ne pouvait pas impliquer une nouvelle discussion sur le point de savoir s'il fallait ou non construire le navire de ligne. Je n'avais besoin de ces précautions et de cette argumentation que vis-à-vis de la Chambre et je n'ai pas douté une seconde, étant donné la façon même dont le débat s'est présenté au Sénat à la même époque, qu'elles étaient parfaitement superflues en ce qui le concerne.

M. LE PRÉSIDENT. — Vos tourelles sont dans l'axe ?

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. — Par conséquent, si, comme nous pouvons le penser, ces crédits vous sont accordés par le Sénat, quand pourriez-vous mettre ce bateau en chantier

M. LE MINISTRE. — A la fin de l'année.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. — Et en service ?

M. LE MINISTRE. — Dans quatre ans, c'est-à-dire en 1936.



Ceci permet de répondre à un argument assez embarrassant parmi ceux qui ont été produits à la séance de juin 1931 à la Chambre. On disait : puisque nous avons 70.000 tonnes à construire et pas davantage en vertu de la conférence de Londres jusqu'en 1936, il est peut-être plus expédient de limiter à 23.000 tonnes le tonnage de ce navire, ce qui permettrait d'en construire trois. Cet argument est évidemment sans valeur comme d'ailleurs on l'a montré ici même.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. - Vous envisagez le calibre de 330. Quelle en est la portée ? 35 kilomètres ?

M. LE VICE AMIRAL DURAND VIEL. - 35 kilomètres, plus que toutes les portées pratiques en mer. On avait d'abord parlé d'un canon de 305, mais le 330, quoique d'un calibre supérieur, est plus sûr parce qu'il est un peu moins long et qu'il rentre dans la catégorie des canons dont on a l'habitude.

M. LE PRESIDENT. - Vos tourelles sont dans l'axe ?

M. LE VICE AMIRAL DURAND VIEL. - Oui, superposées.

M. LE PRESIDENT. - Vous êtes condamnés à la navigation de chasse ?

M. LE VICE AMIRAL DURAND VIEL. - Elles étaient assez rapprochées. Sur notre demande M. François a étudié l'écartement de ces tourelles pour avoir un champ de tir assez étendu



sur l'arrière. Nous tirons à 30° sur l'arrière.

M. LE PRESIDENT. - Ne voyez-vous pas là un danger ? Dans les écoles à feu on tire couramment à 25 kilomètres. A

M. LE VICE AMIRAL DURAND VIEL. - N'est pas un danger. Cette distance, c'est une chose tout à fait aléatoire. Nous comp-

M. MARTIN-BINACHON. - Et il y a l'avantage qui en découle pour le catapulte. Nous nous sommes effor-

M. LE PRESIDENT. - Je sais. L'installation de l'artillerie se-

M. LE VICE AMIRAL DURAND VIEL. - Nous avons bien étudié cette question au conseil supérieur. Trente projets, avec des dessins différents, ont été établis. L'installation d'une tourelle arrière nous aurait amenés à supprimer le catapulte. triple est extrêmement difficile à utiliser, en raison des

M. LE PRESIDENT. - Je pense au rôle des pièces arrière des cuirassés allemands à la bataille du Jutland.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. - L'artillerie sur le

M. LE VICE AMIRAL DURAND VIEL. - Question de circonstances. Ils ont manœuvré en conséquence. Il y a bien un petit

M. LE VICE AMIRAL DURAND VIEL. - L'artillerie est la même, 10 pièces de 28. Je ne crois pas qu'on l'ait changée. Ces pièces sont d'ailleurs excellentes. Ce bateau a été entie-

M. LE PRESIDENT. - En ce qui concerne les torpilles sur les gros navires, quelle est l'expérience de la guerre ?

M. BERGEON. - Je désirerais revenir sur la durée de

M. LE VICE AMIRAL DURAND VIEL. - Les gros navires ne se sont pas beaucoup servis de leurs torpilles. En principe



d'après l'expérience de la guerre, on doit ouvrir le feu et se battre entre 16 et 25 kilomètres, ~~su~~ suivant la visibilité. Dans les écoles à feu on tire couramment à 25 kilomètres. A cette distance, envoyer une torpille qui met 25 minutes à arriver aubut, c'est une chose tout à fait aléatoire. Nous comptons beaucoup plus sur les manoeuvres combinées des ~~torpilleurs~~ bâtiments légers avec les gros bateaux. Nous nous sommes attachés à réduire le déplacement de nos bateaux par la suppression des tubes lance torpille et l'aménagement de l'artillerie secondaire. La tourelle quadruple n'est pas tout à fait une innovation, ~~par~~ puisque tous les cuirassés du type Normandie en portaient. Ce sont deux tourelles doubles dans une seule. Au point de vue du tir c'est beaucoup plus commode. La tourelle triple est extrêmement difficile à utiliser, en raison des interférences qui se produisent.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. - L'artillerie ~~du~~ de l'ex Goeben a-t-elle été remaniée ?

M. LE VICE AMIRAL DURAND VIEL. - L'artillerie est la même, 10 pièces de 28. Je ne crois pas qu'on l'ait changée. Ces pièces sont d'ailleurs excellentes. Ce bateau a été entièrement revu. Il a donné sa vitesse d'essai.

M. BERGEON. - Je désirerais revenir sur la durée de construction du bâtiment. M. le ministre nous a donné à entendre qu'il serait mis en chantier vers la fin de 1932.



dre qu'il s'agissait de quatre ans et même cinq ans. Quatre ans, cela nous reporterait à 1936. Le premier Deutschland va sortir au cours de cette année, le deuxième sortira vers 1934, mettons 1935. 1935 est pour nous une année difficile. En conséquence de la faible natalité du temps de guerre, c'est le moment angoissant, qui peut déterminer l'Allemagne à précipiter son désir d'agression. L'Allemagne aurait alors deux Deutschla tandis que notre navire de ligne serait encore en construction. Vous voyez quelle serait notre situation. Est-ce qu'il n'est pas possible d'aboutir plus vite ?

M. LE VICE AMIRAL DURAND VIEL. - Dans l'ordre d'urgence que nous étudions en ce moment, nous plaçons ce navire en première ligne.

M. BERGEON. - On est arrivé à construire des dreadnoughts en 17 mois.

M. LE VICE AMIRAL DURAND VIEL. - Oui, mais c'est un tour de force.

M. LE MINISTRE. - D'après les indicatins que j'ai ici, le premier Deutschland entrerait en service en avril 1933. Le second, qui est déjà mis en chantier, serait probablement lancé à la fin de cette année et entrerait en service à la fin de 1934. Deux autres cuirassés, désignés par les lettres C et D, sont prévus. Le C pourrait être mis en chantier peut-être vers la fin de 1932.



M. le COMTE de BLOIS - Si bien qu'à la fin de 1934 qu'est-  
que vous aurez pour répondre aux deux Deutschland?

M. le CHEF d'ETAT MAJOR GENERAL - C'est une situation  
extrêmement difficile. C'est pour cela qu'il faut se  
presser.

M. le PRESIDENT - C'est ce que nous avons dit déjà en  
juillet dernier.

M. le COMTE de BLOIS - Qu'est-ce que vous aurez pour y  
répondre?

M. le CHEF d'ETAT MAJOR GENERAL - Nous avons une situation  
défensive. Nous ne pourrions pas poursuivre, comme le  
disait tout à l'heure M. le Ministre. Nous avons  
les anciens cuirassés, les vieux bateaux que nous amélio-  
rons en ce moment.

M. le COMTE de BLOIS - Les bateaux sont au nombre de quatre  
la visibilité, on tire à 25 milles.

M. le CHEF d'ETAT MAJOR GENERAL - Nous en avons six.  
C'est sur trois d'entre eux <sup>que</sup> nous ferons un effort,  
les "Provence". Nous allons le faire, pourvu qu'on nous  
donne la possibilité de retrouver les vitesses nécessaires.

Nous n'avons plus beaucoup de chauffeurs pour chauffer  
au charbon. Pour donner aux bateaux la mobilité, pour  
retrouver leur vitesse d'essai afin de leur assurer  
l'invisibilité, il faut un rayon d'action beaucoup plus  
considérable qu'auparavant, car, si nous avons de grands



comptoirs à protéger entre Madagascar, Dakar, Casablanca etc...il faut que nous soyons partout. Or, les Deutschland<sup>S/</sup> ont un grand rayon d'action.

M. le COMTE de BLOIS - En somme, vous aurez trois bateaux.

M. le CHEF de l'ETAT MAJOR GENERAL - Nous allons pousser activement les études pour les avoir en 1934. Nous avons envisagé un projet de refonte beaucoup plus complet, mais la situation budgétaire ne permet pas de le réaliser pour l'instant.

M. le COMTE de BLOIS - Ces bateaux n'ont pas une portée aussi grande que les Deutschland<sup>S/</sup>.

M. le CHEF de l'ETAT MAJOR GENERAL - Etant donné les conditions dans lesquelles on peut tirer, étant donné la visibilité, on tire à 25 milles.

M. MARTIN-BINACHON - Leurs types ne sont-ils pas usés?

M. le MINISTRE - Il faut tenir compte d'un ensemble de circonstances et de la situation financière depuis deux ans au moins. Il faut tenir compte aussi d'une certaine incertitude en ce qui concerne les conditions dans lesquelles, au point de vue international, se régleraient certaines questions.

J'avoue franchement que je ne suis pas tout à fait fixé. Peut-être même, y a-t-il, dans une certaine



mesure, une défaut de conception. On a signalé, à la marine, la nécessité de navires de ligne. Nous nous sommes donc orientés à peu près exclusivement vers des bateaux légers, d'une puissance réelle<sup>5</sup> mais qui ne sont pas en mesure d'assurer la protection des convois. C'est peut-être là le point sur lequel, évidemment, on s'est trouvé, par l'ensemble des circonstances que je viens d'indiquer, hors d'état de remplir une des missions essentielles de notre marine, celle sur laquelle, en particulier, on insiste le plus rue Royale, celle de protéger nos convois de l'Afrique du Nord. C'est la grande mission immédiate en cas de conflit.

M. LEMERY - Dès que la question du Deutchland<sup>5</sup> a été soumise au Parlement, j'ai porté la question à la tribune du Sénat. A ce moment, on était en pleins pourparlers de désarmement. On a dit que nous ne devions pas prendre les devants.

M. le CHEF d'ETAT MAJOR GENERAL - Il est certain qu'avec les sous-marins que nous avons, nous pouvons tout de même faire une protection, mais ce n'est pas une protection sûre. Si le bateau échappe au sous-marin, le sous-marin ne peut pas le poursuivre.

M. MARTIN-BINACHON - Le Surcouf est-il en essai?

M. le CHEF d'ETAT MAJOR GENERAL - Oui, il est en essai depuis trois mois. Ces essais se poursuivent dans de bonnes conditions.



M. MARTIN-BINACHON - En ce qui concerne les cuirassés Provence, leur artillerie n'est-elle pas usée?

M. le CHEF d'ETAT MAJOR GENERAL - On a remplacé les canons. Ce sont des canons neufs.

M. MARTIN-BINACHON - A un moment donné, il y a eu des difficultés. Un canon tira à droite et l'autre à gauche.

M. le CHEF d'ETAT MAJOR GENERAL - On a remplacé les canons. Le matériel est un peu usé, mais il marche tout de même.

M. MARTIN BINACHON - On remplace les canons maintenant sur les Provence? - Oui, nous l'avons vu par nous-mêmes.

M. le CHEF d'ETAT MAJOR GENERAL - Oui, et aussi sur les Bretagne. Le Provence est à Brest depuis quelques mois. Nous attendons le résultat des études pour mettre en train. L'autorisation a été donnée il y a deux jours. On a étudié cela de très près.

M. MARTIN-BINACHON - C'était une très grosse question.

M. le COMTE de BLOIS - Au point de vue aviation, qu'est-ce que vous pensez, puisque maintenant vous êtes Ministre de l'Air?(Sourires)

M. le COMTE de BLOIS - Un peu (Sourires).



M. le PRESIDENT - Je suis obligé de vous arrêter, parce qu'il faut qu'une voix plus autorisée ~~que~~ que celle de M. le Ministre de la Défense nationale vienne se faire entendre ici un de ces jours.

M. le COMTE de BLOIS - Je pose la question parce que M. le Vice-Amiral vient de nous faire remarquer qu'en somme, il aura bientôt trois bateaux. C'est très faible comme moyen de protection. Il a des flotilles, c'est entendu, mais, si nous ne tenons pas compte de l'aviation, il a, à sa disposition, des moyens excessivement faibles. Je ne veux pas dire davantage. Vous l'avez vu par vous-mêmes.

M. le PRESIDENT - Oui, nous l'avons vu par nous-mêmes, mais nous n'avons que peu de jours à attendre. Nous aurons l'occasion de voir ici M. le Président du Conseil et M. le Ministre de la Défense Nationale. Ils viendront devant les trois commissions, Guerre, Marine et Commerce. Nous ne pouvons pas traiter cette question aujourd'hui.

M. le MINISTRE - Si je comprends bien, la question posée par M. le Comte de Blois ne visait peut-être pas le principe même de l'organisation de la Défense Nationale.

M. le COMTE de BLOIS - Un peu (Sourires).



M. le MINISTRE - Je croyais que votre question ne concernait que l'aviation maritime.

M. le Comte de Blois - Elle est presque inexistante.

M. le PRESIDENT - Nous développerons plus tard cette question. Nous avons suivi l'escadre pendant deux jours et nous avons étudié sur place cette question vitale.

M. le COMTE de BLOIS - Il pouvoit y avoir autrefois des frictions, Il ne peut plus y en avoir aujourd'hui, vous êtes le maître.

M. le MINISTRE - Il peut en rester avec vous. (Sourires)

M. le PRESIDENT - Si vous le voulez bien, nous discuterons cela devant M. le Président du Conseil.

M. BERGERON - Avec le rayon d'action que vous avez donné à ces bateaux, vous pouvez entrevoir l'opération suivante: Deux <sup>sont</sup> Deutschland ~~se~~ construits. Nous avons un conflit avec l'Allemagne; l'un ne sera peut-être pas encore en service, mais mon hypothèse va jusque là, le nôtre est en service. Je me préoccupe de son rayon d'action. L'Allemagne fait jouer son aviation de bombardement. La plupart de nos usines sont nettoyées. Par conséquent, il nous est impossible, à nous, de poursuivre l'armement qui nous est nécessaire en vue de cette guerre. Nous sommes dans l'obligation de nous adresser à nos alliés pour le ravitaillement à travers l'Atlantique. Les



deux Deut<sup>sc</sup>shland, bien entendu, feront tout leur possible pour empêcher de ravitaillement d'arriver sur nos côtes.

Est-ce qu'avec votre rayon d'action de 14 milles, rayon d'action qui suffisait jusqu'ici, pour lutter avantageusement, il vous est possible, alors que les deux Deut<sup>sc</sup>shland sont en mouvement perpétuel, de tenir tête à ces deux adversaires?

Voilà ma question. Si la situation se présentait ainsi, ce serait assez grave.

M. le CHEF d'ETAT MAJOR GENERAL - C'est assez délicat.

M. MARTIN-BINACHON - Autrement dit, le 26.000 tonnes va-t-il combattre le 20.000 tonnes des cuirassés allemands.

M. le CHEF d'ETAT MAJOR GENERAL - Oh oui!

M. MARTIN-BINACHON - C'est mon avis.

M. le PRESIDENT - Un convoi se met en route ; il était essaie d'échapper au cuirassé. Le bateau deligne le ~~présédera~~ poursuivra. Pendant ce temps, vous ne pouvez pas couvrir deux <sup>convois</sup> ~~bateaux~~ simultanément.

M. le CHEF d'ETAT MAJOR GENERAL - C'est le problème de la protection directe des convois. Pour protéger un convoi, il faut un bateau résistant, lié à lui, outre les bateaux qui, au large, poursuivent l'adversaire. Il faut que le bateau de protection reste à côté des



navires à protéger, tant qu'il reste une menace.  
Si on sait qu'un deuxième convoi va venir, il faut  
que le bateau de protection revienne pour protéger  
le deuxième convoi. A la fin de la guerre, les Anglais  
protégeaient leurs convois de Norvège avec des  
cuirassés.

M. le COMTE de BLOIS - En réalité, si l'aviation  
est dans une proportion convenable, la liaison en  
Méditerranée, entre les côtes d'Afrique et celles de  
France, sera assuré, mais, pour envisager la protection  
dans l'Atlantique, il faudrait des moyens plus  
étendus.

M. LE CHEF d'ETAT MAJOR GENERAL - Il faudrait des quan-  
tités considérables de navires pour protéger les bateaux  
précieux. Nous n'en avons pas beaucoup. D'ici quatre  
ans, nous aurons nos trois Provence. C'est un peu  
maigre. Nous les modernisons un peu, mais ce sont des  
bateaux anciens qui n'ont aucune protection.

M. LE DIRECTEUR GENERAL DES CONSTRUCTIONS NAVALES -

M. LE PRESIDENT - Personne n'a plus de question à poser?

M. le DIRECTEUR GENERAL DES CONSTRUCTIONS NAVALES -

On a dit qu'on a construit les bateaux anglais en 17  
mois. Il y a là dedans ~~xxxxxx~~ une part de vérité et  
une part de bluff. On fait partir le point de départ  
vient récemment de quitter le ministère du budget (Sourires)  
Il faudrait d'abord savoir si, au point de vue technique,



de la construction à un moment où, depuis deux ans déjà, on a travaillé pour la préparation de ces bateaux. Entre 1912 et 1914, au moment où on a mis sur pied la méthode rationnelles des batiments de ligne, nous construisions, en France, un cuirassé en trois ans. Aujourd'hui, nous ne renonçons pas à faire ces bateaux dans le même délai, mais nous ne pourrions pas garantir que nous ne dépasserions pas ces trois ans de quelques mois. La coque, c'est une chose relativement facile à faire; mais l'élément primordial, c'est le blindage. Il y a déjà deux ans et demi que nous avons commencé, sans être sûrs que l'expérience pourra aboutir, ni comment elle pourra tourner. C'est la chose la plus pressée pour nous. Nous attendons les conclusions des tirs par rapport au blindage.

M. MARTIN-BINGCHON - C'est cela qui vous retarde? La mise sur cale, c'est facile. Deux ans suffisent si on a tous les éléments pour faire un bateau.

M. LE DIRECTEUR GENERAL DES CONSTRUCTIONS NAVALES - Nous ne pouvons pas prendre d'engagement aujourd'hui.

M. le MINISTRE - La grosse question soulevée par la difficulté que signale M. le Directeur, <sup>général</sup> c'est la question des crédits de paiement, si nous avons 650 millions de crédit d'engagement. J'en parle comme un homme qui vient récemment de quitter le ministère du budget. (Sourires)  
Il faudrait d'abord savoir si, au point de vue technique,



on pourra construire en trois ans, et, dans cette hypothèse, si on disposera de 115 millions par an de crédits de paiement. Au besoin, on pourrait reporter une partie des crédits de paiement sur la quatrième année, mais il faudra un rythme de crédits plus vigoureux.

M. le DIRECTEUR GENERAL des CONSTRUCTIONS NAVALES - Nous retrouverions la dépense dans la cinquième année.

M. le MINISTRE - Cela me paraît être le vœu le plus précis de la commission de la marine du Sénat.

M. le PRESIDENT - Monsieur le Ministre, nous vous remercions. Je pense que le vote du projet ne fera aucune difficulté au Sénat. Je rappelle à mes collègues que les renseignements que vous leur avez donnés sont d'ordre absolument secrets.

M. le MINISTRE - Permettez-moi d'ajouter un mot, Monsieur le Président. Pas plus à la Chambre des députés qu'ici, nous ne voulons esquiver le débat en séance. La seule chose que je puisse redouter, je m'adresse ici à la sagesse des membres de cette commission, c'est l'obligation où je pourrais me trouver - elle n'a rien de catastrophique, d'ailleurs, je ne me fais pas d'illusion à cet égard - de donner des précisions. Il y a des questions auxquelles il serait au moins prématuré de pouvoir répondre d'une façon trop claire, trop directe dans une intervention en séance.



Je suis obligé alors d'avoir recours à de petits échappatoires. On emploie des expressions telles que: "...plus de 28 noeuds". J'aime mieux ne pas indiquer en séance ce que je peux indiquer en commission d'une façon très claire, à savoir que la vitesse sera de 29 noeuds.

(M. le Ministre, M. le Chef d'état major général et M. le Directeur général des constructions navales prennent congé de la commission).



- 2 -

COMMISSION DE LA MARINE

Séance du mercredi 13 juillet 1932

Audition de M. le ministre de la marine  
sur les projets financiers

La séance est ouverte à 15 heures sous la présidence de M. Bergeon, vice-président.

( M. Leygue, ministre de la marine, est introduit.)

M. LE PRESIDENT. M. Rio, président de la commission, m'a prié de l'excuser.

Je me fais, Monsieur le ministre, l'interprète de la commission de la marine du Sénat en vous souhaitant la bienvenue. Vous connaissez les sentiments du Sénat en général et, plus particulièrement, ceux de notre commission à l'égard du ministre de la marine. Nous entendons collaborer avec vous et chercher à vous éviter toute difficulté dans le moment présent.

I y a dans l'exposé des motifs du projet de loi



Nous sommes heureux de vous entendre sur une question qui nous préoccupe à juste titre, celle de la mise en chantier du cuirassé de 26.000 tonnes. Au cours d'une de ses dernières séances, la plupart des commissaires ont exprimé leur surprise que cette mise en chantier n'ait pas encore eu lieu. D'un autre côté, nous avons appris que vous aviez envisagé de prendre une décision favorable. Nous serions très heureux d'enregistrer vos déclarations à ce sujet, persuadés que nous sommes qu'elles donneront satisfaction à la commission et que nous ne serons pas obligés de porter la question à la tribune. Nous avons en effet donné mandat à notre président de faire connaître, au cours de la discussion des projets financiers, que la commission de la marine entendait qu'on ajourne à aucun prix la mise sur cale du cuirassé de 26.000 tonnes.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je vous remercie, Monsieur le président, de vos paroles de bienvenue. Vous m'avez assuré que la commission sénatoriale de la marine entendait collaborait avec le ministre quel qu'il soit parce qu'elle aime et connaît la marine. Elle sait les services qu'elle a rendus et le rôle qu'elle est appelée à jouer dans l'avenir.

Je connais l'état d'esprit de la commission, je sais que la marine trouvera en elle le concours le plus énergique et le plus dévoué.

Il y a dans l'exposé des motifs du projet de loi



sur le rétablissement de l'équilibre budgétaire une phrase inexacte: ajournement des constructions navales.

C'est là une erreur commise par le rédacteur du préambule. Il n'a jamais été question d'arrêter les constructions navales. Je n'ai jamais accepté cette formule. Il a simplement été question de ralentir le rythme des constructions. Avec des crédits diminués de 300 millions il est évidemment impossible de poursuivre les constructions au rythme que j'avais établi en 1921, c'est-à-dire 38 à 42.000 tonnes par an. Nous avons donc envisagé de ralentir ce rythme, pas autre chose.

Vous parlez de la construction du cuirassé de 26.000 tonnes dont vous vous préoccupez avec raison. Ce cuirassé nous est indispensable et je suis résolu à le mettre en chantier. Pour des raisons dans lesquelles je n'ai pas à entrer, M. Pietri n'a pas signé cette mise en chantier. Mais j'ordonnerai cette mise en chantier avant la fin du présent exercice, par conséquent dans un délai relativement restreint.

Voilà la déclaration formelle que je fais à la commission de la marine du Sénat. J'en ai averti M. le ministre du budget. Ce matin encore, en sortant du conseil des ministres, je lui ai indiqué que je répéterais devant vous les déclarations que j'ai faites à la commission du budget de la Chambre, à savoir qu'il ne s'agit pas d'arrêt des constructions, mais d'un ralentissement, ce qui est tout à fait différent.



rogation de l'un de nous?

M. LE PRESIDENT. Nous vous remercions de vos déclarations. Mais nous voudrions savoir, après le nouvel accord qui semble être intervenu avec la Marine, s'il a été entendu que M. le ministre du budget acceptait de retirer l'exposé des motifs sous une forme ou sous une autre, par exemple au moyen d'une lettre qui resterait dans vos archives et qui préciserait que l'expression "arrêt des constructions" voudrait dire "ajournement" ou "ralentissement".

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je ne peux pas demander à M. le ministre du budget pas plus qu'à M. le ministre des finances de retirer d'un document officiel la phrase en question.

M. LE PRESIDENT. Ce ne serait pas un document officiel.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Vous parlez d'une lettre. Il y a eu une erreur de rédaction quand il a été question d'arrêt des constructions. Je renouvelle la déclaration que j'ai faite à la commission du budget de la Chambre, qui ne m'en a pas demandé davantage.

Voilà notre préoccupation

M. LEMERY. Deux questions nous préoccupent: D'abord y a-t-il inconvenient à ce que la déclaration qui nous est faite en commission par M. le ministre de la marine soit répétée publiquement en séance sur l'inter-



rogation de l'un de nous?

Ensuite le simple ralentissement des constructions nous effraie un peu. Je ne me place pas au point de vue national: sur ce point, Monsieur le ministre; vous avez le même sentiment que nous tous. Je me place au point de vue international.

Nous avons appris, depuis la Conférence de Washington et au cours des diverses conférences sur le désarmement que la situation de fait seule comptait. Or un ralentissement des constructions peut nous mettre dans une situation telle demain que ce soit nous qui soyons obligés de réclamer la parité avec l'Italie.

Ralentissement des constructions en France? Nous savons qu'elles ne sont pas ralenties aux Etats-Unis, qu'elles ne le sont pas non plus en Italie. A Genève, on parle d'une réduction globale d'un tiers. Si, avant tout accord, la France se met à ralentir ses constructions, on verra un beau jour se reproduire ce qui s'est passé à Washington où l'on a pris comme base du désarmement ou de la réduction des armements la situation de fait, et les bâtiments que nous n'aurons pas mis en chantier seront perdus pour nous.

Voilà notre préoccupation

Pour ma part, j'étais assez disposé à vous dire publiquement à la tribune les sentiments de la commission de la marine du Sénat et à vous demander des explications.



M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Il ne s'agit de ralentir les constructions que pour un seul exercice, 1933

M. LE PRESIDENT. On reprendrait la construction au mois de janvier 1934 ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. En 1934, on reprendrait sa liberté d'action.

Vous avez fait allusion, Monsieur le sénateur, à la parité avec l'Italie. L'Italie ne peut pas prétendre l'atteindre. Nous avons encore sur elle une supériorité de tonnage très large que nous ne pouvons perdre en un an.

Ici jeme permets de rectifier l'une de vos affirmations: l'Italie est obligée de freiner, et grandement, ses constructions pour raisons financières. Elle n'a pas mis l'année dernière en service un grand nombre de tonnes et cette année moins encore. Par conséquent, même en ralentissant nos constructions, notre supériorité de tonnage sur l'Italie reste identique.

Je dis donc: ralentissement pour un an. Dans un an, la France reprendra sa liberté d'action.

M. LEMERY. Dans un an la France reprendra sa liberté d'action si la Conférence du désarmement de Genève n'a pas interdit ou limité la reprise des constructions.

Vous dites que l'Italie freine. Bien. Mais l'Allemagne n'apas freiné, elle continue la construction des Deutschland. Or, quand 3 ou 4 des 6 Deutschland seront en service, aucun chef d'état-major ne pourra répondre



du transport en France du 19<sup>e</sup> corps et des troupes coloniales.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Le ministère de la marine est un ministère de matériel. C'est un fait. Ce n'est pas sur un personnel de 52.000 hommes que l'on peut réaliser des économies appréciables. Et je suis enchanté de le constater. C'est la thèse que j'ai toujours soutenue au ministère et en dehors du ministère. Il nous faut un bâtiment surclassant le Deutschland et, j'ajoute, surclassant le Goeben qui se trouve en Turquie. C'est pourquoi je suis partisan autant que vous de la construction rapide du cuirassé de 26.000 tonnes.

M. LEMERY. Et avec quoi l'état-major de la marine va-t-il faire face aux Exploratoris italiens? si vous ne mettez pas sur cale les croiseurs de 7.500 tonnes dont nous avons voté la construction?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Les "exploratoris" italiens ne sont pas ce que vous croyez au point de vue de la vitesse et des qualités nautiques.

M. LEMERY. La mise en chantier, c'est la création de l'état de fait. Il faut prendre en tout cas les choses comme elles sont. Nous ne pouvons pas nous refuser à consentir un certain nombre d'abattelements de crédits pour faire face à la situation actuelle. L'Armée accepte qu'il en soit ainsi, l'Air aussi, d'autres administrations également: si la marine avait dit non, on lui aurait imposé de plus lourds sacrifices.

M. MARTIN-BINACHON. Mais pourquoi avoir fait porter une dévotion formidable et que vous avez intérêt à repa-



ces réductions sur les constructions neuves?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Le ministère de la marine est un ministère de matériel. C'est un fait. Ce n'est pas sur un personnel de 52.000 hommes que l'on pouvait réaliser des économies appréciables.

M. LEMERY. On pouvait les réaliser sur la marine sédentaire, sur ses établissements industriels.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Les 300 millions d'économies ne portent pas seulement sur les constructions. Elles portent sur tous les chapitres qui ont pu supporter une diminution de crédits.

M. MARTIN-BINACHON. On pouvait ralentir la construction sans l'arrêter aussi bien pour le cuirassé de 26.000 tonnes que pour les 4 croiseurs de 7.500 tonnes.

M. LEMERY. La mise en chantier, c'est la création de l'état de fait.

M. MARTIN-BINACHON. Je ne dis pas de pousser la construction à une allure rapide, mais après une étude approfondie de la question, je suis convaincu que la marine arriverait sans inconvénient à mettre en construction le cuirassé et les 4 croiseurs.

N'oubliez que le problème du chômage se pose avec une acuité formidable et que vous avez intérêt à ne pas

M. MARTIN-BINACHON. De 6 croiseurs, dont 2 sont

acquis.



priver les ouvriers de leur travail. En examinant la question, on voit que vous pouvez ~~déterminer~~ partager vos commandes en donnant 3 à l'industrie privée et 1 aux établissements de l'Etat. Mais encore faut-il que vous donniez l'ordre de mise en chantier des cinq unités dont je parle.

M. LEMERY. Pour créer la situation de fait.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. J'étudie en ce moment l'aménagement des crédits qui me reste et ceux que j'espère obtenir pour déterminer le tonnage exact que je peux mettre faire mettre en chantier. Je ne vous ai pas dit que je ne mettrai que le cuirassé en chantier.

M. MARTIN-BINACHON. Il faut mettre aussi les 4 croiseurs.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je voudrais pouvoir mettre toute la tranche.

M. MARTIN-BINACHON. Je voudrais voir respecter le vote qui a été émis.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. La construction se poursuivra.

M. LEMERY. Nous avons voté la construction de 4 croiseurs de 7.500 tonnes et d'un cuirassé de 26.000 t.

M. MARTIN-BINACHON. De 6 croiseurs, dont 2 sont acquis.



M. LEMERY. Les crédits ont été votés. Pour des raisons que nous n'apercevons pas...

M. PERREAU. Si!

M. LEMERY. ... le ministère n'apas mis ces navires en chantier. Nous vous disons: Poursuivez ces constructions au rythme le plus lent possible, mais ne vous laissez pas surprendre par les décisions d'une conférence quelconque qui fixera ou figera l'état de fait. Si pareille décision intervenait, nous voudrions que vous puissiez répondre en montrant que votre cuirassé et vos 4 croiseurs sont déjà mis en chantier.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je n'ai pas admis l'arrêt des constructions. Pour le ralentissement, il était impossible de l'éviter. Ce n'est pas moi qui l'exagérerai: vous savez ce que j'ai déjà réalisé.

J'ai toujours eu une préoccupation, que je n'ai pas toujours dite, mais qui était dans le fond de mon coeur. J'ai voulu que la France ait sur l'eau ou en chantier le maximum de tonnage possible. C'est la raison pour laquelle j'ai fait ce grand effort pendant cinq ans au point de vue de la construction qui nous a donné au regard de l'Italie une situation extrêmement favorable et qui demain à Genève rendra notre position très forte.

Je suis donc d'avis de construire le plus possible,

M. LEMERY. Faites-le.



mais je suis tenu par les crédits qui sont mis à ma disposition. Ces crédits, je les aménage. Il me faut de huit à dix jours pour reprendre les programmes et faire les affectations de crédits à tels et tels chapitres.

Vous pouvez me faire confiance et croire en mes paroles. Je suis résolu à mettre en chantier le maximum de tonnage possible avec les crédits restés à ma disposition. J'ai encore avant-hier demandé à M. Palmade d'augmenter ces crédits.

Sur le fond nous sommes d'accord. Sur les méthodes aussi, pour placer en face du fait accompli les plénipotentiaires qui voudraient contester nos mises en chantier. Quand un bateau se desine sur une cale, il n'y a plus moyen de revenir en arrière.

M. LEMERY. Nous demandons que la mise en chantier soit faite pour le cuirassé et les 4 croiseurs.

M. MARTIN-BINACHON. Le cuirassé, vous ne pouvez le mettre en chantier avant la fin de l'année?

M. LEMINISTRE DE LA MARINE. Il y sera avant le fin d'octobre.

M. MARTIN-BINACHON. Je vous demande d'amorcer la construction des 4 croiseurs.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je ne demande pas mieux...

M. LEMERY. Faites-le.



M. PERREAU. Nous sommes d'accord pour développer notre marine étant donné notre domaine colonial, mais il faut tenir compte de la situation financière. Elle est très délicate, beaucoup plus que vous ne le supposez.

M. DE COMTE LOUIS DE BLOIS. Nous remercions M. le ministre de ses déclarations. Pour ma part je regrette que M. Pietri, votre prédécesseur, n'ait pas signé l'ordre de mise en chantier le 2 avril. Vous nous donnez l'assurance que vous donnerez cet ordre de mise en chantier pendant les vacances...

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Avant la rentrée.

M. PERREAU. Il faut faire confiance à M. le ministre.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Je fais volontiers confiance à M. le ministre. Mais, à la rentrée, si le ministère venait à changer et si M. Leygue n'avait pas signé la mise en chantier, nous pourrions nous retrouver exactement dans la même situation et nous trouver en face d'un nouveau ministre moins bien disposé à comprendre les besoins de la marine que M. Leygue. Sans réclamer un engagement écrit, je demande que le procès-verbal enregistre les déclarations de M. le ministre, à savoir qu'il signera l'ordre de mise en chantier du cuirassé et des 4 croiseurs pendant les vacances.



Lorsque vous allez donner l'ordre de mise en chantier, vous allez vous trouver devant le contrôleur des dépenses engagées qui vous tiendra ce langage: " Vous me demandez de contresigner une dépense de 15 millions par exemple, mais ce sont des crédits d'amorce et comme il n'y aura pas en 1933 de crédits suffisants pour continuer la construction, il serait préférable que l'ordre de mise en chantier n'ait pas de suite."

C'est ce que nous ne voulons pas. Nous voulons que malgré les objections du contrôle des dépenses engagées, les ordres de mises en chantier soient données pendant les vacances de 1932.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. L'ordre se ra donné.

26.000 M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Vous nous permettez d'enregistrer votre déclaration au procès-verbal de cette séance?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je n'y vois aucun inconvénient. Je vous prie simplement de ne pas enregistrer la promesse à la fois pour le cuirassé et les croiseurs. Pour le cuirassé l'ordre de mise en chantier sera donné, mais pour les 4 croiseurs, il peut y avoir des ventilations nécessaires. Faites confiance au ministre pour effectuer au mieux la répartition des crédits dont il dispose entre les diverses catégories de bâtiments. Vous avez parlé du chômage possible dans les chantiers privés,



M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Oui, Je vous prie  
vous avez raison. C'est un argument dont je me suis servi.  
instantement, si vous voulez faciliter ma tâche, de garder

M. LEMERY. La question touche 20.000 ouvriers.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Il n'y a pas qu'un  
chantier, il y en a plusieurs.

M. MARTIN-BINACHON. C'est pourquoi il faut cons-  
truire les croiseurs.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Il y a des chantiers  
qui ne peuvent construire que des escorteurs. Faites-moi  
crédit.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Nous vous faisons  
crédit, mais nous vous demandons surtout de signer au cours  
des vacances l'ordre de mise en chantier du cuirassé de  
26.000 tonnes.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je l'ai dit tout à  
l'heure: l'ordre de mise en chantier sera donné avant la  
fin des vacances. Je le répète et vous pouvez prendre acte  
de mes paroles.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Nous vous remercions.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je répète ce que j'ai  
dit à la commission de la Chambre qui ne m'a pas demandé  
autre chose.

M. LEMERY. Y a-t-il un inconvénient à ce que  
sentiments que nous exprimons ici soient exprimés publique-  
ment?



M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Oui. Je vous prie instamment, si vous voulez faciliter ma tâche, de garder entre nous la déclaration que je viens de faire. Cette prière, je l'ai faite à la commission du budget de la Chambre, qui en a fait état. Tout le monde n'est pas partisan du grand programme de constructions navales et en particulier de la construction de ce cuirassé. Si d'un débat au Sénat et la majorité s'est manifestée, la question était portée en séance publique, elle provoquerait de grands débats et par suite de grosses difficultés. Ce que vous voulez, c'est que le bâtiment soit mis en chantier. la majorité.

M. LEMERY. Ce n'est pas faire des discours.

c'est parfaitement votre droit, mon cher collègue. Je vous prie de ne pas en faire un abus. Je vous prie de ne pas en faire un abus. Je vous prie de ne pas en faire un abus.

M. LAUDIER. Il faut cependant que l'on s'en explique. Je suis de ceux qui porteront la question devant le Sénat. Je n'admets pas qu'on invite le ministre à enfreindre les règles de la comptabilité publique. On tiendra

régouressement secret de sa déclaration et qu'on n'en fasse pas état en séance publique.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Les crédits ont été votés.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. La construction de ce cuirassé a été votée par la Chambre et par le Sénat en 1931 et l'état G, qui comporte la construction de cette unité, est inscrit au budget de 1932. La question est donc réglée.

M. LAUDIER. Nous sommes en période d'économies budgétaires. Je tiens ici le même langage qu'à la commission de 1931 et l'état G, qui comporte la construction de cette unité, est inscrit au budget de 1932. La question est donc réglée.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Le Parlement a voté les crédits nécessaires. Je vous disais qu'il était inutile

de provoquer de nouveaux débats.

M. LAUDIER. La situation financière exige des économies.



M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. La déclaration ministérielle est formelle en ce qui concerne la sécurité.

M. LAUDIER. Toutes les économies compatibles avec la sécurité nationales doivent être faites.

M. MARTIN-BINACHON. La question a fait l'objet d'un débat au Sénat et la majorité s'est manifestée.

M. LAUDIER. Je fais des réserves sur l'utilité de ces mises en chantier et j'ai le droit de ne pas partager l'avis de la majorité.

M. LE PRESIDENT. Que vous fassiez vos réserves, c'est parfaitement votre droit, mon cher collègue. Je voudrais seulement que cet échange de vues ne dégénère pas en polémique.

M. LAUDIER. M. le ministre a demandé qu'on tienne rigoureusement secrète sa déclaration et qu'on n'en fasse pas état en séance publique.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. La construction de ce cuirassé a été votée par la Chambre et par le Sénat en 1931 et l'état G, qui comporte la construction de cette unité, est annexé au budget de 1932. La question est donc réglée définitivement. Il n'y a donc plus un centime à voter. C'est pourquoi je vous disais qu'il était inutile de provoquer de nouveaux débats.



M. LAUDIER. Vous avez ajouté que vous seriez limitée par les crédits qui seraient mis à votre disposition et l'on vous a invité à enfreindre délibérément les observations du contrôle de la comptabilité publique.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je n'irai pas au-delà des crédits votés par les deux chambres. Je ne le peux pas. Mais les crédits ont été votés. L'état G annexé à la loi de finances de 1932 en fait état; il n'y a rien de plus à faire.

M. LAUDIER. Dans la limite des crédits ouverts.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. C'est à moi qu'il appartient d'aménager les crédits qui me sont ouverts et de voir, en particulier à propos des escorteurs, ce que je peux faire au mieux des intérêts de la marine et du pays.

M. MARTIN-BINACHON. Je reconnais que vous êtes obligé de consentir des économies. Vous avez parlé de l'état G: faites des réductions, mais laissez à tous les postes au moins un embryon de crédits pour qu'il n'y ait en somme qu'un ralentissement dans la vie de notre marine.

M. LEMERY. C'est tout ce que nous demandons.

M. MARTIN-BINACHON. Je crois savoir que, sur les 4 croiseurs, on ne veut en construire que 2. Je dis: non! J'ai mieux qu'on ralentisse la construction des 4, mais



qu'on les mette tous quatre en chantier.

M. LE PRESIDENT. Nous avons, Monsieur le ministre, enregistré vos déclarations. La commission, à part les réserves de notre collègue M. Laudier, est unanime: elle entend que la mise en chantier ait lieu. Là est le noeud de la question. Si la mise en chantier n'avait pas lieu, la Conférence de Genève, en enregistrant les existants, nous ferait perdre ces cinq bâtimens. Ne pas mettre en chantier, c'est à quelque sorte admettre ces vacances navales que notre délégation a refusées. Il ne faut pas qu'il y ait de contradiction dans notre politique navale.

M. LEMINISTRE DE LA MARINE. Mon sentiment n'est pas en contradiction avec le vôtre. Je ferai mieux dans l'intérêt de la Marine et du Pays.

M. VILLAUT-DUCHESNOIS. Pouvez-vous nous donner quelques indications sur la catastrophe du Prométhée? Reste-t-il encore quelque espoir?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. La raison du sinistre, d'après les techniciens, c'est une fausse manoeuvre de l'intérieur: les vannes de purge ont été ouvertes.

M. MARTIN-BINACHON. Et la circulation d'huile?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. On ne sait pas.

Les vannes de purge ont été ouvertes. Par qui? On



ne sait et on ne le saura probablement jamais.

Le bâtiment repose sur un fond de rochers à 75 mètres de profondeur. Tous les techniciens sont d'accord pour considérer le renflouement comme à peu près impossible. Mais comme je veux épuiser toutes les chances, après avoir fait appel à l'Artiglio et au Rostro, dont le concours nous a été très utile, j'ai convoqué l'ingénieur naval anglais M. Cox, qui est considéré comme le spécialiste le plus réputé en la matière. C'est lui qui a relevé les bâtiments allemands coulés à Scapa-Flow. Je dois le voir ne sortant d'ici. Il ira sur place examiner s'il est possible de renflouer le malheureux sous-marin.

M. MARTIN-BINACHON. Aux termes du cahier des charges, les essais doivent être faits avec les remplissages ouverts.

M. LE MINISTRE DE LA MER. Ils ont été faits selon les rites.

M. MARTIN-BINACHON. Pourquoi faire les essais au-dessus de fonds de 70 mètres? Je pose la question pour l'avenir. Pourquoi ne pas faire les essais par des fonds de 15 à 20 mètres? Les essais sont des essais, ils comportent tous les aléas possibles, fausses manoeuvres ou autres. Les remplissages étaient ouverts: rien à dire, c'est le règlement. Mais, d'après ce que je crois avoir, par suite d'un mauvais montage, l'huile n'est pas allée où



il fallait.

M. PERREAU. La région de Cherbourg n'est pas propice à de pareils essais.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. L'observation de M. Martin-Binachon est intéressante, et je la retiens.

L'Achille vient de faire ses essais. Si nous avions empêché les essais, on aurait cru à des malfaçons. Les essais ont eu lieu en plongée et en surface et ils ont donné les meilleurs résultats.

M. MARTIN-BINACHON. L'accident du Prométhée tient à un accident de montage.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. La Marine est malheureusement exposée à de pareils malheurs. Nous nous employons de toutes nos forces à les éviter.

J'ai demandé au conseil des ministres un crédit pour venir en aide aux familles des victimes.

M. LE PRESIDENT. La commission vous remercie de vos déclarations.

( M. le ministre de la marine se retire.)



COMMISSION DE LA MARINE MARCHANDE

-:-:-

AUDITION DE M. LÉON MEYER

Ministre de la marine marchande

Vendredi 23 décembre 1932

Présidence de M. RIO

M. LE PRÉSIDENT.- Monsieur le Ministre, puisque vous venez de remonter en scène tout récemment, la commission de la marine vous souhaite la bienvenue. Elle espère que, dans les mois qui vont suivre, sa collaboration avec vous sera aussi agréable que par le passé.

M. LE MINISTRE.- Mon cher Président, Messieurs, je vous remercie de votre sympathique accueil ; il me sera toujours extrêmement agréable de me rendre au milieu de vous et de recueillir vos conseils, de façon à gérer le mieux qu'il me sera possible le département dont j'ai actuellement la responsabilité.



M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Ministre, la commission de la marine a demandé à vous entendre sur deux points se rapportant aux relations entre le littoral méditerranéen et la Corse .

Au mois de juillet de l'année dernière, <sup>à</sup> la demande de M. Bergeon, je vous avais prié de bien vouloir déposer un projet de loi tendant à modifier la constitution du comité consultatif chargé de donner son avis sur les conditions d'exploitation des lignes de navigation sur la Corse. Vous n'avez pas cru devoir le faire et je vous ai rappelé votre promesse quelque temps avant que ne se réunisse la commission consultative . Vous m'avez répondu à ce moment que vous ne prendriez pas de décision avant d'avoir entendu les sénateurs des Bouches-du-Rhône qui avaient demandé à faire partie de cette commission. Sur ce premier point, je donnerai la parole à M. Bergeon qui a suivi cette affaire.

Le second point aborde le fond du sujet ; c'est M. Sari qui vous posera quelques questions.

M. BERGEON.- Monsieur le Ministre, je dois d'abord excuser mon collègue, M. Léon Bon , qui, ne sachant pas que la commission se réunirait aujourd'hui, n'a pu se trouver à Paris. Je vais donc parler en son nom et au mien.

A la réunion de notre commission du 7 décembre, nous M. Bon et moi, avons cru devoir faire entendre ici certaines doléances et même des protestations contre le fait que votre administration



sentants élus de ces intérêts pouvait, au sein du comité, n'eût pas tenu compte du désir exprimé par notre commission de défendre les dits intérêts. Sans doute, direz-vous que la composition, au mois de juillet, de voir élargir la composition du comité consultatif des services maritimes postaux entre le président de la Chambre de commerce de Marseille et un représentant tout naturel ; mais il n'a qu'une voix la Corse et le continent. Je sais que vous avez répondu au sein du comité. à notre président que la convention qui lie l'Etat et la compagnie pour ces services maritimes a été approuvée par la loi de juillet 1927 et que cette convention ne peut être modifiée que par un nouveau texte législatif.

Lorsque la commission avait exprimé le désir, en juillet dernier, de voir comprendre dans le comité consultatif les usagers du port de Marseille, elle avait bien entendu que ce serait après le dépôt d'un texte législatif reconnu fondé, aurait dû trouver auprès de votre administration l'accueil qu'il méritait. Je profite aujourd'hui de votre présence devant la commission pour vous renouveler ce désir légitime et insister auprès de vous pour qu'il y ait comme membres du comité consultatif, en dehors de ceux qui avaient été précédemment nommés, quelques représentants de la région, soit des intérêts économiques, soit des services touristiques, soit même des élus, autrement dit d'accorder à Marseille ce que l'on a donné à la Corse. Vous savez, en effet, que le préfet, les parlementaires et, je crois, un ou deux membres de l'assemblée départementale de la Corse font partie du comité consultatif. Avec M. Bon, nous avons estimé que les intérêts que nous représentons comme sénateurs des Bouches-du-Rhône devaient être également défendus au sein du Comité consultatif. Or, qui mieux que les usagers ou même que les repré-



sentants élus de ces intérêts pouvait, au sein du comité, défendre les dits intérêts. Sans doute, direz-vous que le président de la Chambre de commerce de Marseille est ce représentant tout naturel ; mais il n'a qu'une voix au sein du comité.

Nos compatriotes, les soixante mille corses installés dans le département des Bouches-du-Rhône et, en particulier dans le port de Marseille, ont donc protesté contre le fait que leurs représentants autorisés ne figuraient pas dans le comité consultatif. Il nous semblait à mon collègue M. Bon et à moi que le désir que nous avons exprimé au sein de la commission, et que celle-ci avait reconnu fondé, aurait dû trouver auprès de votre administration l'accueil qu'il méritait. Je profite aujourd'hui de votre présence devant la commission pour vous renouveler ce désir légitime et insister auprès de vous pour qu'il y soit donné satisfaction.

M. LE MINISTRE.- Monsieur le Sénateur, j'estime comme vous que les représentants des différentes régions ne sont pas suffisamment nombreux au comité consultatif et je ne demande pas mieux que de donner audit comité l'élargissement que vous souhaitez. Si la commission de la marine veut bien me faire connaître exactement ses désirs sur ce point et m'indiquer <sup>quels</sup> ~~quelles~~ sont les corporations, les usagers, le syndicat ou le comité d'usagers qui ~~veient~~ doivent être représentés dans le comité, je suis tout prêt à y souscrire sans aucune réserve et M. le sénateur Bergeon



peut être convaincu que je donnerai à ce comité toute l'ampleur qu'il désirera. Je ne vois aucun inconvénient, bien au contraire, à ce que des voix autorisées se fassent entendre dans cet organisme. Bien entendu, il ne s'agit pas seulement de Marseille ; le Var, les Alpes-Maritimes, demanderont certainement à être représentés et devront l'être. Je ne ferme la porte à aucun représentant d'aucune région.

Si vous le voulez bien, je vous ferai moi-même des propositions dans ce sens. Vous les examinerez et me direz si nous sommes d'accord. Mais, pour me faciliter le travail il serait préférable que vous me disiez ceux qui vous apparaissent comme des représentants qualifiés. Je parle, non pas des personnes, mais des corporations.

M. BERGEON. - Nous allons être tout de suite d'accord. Je vous remercie d'abord, Monsieur le Ministre, d'avoir dit qu'en principe vous étiez d'accord avec mon collègue, M. Bon, et avec moi sur l'intérêt qu'il y a à élargir ce comité. Mais il me paraît qu'il n'est pas du ressort de notre commission de s'immiscer en quelque sorte dans les prérogatives et les droits qui vous appartiennent comme pouvoir exécutif. C'est à votre administration et à vous-même qu'il convient de voir quels sont les intérêts légitimes qui doivent être représentés au sein du comité et à les y faire représenter.



En ce qui me concerne, j'ai parlé simplement au nom du département des Bouches-du-Rhône. Votre administration est mieux placée que personne pour savoir quels sont, parmi les usagers du port de Marseille, ceux qui vous paraissent représenter d'une façon plus certaine les intérêts qu'il y aura lieu de débattre au sein du comité consultatif.

M. LE MINISTRE.- Voyez-vous les élus représenter les usagers ou les usagers eux-mêmes prendre place dans la commission ?

M. BERGEON. - Il faudra peut-être se référer à ce qui a été fait pour le département de la Corse. Les intérêts de la Corse se trouvent représentés par le président de la Chambre de commerce, les élus; un sénateur et un député, le préfet et, je crois, un conseiller général. Sur ces bases vous pouvez, il me semble, envisager la représentation des intérêts du département des Bouches-du-Rhône.

M. LE MINISTRE.- D'après vous, les usagers eux-mêmes n'ont pas à prendre place dans le comité ?

M. BERGEON.- Puisque vous avez estimé qu'il n'y avait pas lieu d'agréer leur concours pour le département de la Corse.

M. LE MINISTRE.- Je trouve des difficultés à ce que les usagers figurent dans une commission comme celle-ci parce qu'il faut qu'ils se réunissent et qu'ils délèguent



l'un d'eux pour les représenter. Or, il est toujours délicat de réunir des personnes qui n'ont qu'un intérêt commun tout à fait indirect et de leur demander de mettre leur confiance en quelqu'un qu'elles ne connaissent pas ou qu'elles connaissent peu. Il me paraît naturel, au contraire, que les populations soient représentées par les élus.

M. LE PRESIDENT.- Le sénateur ou le député est le représentant direct, politique tout au moins, des usagers.

M. BERGEON.- Monsieur le Ministre, comme sénateur des Bouches-du-Rhône / au sein du comité, je vous demanderai de désigner mon collègue M. Bon qui, dans son canton, représente comme conseiller général plus particulièrement des intérêts corse.

M. LE MINISTRE.- Tout à l'heure, monsieur le Sénateur vous avez parlé d'un texte législatif. Or, il n'est pas dans mes intentions de soumettre à nouveau la convention sur la Corse ni au Sénat ni à la Chambre. Au reste, il n'est pas obligatoire qu'il en soit ainsi. Bien entendu, par déférence pour vous, en même temps que pour avoir des avis qui puissent me guider, je n'aurais rien voulu faire et je ne ferai rien sans que la commission du Sénat et celle de la Chambre m'aient donné leur approbation. Le texte primitif existe ; il doit être modifié. J'apporterai ces modifications lorsque l'accord sera intervenu entre les deux commissions et le ministère. Mais, je répète qu'il n'est nullement dans mes intentions de soumettre un nouveau texte au



parlement puisque ce n'est pas indispensable.

M. BERGEON.- Cela n'en vaudra que mieux.

Si je ne me trompe, il y a pour la Corse, dans le comité consultatif, un représentant des organisations touristiques. Or, il existe également à Marseille un syndicat d'initiative. Il y aurait donc lieu de désigner également un représentant de ce syndicat pour les Bouches-du-Rhône.

M. LE MINISTRE.- Je vais organiser ce comité consultatif en m'inspirant des observations qui viennent d'être formulées et je ferai parvenir mes propositions à votre président qui vous en saisira. Lorsque <sup>l'accord</sup> me sera donné de votre part, je rendrai cette composition définitive dorénavant incorporée dans le prix du passage pour les

M. SART.- Quelles sont, monsieur le Ministre, les décisions que vous comptez prendre à la suite des vœux émis par le comité consultatif. Vous connaissez les trois points sur lesquels la commission de la Marine a appelé votre attention :

1°- prix des repas. La commission de la marine demandait que le prix des repas ne fût plus compris dans le prix du transport.

2°- réduction en faveur des produits agricoles.

3°- Quelle réduction estimez-vous que l'on peut envisager sur les prix d'embarquement et de débarquement des marchandises.

Ce troisième point est celui, vous le savez, monsieur



le Ministre, qui préoccupe le plus le département de la Corse. C'est l'exagération des prix d'embarquement et de débarquement qui crée la vie chère dans le département.

D'après le compte rendu que j'ai trouvé dans divers journaux - car je n'ai pas encore eu le procès-verbal officiel - le comité consultatif s'est prononcé sur la question du prix des repas, ainsi que sur la réduction concernant les produits agricoles ; mais il n'a émis aucune opinion relativement aux prix d'embarquement et de débarquement des marchandises. C'est sur ce troisième point que nous désirons avoir des éclaircissements.

M. LE MINISTRE.- Conformément au vœu exprimé par le comité consultatif les prix des repas ne seront plus dorénavant incorporés dans le prix du passage pour les 2ème et 3ème classes. Mais ils le resteront pour les 1ères classes, dont le prix est fixé comme par le passé sans augmentation ni diminution. Les repas autrefois obligatoires pour les 2ème et 3ème classes sont donc maintenant facultatifs, sauf sur l'"Ile de Beauté" où ils restent compris dans le prix du passage pour les 1ère et 2ème classes. Cette exception s'explique par le fait qu'il s'agit là d'un bateau en quelque sorte de luxe, d'un navire de tourisme où les tarifs sont sensiblement plus élevés que ceux des bateaux que prennent les personnes qui viennent en Corse pour y traiter leurs affaires. Du reste, la commission a donné un avis favorable sur les trois points que je viens d'indiquer.



M. SARI.- Vous venez de dire, monsieur le Ministre, que les repas ne seront plus obligatoires pour les 2ème et 3ème classes; pouvez-vous nous dire quelle différence cela fera sur le prix du transport ?

M. LE MINISTRE.- Non ! restaurants. Ce serait acceptable, mais il ne faudrait pas que ce prix fût dépassé.

M. SARI.- Cela n'a pas d'importance.

Je retrouve une note où il est dit que le prix des repas est calculé à raison de 20 francs pour chacun des deux principaux repas et 5 francs pour le petit déjeuner. Il est donc entendu que, pour les 2ème et 3ème classes, on déduira du prix du transport le prix des repas qui est fixé comme je viens d'indiquer.

M. LE MINISTRE.- Nous sommes tout à fait d'accord.

M. SARI.- Lorsque le voyageur demandera à déjeuner ou à dîner à bord, comment sera calculé le prix du repas? Sera-t-il laissé à la libre décision de la compagnie ou, au contraire, fixé comme nous l'avons demandé par une décision du ministre de façon que la compagnie ne puisse pas exiger un prix exagéré?

M. LE MINISTRE.- Il y aura le repas à prix fixe et le repas à la carte, afin de ne pas imposer un repas coûteux à un voyageur qui ne voudrait manger que légèrement.

La Compagnie Frayssinet se soumettra, aussi bien que les menus, les prix des repas à prix fixe et les prix des plats portés sur la carte. Je n'ai pas encore ces prix,



mais, dès que je les aurai, je vous les communiquerai.  
 inextricable. Comme la Corse vit presque exclusivement

de prod. M. SARI.- Je ne dévoile pas un secret en disant  
 que j'ai reçu avant-hier la visite de M. Frayssinet ; il  
 se propose de prendre comme prix des repas le prix de la  
 2ème classe dans les wagons-restaurants. Ce serait accep-  
 table, mais il ne faudrait pas que ce prix fût dépassé.

M. SARI.- Je parle de l'embarquement et du débarque-  
 ment des marchandises, de ce qu'on appelle l'acconage.  
 M. LE MINISTRE.- Il ne le sera en aucun cas, j'en  
 prends l'engagement. Je puis même dire qu'il sera inférieur.

M. SARI.- Avant que je sois allé à la marine  
 marchande, on a essayé de faire des adjudications pour obte-  
 nir de divers entrepreneurs des tarifs en concurrence  
 avec ceux de la compagnie Frayssinet. Il y eut deux ou

trois M. LE MINISTRE.- Il est entendu que, dans la nouvelle  
 convention, il y a 20 %, y compris les caisses. étant supé-

rieures au prix de manutention demandé par la compagnie  
 Frayssinet.  
 M. SARI.- Reste la question principale des prix  
 d'embarquement et de débarquement des marchandises.

En ce qui concerne la Corse, ai-je besoin de dire  
 Permettez-moi, monsieur le Ministre, de vous exposer  
 que les prix sont encore plus élevés parce que la main-  
 d'un mot la question. C'est au coût excessif de ces prix  
 d'œuvre y est plus chère ?

d'embarquement et de débarquement qu'est dû le fait qu'en  
 Corse la vie est plus chère que partout ailleurs et, notam-  
 ment qu'à Paris. Si, par exemple, on compte 20 % pour le  
 transport d'une balle de farine, il y a 40 % comme frais  
 de manutention et de débarquement. Il est possible que ceci  
 lui-même, avec lequel je me suis entretenu assez longue-  
 tienne à ce qu'on se soit montré un peu trop large pour  
 ment de la question, a prétendu qu'il ne pouvait  
 les prix de journée accordés aux dockers ; mais il n'en reste  
 pas moins que nous sommes actuellement dans une situation



inextricable. Comme la Corse vit presque exclusivement de produits d'importation, elle se trouve dans une position très difficile.

M. LE MINISTRE. - Vous parlez des marchandises en général ou des bagages ?

M. SARI. - Je parle de l'embarquement et du débarquement des marchandises, de ce qu'on appelle l'acconnage.

M. LE MINISTRE. - Avant que je sois ~~dans~~ la marine marchande, on a essayé de faire des adjudications pour obtenir de divers entrepreneurs des tarifs en concurrence avec ceux de la compagnie Frayssinet. Il y eut deux ou trois essais de ce genre qui, pour Marseille, n'ont donné aucun ~~résultat~~ résultat, toutes les offres étant supérieures au prix de manutention demandé par la compagnie Frayssinet.

En ce qui concerne la Corse, ai-je besoin de dire que les prix sont encore plus élevés parce que la main-d'oeuvre y est plus chère ?

Je me trouve donc dans une situation extrêmement difficile pour vous donner satisfaction, difficile parce que personne ne se met sur les rangs pour faire une concurrence à un prix plus avantageux et parce que M. Frayssinet lui-même, avec lequel je me suis entretenu assez longuement de la question, a prétendu qu'il ne ~~pouvait~~ pouvait pas faire des prix inférieurs. Quand je le menace de la



concurrence, il me répond : "Je ne demande pas mieux si vous trouvez quelqu'un qui fasse la manutention à des conditions meilleures, que de lui céder la place". Y a-t-il entente entre les transporteurs ? Je n'en sais rien. Mais ce que je puis affirmer, c'est que ceux qui se mettent sur les rangs le font à des prix plus élevés et qu'il est difficile, dans ces conditions, de demander à M. Frayssinet de faire des concessions plus grandes que celles qu'il a consenties. Je ne vois pas comment nous pourrions nous y prendre pour améliorer la situation.

M. SARI.- N'est-il pas question, dans vos projets de revision de la convention, de réduire l'indemnité de gestion accordée à la compagnie Frayssinet ?

M. LE MINISTRE.- Nous l'avons réduite d'environ 50 %.

M. SARI.- Ceci, bien entendu, procurera des bénéfices au Trésor.

M. LE MINISTRE.- Pas des bénéfices à proprement parler.

M. SARI.- Réduira le déficit. Je dois reconnaître que, déjà, avec le nouveau régime, le déficit paraît devoir être inférieur cette année à celui des années précédentes. Ne serait-il pas possible, monsieur le Ministre, d'accord avec vos services, d'examiner dans quelles conditions on pourrait utiliser une partie des économies réalisées sur



la prime de gestion pour alléger ces prix d'embarquement et de débarquement des marchandises?

Si vous voulez bien vous livrer à une enquête dans six mois, vous constaterez que le service contractuel est en ce moment concurrencé par un navire affrété par des chargeurs et qui transporte toute la marchandise susceptible de rapporter un bénéfice assez sérieux aux transporteurs. C'est ainsi que la farine ~~xxxcharge~~<sup>échappe</sup> de plus en plus à la compagnie concessionnaire. Si, à la suite de la nouvelle revision que l'on attend, vous n'arrivez pas à réduire les frais de transport, que va-t-il se passer? Tout naturellement, la compagnie libre de chargeurs dont je parle, qui a l'appui des transporteurs de Bastia, la ville la plus commerçante du département, enlèvera tout le fret à la compagnie concessionnaire. On donnera le fret à la compagnie concurrente, de sorte que votre compagnie contractuelle verra ses bénéfices diminuer. Par voie de conséquence, les charges de l'Etat augmenteront de plus en plus.

prospérité. Ce sera préférable que d'avoir des compagnies de navigation alimentées par le concours de l'Etat. Celui-ci est forcé de donner des subventions pour certaines régions et pour certains transports, parce qu'il désire que ceux-ci soient assurés d'une façon régulière. Cela ne veut pas dire qu'il doit essayer de diminuer l'activité des



Je tiens à vous en prévenir. Il est temps de réviser vos tarifs. Si vous ne le faites pas, ces navires, dans six mois, seront accompagnés d'un second navire et il fera la cueillette de toutes les marchandises qui rapportent. Or, l'importation dont le transport est le plus fructueux, c'est celle de la farine.

On ne vous laissera que les marchandises qui ne sont pas intéressantes et l'on vous prendra tout si on le peut.

Vous n'aurez plus rien à transporter si ce n'est des voyageurs et vous atteindrez un déficit de 10 millions.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- Il est difficile d'envisager la question sous cette forme. Je n'entends pas que l'Etat essaie de vivre au détriment des autres compagnies. Plus il y a de concurrence, plus il y a d'essor. Plus y aura de compagnies, plus il y aura de prospérité. Ce sera préférable que d'avoir des compagnies de navigation alimentées par le concours de l'Etat. Celui-ci est forcé de donner des subventions pour certaines régions et pour certains transports, parce qu'il désire que ceux-ci soient assurés d'une façon régulière. Cela ne veut pas dire qu'il doive essayer de diminuer l'activité des

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- Je pourrais aller à l'extrême de comparaison.

Mais je répète que l'argent de l'Etat ne doit pas servir à subventionner d'autres compagnies.



autres compagnies pour faire une espèce de monopole.

Je ne suis, en aucune manière, partisan des monopoles d'Etat, d'aucun côté. La meilleure des choses pour les usagers, c'est de laisser la libre concurrence s'établir. Si la Compagnie Paquet parvient à faire mieux que la Compagnie Freyssinet, malgré le concours de l'Etat pour celle-ci, tant mieux pour les usagers. Cela ne m'effraie pas; je m'en réjouis même.

M. SARI.- Pour les budgets, vous aurez un déficit plus grand et vous vous plaindrez.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- Si nous nous apercevons que nous donnons une subvention à une Compagnie dont l'utilité est plus ou moins démontrée, nous modifierons la convention.

C'est là, évidemment, une simple supposition. Je la pousse plus loin: La Compagnie donne satisfaction aux usagers, de façon absolue; je suis d'avis que nous n'avons plus rien à donner.

M. SARI.- Cela n'arrivera jamais.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- Je pousse à l'extrême ma comparaison.

Mais je répète que l'argent de l'Etat ne doit pas servir à tuer d'autres compagnies.



M. SARI.- L'Etat ne doit pas subventionner une Compagnie qui arrive à ce résultat que le transport des marchandises revienne plus cher que sur n'importe quelle autre ligne. Le transport des marchandises est plus coûteux de Bastia à Marseille que de Marseille à Alger à cause des frais d'embarquement et de débarquement. Il n'est pas admissible qu'une Compagnie soit subventionnée par l'Etat lorsqu'elle transporte des marchandises nécessaires à la nourriture du pays.

M. MARTIN-BINACHON.- Elles s'entendront.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- Je propose la formule suivante qui est de nature à vous donner satisfaction:

" En aucun cas, la manutention ne devra être d'un prix plus élevé que dans d'autres compagnies ".

Cette formule serait insérée dans la convention.

au même prix que les entreprises qui ne reçoivent pas d'ar-

M. LE PRESIDENT.- Aurez-vous des termes de comparaison?

Cette proposition que vous acceptez nous tranquillise tous les deux, je me félicite de voir qu'elle vous

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- Bien entendu.

M. LE PRESIDENT.- Mais pour la Corse ?  
remercie, Monsieur le Ministre.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- La Compagnie Fraissinet, pour Marseille, transportera aux tarifs les plus réduits.



M. SARI.- Nous sommes d'accord. J'accepte cette formule. Il est entendu que la Compagnie concessionnaire sera tenue de fixer les tarifs d'embarquement et de débarquement qui seront conformes aux prix ~~des~~ les plus réduits des autres Compagnies.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- Des Compagnies concurrentes.

M. MARTIN-BINACHON.- Elles s'entendront.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- Evidemment.

Ce qu'une Compagnie qui n'est pas subventionnée peut faire, une Compagnie qui l'est peut le faire encore plus.

Demander à la Compagnie Fraissinet de transporter au même prix que les entreprises qui ne reçoivent pas d'argent de l'Etat n'est pas exiger d'elle l'impossible.

Cette proposition que vous acceptez nous tranquillise tous les deux, je me félicite de voir qu'elle vous donne satisfaction.

M. SARI.- Je me félicite également, et je vous remercie, Monsieur le Ministre.



M. LE PRESIDENT.- Personne n'a de question à poser à M. le Ministre de la Marine Marchande ?

M. BERGEON.- J'en ai une, Monsieur le Président. Je veux parler des comptes d'exploitation de la Compagnie Fraissinet.

M. le Ministre, en juillet dernier, nous avait envoyé la copie d'une lettre du Président de la Compagnie, à propos des réductions que la Commission avait exprimé le désir de voir apporter au tarif d'embarquement et de débarquement des marchandises. Or, le Président de cette Compagnie disait :

" Pendant l'exercice écoulé, les dépenses afférentes aux manutentions des marchandises des services maritimes postaux de la Corse se sont élevées au total à 5.866.629 frs 46. Les recettes correspondant aux mêmes manutentions sous forme de taxes perçues du commerce se sont élevées au total de 5.206.522 frs 27. "

C'est donc un déficit de 600.000 francs au moins.

Est-il admissible que lorsque l'on fait payer aux chargeurs, comme le disait le Rapporteur, des prix excessifs de manutention des marchandises, il puisse y avoir un déficit au bout de cette exploitation ? Ou alors il faudrait que les services de manutention soient en quelque sorte mis à la disposition des transporteurs pour leur permettre de



réaliser un bénéfice. Il y a, en effet, des bénéfices qui doivent se chiffrer dans la caisse de quelqu'un, de l'accorder.

La question que je pose est la suivante. Les profits ~~prix~~ qui sont laissés, évidemment, par la différence entre le prix de revient de la manutention et le prix fait aux chargeurs, sont-ils bien réellement portés dans les comptes d'exploitation ? Je ne le crois pas. S'ils étaient portés, nous n'assisterions pas à ce fait qu'il y a déficit dans l'exploitation de la manutention des marchandises.

Je me suis reporté aux tarifs de la Compagnie des Docks. Ces tarifs sont homologués et varient suivant l'indice du prix de la vie. Ils laissent des marges appréciables. Si donc ces tarifs de manutention que vous accordez à la Compagnie concessionnaire sont si élevés, il n'est pas douteux que la Compagnie Fraissinet doit réaliser des bénéfices.

Pourquoi ne figurent-ils pas dans les comptes d'exploitation ? Il serait utile, puisque la Commission a désigné un Rapporteur sur la question, que notre Rapporteur puisse voir dans les comptes d'exploitation comment sont chiffrés les bénéfices afférents à cette manutention des marchandises, embarquement et débarquement, si tous sont portés dans le compte d'exploitation ou si une partie des profits se trouve dérivée sur un autre chapitre.



M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- Cela ne rentre pas dans le compte d'exploitation, parce que c'est un service annexe.

M. BERGEON.- Service annexe veut dire filiale. Or, nous avons toujours protesté contre les filiales, lesquelles gagnent de l'argent pendant que la Compagnie en perd.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- C'est un service annexe qui traite à forfait avec la maison Fraissinet; ce n'est donc pas l'armateur qui opère, c'est une filiale, si vous voulez.

On peut dire que les filiales mangent souvent le bénéfice des Compagnies subventionnées. J'en ai eu trop souvent la preuve pour douter que le raisonnement ne soit pas très justifié.

Nous ne demandons pas mieux que de traiter avec un autre entrepreneur, mais avec la précaution qui vient d'être proposée à M. Sari et qui l'a acceptée, ainsi que vous, Messieurs, à savoir que l'on ne ~~paiera~~ paiera plus à l'avenir plus cher avec les autres Compagnies de navigation, en ce qui concerne leur manutention. Cela doit vous donner toute tranquillité pour l'avenir.

M. BERGEON.- Sans doute. Cependant, il y a une



partie de ma question qui demeure entière. Il faudrait que dans les services d'exploitation des compagnies concessionnaires il y eut un contrôle tel que des profits normaux dans l'exploitation d'une Compagnie, ne soient pas en quelque sorte noyés dans les comptes qui sont présentés à l'Etat et de telle façon qu'ils apparaissent déficitaires, alors que l'on sait que le service manutention des marchandises laisse des bénéfices considérables.

Pourquoi ne pas faire figurer ces bénéfices dans le compte d'exploitation ? Parce qu'il y a une annexe, on nous l'a dit.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- C'est parce que nous traitons avec l'armateur et non pas avec l'entrepreneur. L'armateur fait un forfait avec ce dernier. Si la manutention laisse trop de bénéfices, c'est que le forfait est exagéré. Dans ce cas, il n'y a qu'à le réduire?

Mais je vous ai expliqué que lorsque l'on demandait la réduction, l'entrepreneur répondait: Faites le faire par un autre. Or, on ne trouvait personne à moins de payer un prix supérieur.

Pour donner le minimum possible, il faut réajuster les tarifs et les mettre en harmonie avec ceux qui sont pratiqués par les autres Compagnies. C'est une expérience qui peut être très utilement tentée. Nous verrons ensuite l'année prochaine, car nous serons toujours libre pour la manutention.



M. MARTIN BINACHON.- Les concurrents finiront par s'entendre entre eux. La Compagnie dont parle M. Sari ne fait que le transport de Bastia et la Compagnie Fraissinet dessert Propriano, Porto Vecchio, Saint-Florent, Bonifacio, Calvi, tous les ports de la côte. Porto Vecchio est insignifiant.

Or, il est plus facile de faire un tarif réduit quand on dessert toute la côte que lorsque'on débarque dans un seul port. C'est pourquoi les transports de ou pour Bastia seul sont d'un prix différent ~~que~~ les prix constatés pour tous les ports de la côte.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- Si, au lieu de ~~xxxxx~~ traiter dans l'ensemble, on traitait séparément, par port, on se heurterait à des difficultés plus grandes. Non seulement nous serions livrés au hasard pour la manutention dans certains ports, mais rien ne prouve alors que la maison Fraissinet qui n'aurait plus à faire cette manutention n'augmenterait pas ses prix pour la partie qui lui serait confiée.

M. SARI.- On ne peut établir un prix unique d'embarquement et de débarquement. Mais on peut avoir un terme précis de comparaison en prenant les deux grands ports d'Ajaccio et de Bastia. C'est là que se fait, en somme, tout le commerce de la Corse.



Aucune marchandise ne passe, pour ainsi dire, à ~~Rexxrixixx~~, à Porto-Vecchio, à Saint-Florent et à Calvi. C'est Bastia et Ajaccio qui nourrissent le pays et un peu aussi Propriano qui est un port assez important.

Le terme de comparaison entre les frais exigés par les différentes compagnies peut jouer en ce qui concerne ces ports. Il serait possible, exceptionnellement, de décider que la mesure que nous avons envisagée ne serait pas applicable aux petits ports. Dans ceux-ci on débarque une tonne de marchandise par mois. Que l'on fasse payer cher dans ces ports, cela n'a pas d'importance.

Le transport des denrées nécessaires à l'existence provient des trois ports que j'ai indiqués et avant tout de Bastia. Or, sur ces <sup>trois</sup> ~~xxxx~~ ports, étant donné que l'activité est importante, on peut faire jouer, comme le disait M. le Ministre, le terme de comparaison avec une Compagnie qui assurerait le transport.

M. HENNESSY.- Cela coûterait beaucoup plus cher pour les petits ports.

M. SARI.- Ils n'entrent pas en ligne de compte.

M. SARI.- Je vous remercie, Monsieur le Ministre.

M. HENNESSY.- Vous allez créer un conflit en Corse.

M. SARI.- J'aimerais un conflit qui fit baisser le coût de la vie.



Je conclus. Je vous fais part du désir exprimé par le Président de la Compagnie Fraissinet: Il voudrait être mis le plus tôt possible en relations avec vous afin de connaître votre décision en ce qui concerne le prix des repas. Cette décision doit être connue promptement afin qu'il puisse établir ses horaires et ses tarifs qui doivent servir au tourisme à partir du mois de Mars.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- Nous sommes d'accord en ce qui concerne les horaires.

M. SARI.- Nous sommes d'accord en effet. Seulement il faudrait qu'il fût fixé sur votre décision en ce qui concerne les repas, afin qu'il puisse en faire figurer le prix dans ses tarifs de printemps.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- En tous cas ces prix ne seront pas supérieurs à ceux fixés par les anciens contrats.

Je ferai téléphoner ce soir au sujet du prix des repas.

M. SARI.- Je vous remercie, Monsieur le Ministre, au nom de la ~~XXXXX~~ Corse, des avantages qui résulteront de cette nouvelle convention.

M. LE PRESIDENT.- L'un de vous, messieurs, a-t-il quelques questions à poser à M. le Ministre ?



M. LE GORGEU.- Je désire poser une question, mais à résoudre cette affaire. Je lui demande, s'il peut répondre sur un autre sujet.

M. LE PRESIDENT.- Si M. le Ministre y consent, vous pouvez la poser; il verra ensuite s'il y peut répondre.

M. LE GORGEU.- Il s'agit du See Falk.

Je résume rapidement la question: Le service de sauvetage, en particulier en Bretagne, était confié à l'Union française maritime.

M. LE PRESIDENT.- Contrôlée par l'Etat.

M. LE GORGEU.- Et cette Compagnie avait une permanence à Brest. L'Iroise était chargée de porter assistance aux navires en périls. Or, un jour est venu mouiller en rade de Douarnenez le See Falk, navire ~~allemand~~ allemand, mieux armé que le navire français. Aussi, est-ce un bateau allemand qui, le plus souvent, fait le sauvetage sur la côte de Bretagne.

Plusieurs d'entre nous sont intervenus auprès du Ministre, surpris que ce sauvetage dans les eaux françaises soit fait par un navire allemand.

Il peut y avoir danger à voir un navire étranger mouiller à Douarnenez où il est à même de voir nos unités navales évoluer, sortant de la rade de Brest.



M. Le Ministre a rencontré beaucoup de difficultés à résoudre cette affaire. Je lui demande, s'il peut répondre, de nous dire quel est l'état de la question.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- Nous avons été émus de voir un navire allemand dans des eaux où plusieurs bâtiments de guerre séjournent fréquemment. Nous nous sommes demandés même comment le See Falk pouvait vivre avec les sauvetages qu'il opérait. Il semblait difficile que cette assistance fut exclusivement sa raison d'être dans ces eaux.

Nous avons pensé qu'il devait avoir une très forte subvention et une mission autre que celle de porter secours à certains navires.

Il est très difficile de savoir exactement quelle est cette mission. Mais vous m'avez alarmé. Immédiatement je me suis mis en quête des mesures à prendre et des premières mesures qui d'ailleurs ne seront pas immédiates.

Nous avons pensé prendre sur l'outillage national les fonds nécessaires à la construction d'un remorqueur puissant pouvant se rendre plus rapidement que le See Falk sur les lieux et porter secours aussitôt donné le signal de détresse.

J'ai entamé des négociations internationales au point de vue des navires de sauvetage mouillés dans nos eaux. Je dis " des " parce que nous avons également un navire de sauvetage danois à Marseille. Nous voudrions faire



disparaître ces navires étrangers et laisser aux Français le souci d'opérer eux-mêmes les sauvetages.

Nous avons donc entamé des négociations. Elles sont sur le point d'aboutir. Je ne puis pas dire qu'elles soient d'ordre internationale, à proprement parler, car celles-ci sont d'une extrême durée et qu'il n'y a pas toujours beaucoup de bonne volonté.

Nous avons donc préféré traiter avec les armateurs intéressés, sous la forme de la promesse d'une indemnité. Ceux-ci feront disparaître les navires étrangers. C'est une solution plus rapide et plus facile que la solution diplomatique.

Nous parviendrons à cette conséquence que se trouvera supprimé le navire de Marseille ainsi que le See Falk. Dans un avenir assez rapproché, ce sera la marine française qui opérera les sauvetages.

M. HENNESSY.- Vous n'en aurez pas d'autres après cela pour les remplacer ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- Non.

J'avais même proposé une modification à la loi, mais je me suis heurté à une opposition du département des Affaires étrangères. Celui-ci, dans une note, m'a fait observer que la modification de la loi remettrait en cause toute la navigation internationale et que, d'autre part, il m'était impossible de prendre un décret, pas plus que



de demander le vote d'une loi de nature à empêcher des navires étrangers d'opérer des sauvetages dans nos eaux.

M. HENNESSY.- Il faut avoir un navire français supérieur au See Falk et mouillé dans un endroit où il puisse arriver facilement. L'Iroise était à Brest. Il était fort long de sortir de la rade.

M. LE GORGEU.- Le See Falk avait des moteurs Diesel et sortait plus rapidement.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- Nous allons vous demander de nous autoriser, sur les crédits d'outillage national, à faire construire deux bateaux de sauvetage à grande puissance et à grande rapidité, l'un pour Brest et l'autre pour Marseille.

Etant donné que nous aurons un avantage réel sur ces navires étrangers, il n'y a aucun doute que la concurrence doive cesser d'elle-même.

M. HENNESSY.- Nous ne pouvons pas, sur nos côtes, laisser le sauvetage de nos bâtiments à des bateaux qui ne sont pas français.



M. LE PRESIDENT.- J'ai saisi de la question, il y a longtemps, M. le Ministre de la Marine, en même temps que je vous saisisais.

M. le Ministre de la Marine s'est déclaré dans l'impossibilité absolue de faire partir le See Falk.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- Le Ministre des Affaires étrangères s'y était opposé.

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

M. LEONUS BENARD.- Je désire poser une question d'un ordre tout à fait général.

Quand on vous a parlé du trafic entre la France et la Corse, vous avez dit, Monsieur le Ministre que vous ne demandiez pas mieux que de voir les usagers s'adresser à une Compagnie qui travaillait à des tarifs plus réduits.

Il s'agissait là de concurrence entre des compagnies françaises; c'est un commerce français qui était intéressé et la réponse que vous avez faite était tout à fait naturelle. Mais, je vais vous parler maintenant de la concurrence des frêts.

Je pense aux colonies, dont le commerce se fait, d'une façon générale, dans une proportion de 75% avec la métropole. Les colonies sont desservies par des lignes françaises. Or, ces lignes sont concurrencées, tout au moins certaines d'entre elles, par des lignes étrangères qui font



des taux de frêt beaucoup plus réduits.

Il y a là une question qui peut et doit attirer votre attention.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- C'est la question de la concurrence: Elle est très étendue, très complexe; pour la traiter, beaucoup de temps serait nécessaire.

En effet, les Compagnies étrangères, qu'elles soient italiennes, anglaises, ou même allemandes, reçoivent des subventions considérables. Ces nations ont des primes à la navigation. Je parle des compagnies libres.

En France, nous n'avons à donner ni subventions ni primes à la navigation. L'armateur, en pleine crise, se débat au milieu de difficultés insurmontables. Je trouve même merveilleux qu'il ait pu traverser la crise sans plus de dommages parce que, à la vérité, le tonnage que nous avons aujourd'hui en circulation sur mer, n'est pas inférieur à celui que nous avons en 1914.

Cependant on parle des cimetières de navires que l'on voit dans les ports. Cela provient de ceci: De 1914 à 1922, notre tonnage est passé de 40 millions à 75 millions de tonnes. Il fallait donc s'attendre à ce que cette activité ne dure pas. Il en est de même, d'ailleurs, pour le commerce et pour l'industrie. Il ne faut pas s'étonner d'un ralentissement fatal, du jour où la consommation et les achats se



sont réduits.

„'ailleurs, le nombre de marins en activité est le même qu'en 1914, et le tonnage en circulation est à peu près le même, il est même peut-être supérieur. Seulement, il y a eu 35 millions de tonnes construits en plus.

Beaucoup de personnes ont fait le métier de marin, d'abord parce qu'on en manquait. Elles l'ont conservé ensuite parce que le métier semblait lucratif. La situation étant changée, il y a du chômage et des bateaux désarmés.

En ce qui concerne la question posée, je réponds: La concurrence étrangère est en effet considérable, même en ce qui concerne nos colonies. Cela tient aux subventions données, notamment par l'Italie, qui fait un effort considérable en faveur de sa marine marchande. Il en est de même pour l'Angleterre. L'Amérique elle-même, commence à entrer dans cette voie.

Quelques millions pour cet objet seraient nécessaires à la marine marchande. On avait compté que les primes à la navigation exigeraient de 80 à 100 millions. Si je demandais aujourd'hui 100 millions à M. Chéron, que répondrait-il ?

Sans nul doute, le moment n'est pas venu de formuler cette demande. Ce moment n'étant pas venu, je déplore que les marchandises coloniales viennent chez nous par d'autres moyens que par les Compagnies françaises.

C'est un état de choses que nous pouvons déplorer mais dont je ne vois pas tout de suite le remède.



M. Léonus BENARD.- Sur les lignes coloniales, le transport est assuré par des compagnies subventionnées qui touchent même de très grosses subventions. Je ne puis pas admettre que ces compagnies puissent maintenant des taux de fret élevés, alors que les compagnies étrangères font des prix de fret réduits.

M. LE MINISTRE.- Il n'y a pas beaucoup de bateaux étrangers qui vont dans nos colonies.

M. LE PRESIDENT.- Ils commencent à y aller dans la région que représente M. Bénard.

M. Léonus BENARD.- Les bateaux norvégiens, notamment, viennent dans nos colonies.

M. LE MINISTRE.- Vous parlez des compagnies subventionnées qui, d'après vous, devraient faire des frets meilleur marché. Mais ces compagnies se voient imposer certaines charges. La subvention n'est pas donnée uniquement pour un fret meilleur marché, mais pour obliger à un certain nombre de voyages qui sont extrêmement coûteux. C'est le point capital.

M. LE PRESIDENT.- Il faudra qu'un jour nous abordions à la tribune cette grosse question de la marine marchande parce que nous allons vers une crise effroyable.

Monsieur Bénard, vous faites allusion au transport dans les pays que vous représentez. Nous savons que des lignes de navigation norvégienne qui, dans leurs pays, sont



très prospères, commencent à s'incruster dans certaines de nos colonies pour une raison que vous allez comprendre. Les équipages et les états-majors de ces bateaux, dans certaines conditions, naviguent au pair sans salaire, se contentant d'allocations familiales. J'ai appris que de nombreuses compagnies danoises voyageaient dans les mêmes conditions et râflaient notre fret, non pas seulement dans les ports des colonies, mais dans des ports français et avec une monnaie dépréciée.

J'ai l'intention, à la rentrée de février, lorsque M. le Ministre sera débarrassé de ses soucis les plus pressants, de lui demander d'accepter qu'une discussion s'institue sur ces questions. Le débat, d'ailleurs, dépassera le Ministre de la marine marchande qui ne peut rien faire par lui-même, sa bonne volonté ayant toujours été jusqu'ici freinée par les ministres du budget et des finances et même par le ministre du commerce pour la matière des contingents. Nous prions donc M. le ministre des finances et même M. le président du conseil qui, dans cette question, doit prendre nettement position, de venir discuter avec nous afin que nous dégagions une politique de la marine marchande ; sinon, nous nous trouverons à la fin de la crise dans une situation considérablement diminuée.

M. HENNESSY.- M. le Ministre a dit tout à l'heure que certaines compagnies étrangères étaient subventionnées. Or, le hasard a fait que je me suis trouvé hier avec un Anglais qui se plaignait amèrement de ce qu'il y avait en France des compagnies subventionnées, alors qu'aucune com-



pagnie anglaise ne l'était. rées, les prix ont suivi le cours

de la livre, tandis que lorsque le franc s'est effondré,

M. LE PRÉSIDENT. — Ce sont des subventions occultes. Ils ont été en hausse et s'y sont maintenues. C'est ce qui

fait que M. LE MINISTRE. — Nous avons la preuve, à l'étranger,

de subventions apparentes et de subventions déguisées. De

M. LE PRÉSIDENT. — Chaque dévaluation monétaire a façon à ne pas éveiller l'attention, on ne donne pas ouver-  
tement une subvention. L'Italie, particulièrement, fait en

ce sens un effort considérable, et qu'une convention vient

d'être Monsieur le Président, vous semblez désirer qu'un grand débat s'institue; je suis à votre disposition.

Autant que vous je le souhaite, parce que ce n'est certainement pas dans le silence que nous obtiendrons des amé-

M. LEONARD BERNARD. — Je vous remercie, Monsieur le président, de vos observations qui ont rencontré les bien-  
haïter. Il faut un grand débat public où tout le monde de

la navigation, armateurs et autres, verra que cette question

nous préoccupe et que nous faisons des efforts, non seulement pour arrêter la crise, mais pour remonter le courant.

Ce n'est que par un débat public où le gouvernement, représenté par les personnes les plus qualifiées pour prendre un engagement et qui seront appelées à faire des promesses formelles, qu'on aidera les commissions et les ministres à remonter le courant et à améliorer la situation actuelle.

vous Ce grand débat, encore une fois, je le souhaite car il n'y a que lui qui pourra nous tirer d'embarras.

invoquée loi. Nous vous donnons rendez-vous pour le jour

M. HENNESY. — A la base de toute cette question, il prochain ou nous pourrions en public discuter de tout cela y a un phénomène troublant qui s'est produit dans le monde:



quand la livre s'est effondrée, les prix ont suivi le cours de la livre, tandis que lorsque le franc s'est effondré, ils ont été en hausse et s'y sont maintenus. C'est ce qui fait que la France est handicapée.

M. LE PRESIDENT.- Chaque dévaluation monétaire a joué contre nous.

M. LE MINISTRE.-Vous savez qu'une convention vient d'être conclue entre les compagnies de navigation pour augmenter de 10 % le prix des passages dans l'Atlantique nord.

M. Léonus BENARD.-Je vous remercie, monsieur le président, de vos observations qui ont rencontré les miennes.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le ministre, les rapporteurs spéciaux m'ont devancé et vous ont déjà remercié pour les explications que vous nous avez apportées. Nous allons, en ce qui concerne la Corse, voyager à l'avenir sur une mer sereine. M. Sari a le sourire, et vous y avez contribué.

Nous vous remercions des autres renseignements que vous avez fournis sur les autres questions. M. Sari m'excuse de le dire - beaucoup plus importantes que nous avons invoquées ici. Nous vous donnons rendez-vous pour le jour prochain où nous pourrions en public discuter de tout cela,



je n'ai pas besoin de le dire, sans aucune espèce de considération politique. Nous n'avons, en effet, en vue que les grands intérêts dont vous avez la charge et que nous avons pour mission de vous aider à défendre.

(M. le ministre de la marine marchande se retire à 16 h.15.)

----



COMMISSION de la MARINE

Séance du mercredi 11 janvier 1933.

Présidence de M. RIO.

Audition de M. Léon Meyer,  
ministre de la marine marchande.

(M. Léon Meyer, ministre de la marine marchande et M. Haerbleicher, directeur de la flotte de commerce et du matériel naval sont introduits.)

M. LE PRESIDENT. Monsieur le ministre, la Commission de la marine tout entière a été douloureusement émue par la sinistre qui s'est produit sur le superbe bateau qu'elle a eu l'occasion de visiter, il n'y a pas longtemps à Pauliac. Cet accident horrible survient quelques mois après celui du Philippar.

La Commission vous prie, par ma voix, de bien vouloir transmettre aux familles des victimes l'expression de ses sympathiques condoléances. Elle vous prie aussi de bien vouloir dire



au commandant, aux officiers et aux marins de l'Atlantique combien elle a admiré le dévouement, l'énergie, le courage dont ils ont fait preuve au cours de ce sinistre.

Monsieur le ministre, vous avez demandé au président de la commission de la marine de vouloir bien vous fixer un rendez-vous pour que vous puissiez ainsi lui donner des renseignements sur ce qui s'était passé.

La commission de la marine vous remercie d'être allé au devant de ses désirs. Je vous donne la parole.

M. LEON MEYER, ministre de la marine marchande. Monsieur le Président, je vous remercie des sentiments que vous venez d'exprimer au nom de la commission de la marine.

Je ne manquerai pas de faire part aux familles des victimes, au commandant et à l'équipage de la sympathie que vous voulez bien leur témoigner.

Avant même qu'ils connaissent les sentiments que vous leur exprimez, je suis convaincu d'être leur interprète en vous remerciant très sincèrement en leur nom car je sais qu'ils seront très touchés de l'intérêt que vous voulez bien leur porter.

J'ai demandé à la commission de la marine du Sénat de vouloir bien m'entendre. Etant donné l'émotion considérable qui s'est emparée du public tout entier à la nouvelle de la perte de



l'Atlantique venant après celle du Philippar, j'ai supposé que la commission de la marine voudrait être renseignée autant que possible d'abord sur la façon dont les événements se sont produits et ensuite sur les dispositions que je croyais nécessaire de prendre pour éviter le retour de pareilles catastrophes.

Je ne veux pas seulement vous parler de l'Atlantique. Vous me permettrez de vous donner quelques renseignements sur le Philippar parce que jusqu'à présent l'enquête n'a pas été encore mise à jour et parce que les rapports sont relativement peu connus.

Je vous rappellerai que l'enquête a duré près de six mois. Il y avait en effet du personnel de bord qui se trouvait à Djibouti ou ailleurs, dans des pays lointains. Il a fallu le faire interroger en envoyant l'interrogatoire. Il fallait qu'il parvienne d'abord au lieu de résidence. Il a fallu une commission rogatoire. De ce fait, l'enquête s'est prolongée. Il n'y a, pour ainsi dire que deux mois que le ministre de la marine marchande a été mis en possession des rapports complets. Sur ces deux mois, encore faut-il défalquer quinze jours, les vacances du 1<sup>er</sup> janvier. Il n'y a donc en réalité que six semaines que j'ai pu prendre connaissance de ces rapports.

A moins que vous le demandiez - je suis entièrement à votre disposition - je ne voudrais pas vous lire les rapports qui ont été faits et qui ne vous apprendraient rien de plus que ce que je vais vous dire simplement d'après quelques notes suc-



cinctes. Une action civile est intentée. Le parquet de la Seine a été saisi par des familles des victimes et par certains rescapés. Les uns et les autres ont déposé des plaintes. Le parquet de la Seine qui est saisi m'a demandé de lui donner en communication le rapport tel qu'il a été établi par les autorités qui ont procédé à l'enquête.

Au ministère de la marine marchande, un certain nombre de rapports nous sont parvenus en trois, quatre ou cinq éditions. Parmi ces éditions, il y avait un rapport cacheté à la cire qui a été expédié de Marseille par les autorités maritimes. Il avait été conservé intact au ministère; il est actuellement entre les mains du parquet de la Seine. C'est la seule garantie que je puisse avoir qu'aucune pièce ne manque.

Par les journaux déjà vous savez comment l'incendie s'est produit à bord du Philippar. Je puis vous donner un résumé qui, quoique succinct, ne peut manquer d'attirer votre attention sur quelques points que l'on peut juger importants.

A une heure trente, le 16 mai, quelques fumées sont aperçues. Une passagère, Mme Valentine avertit le veilleur de nuit. Ce que je vous prie de vouloir bien retenir, ce sont les heures. A deux heures, le veilleur de nuit avertit le maître d'hôtel et l'officier mécanicien.

On peut déjà trouver surprenant que le veilleur de nuit soit resté d'une heure trente à deux heures sans prévenir aucun de ses officiers.



A deux heures dix, la même passagère avertit directement le deuxième capitaine et le premier lieutenant. A deux heures douze, le commandant est avisé par l'officier de quart.

Ainsi, messieurs, à une heure trente, quelques fumées; une passagère donne l'avertissement. A deux heures douze seulement, c'est-à-dire, près de trois quarts d'heure, le commandant est avisé par l'officier de quart.

A deux heures quinze, trois minutes après que le commandant a été avisé, le signal d'alarme pour l'incendie est donné sur l'ordre du deuxième capitaine. A deux heures dix-huit, le signal d'abandon est donné presque aussitôt par le commandant. Ce qu'il y a en effet à mon sens à retenir, c'est que le commandant est avisé à deux heures douze et qu'il donne le signal d'alarme à deux heures quinze et le signal d'abandon à deux heures dix-huit.

Vous trouverez certainement comme moi et comme tout le monde que c'est une précipitation très grande que d'avoir donné le signal d'alarme peut-être deux ou trois minutes après avoir été averti et que c'est bien long d'avoir laissé le commandant du bateau trois quarts d'heure dans l'ignorance qu'il y avait le feu à son bord.

Ce sont là des précisions que je tiens à vous donner pour que vous puissiez vous faire, en tout état de cause une idée de la situation dans laquelle a eu lieu l'incendie et ont été apportés les secours.



Peut-être le commandant a-t-il vu son bateau en feu au moment où on l'a prévenu; peut-être a-t-il été dans la nécessité de faire abandonner son navire tout de suite.

Ce sont, bien entendu des renseignements que je ne peux pas préciser; mais je tenais à signaler ces différents points à votre attention.

A deux heures quinze, les ponts D et F s'enflamment. A deux heures vingt, mise des embarcations. Rien d'extraordinaire puisque le signal d'abandon avait été donné à deux heures dix-huit. A trois heures, trois heures trente et trois heures trente cinq, les différents bateaux viennent prendre les rescapés. Enfin l'état-major évacue lui-même à huit heures trente cinq du matin. Il était resté par conséquent à bord de deux heures à huit heures trente cinq. Le 18 mai, l'épave sombre définitivement.

Que dit la commission d'enquête? La commission d'enquête dit qu'elle écarte l'hypothèse de la malveillance. Elle s'exprime ainsi :

" La malveillance paraît devoir être écartée d'ores et déjà. Rien dans le dossier ne permet de faire fond sur une idée de cette nature. Les quelques rares présomptions tirées des dépositions semblent sans importance et paraissent manquer de base juridique...

" Il ressort de la lecture du rapport de la commission d'enquête que cette hypothèse, sans être matériellement confirmée - concernant l'appareillage électrique - s'impose néanmoins avec une grande force de probabilité à l'esprit après la seule lecture



des dépositions." lieu à des poursuites judiciaires. Par consé-

quent, l' En effet, nous trouvons un nombre de dépositions assez considérable qui toutes signalent l'imperfection du réseau électrique. Les uns affirment avoir vu des étincelles se produire sur 60, 80 centimètres; d'autres prétendent que l'électricité même éteinte, il y avait encore des filaments qui étaient rouges. D'autres prétendent que lorsqu'ils voulaient allumer, c'étaient les sonneries qui fonctionnaient et que lorsqu'ils voulaient sonner, ils allumaient leur appartement. En un mot, désarroi complet en ce qui concerne l'installation électrique.

Sans vouloir m'engager en quoi que ce soit puisque je suis obligé de m'en tenir au rapport que j'ai sous les yeux - et les enquêteurs ne concluent pas eux-mêmes - le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il y avait désorganisation complète dans l'appareillage électrique, que par conséquent, un court circuit a pu se produire.

Voilà par conséquent les éléments de l'enquête. Je puis vous donner quelques renseignements supplémentaires. Je puis notamment vous faire savoir que le procureur de la République a été saisi par le directeur de l'inscription maritime. Lorsque celui-ci eut terminé son rapport, il l'a, comme d'usage envoyé au procureur de la République. Le procureur de la République a cru devoir classer l'affaire en écartant la malveillance et en estimant que, dans les dépositions qui lui étaient envoyées, rien



ne pouvait donner lieu à des poursuites judiciaires. Par conséquent, l'affaire, de ce fait, s'est trouvée arrêtée en ce qui concerne la justice.

Le rapport que j'ai là est très long. D'après le dossier de l'enquête, il indique comment cela s'est passé dans telle ou telle cabine, sur le pont. Il y a tout de même quelques documents à retenir pour en tirer profit.

Il résulte que le feu a pris avec une certaine rapidité. Il a atteint les coursives. En peu de temps, tout était en flammes. Le rapport impute cette rapidité aux peintures, aux vernis et aux boiseries.

Il y a également quelques témoins qui ont sinon accusé du moins porté quelques très vagues soupçons sur des passagers; mais je dois dire très sincèrement que, pour ma part, j'ai un peu honte de donner lecture des noms qui sont cités dans cette enquête. Je tiens à vous déclarer tout de suite que rien ne peut être secret. Je suis tout disposé à vous envoyer une copie de l'enquête totale pour que vous puissiez, à tête reposée, parcourir toute l'enquête de la première à la dernière ligne. Ce serait trop long s'il fallait que je vous la lise aujourd'hui; mais je trouve tout naturel que toutes les pièces soient à la disposition de la commission de la marine du Sénat. Je vous ferai parvenir un exemplaire complet.



M. LE PRESIDENT. Je vous remercie.

M. LE MINISTRE. Des noms sont cités. Ils sont connus comme étant ceux de personnes très honorables. La police qui a été chargée de ces enquêtes prétend que ces personnes sont très connues et qu'elles jouissent d'une excellente réputation qui les met au-dessus de tout soupçon; elle affirme que ce sont des calomnies odieuses, de pouvoir citer les personnes que certains témoins ont cru devoir accuser.

Voulez-vous que je vous donne les noms ? (Dénégations.)

Si vous les voulez, je vous les donnerai. Je vais vous en citer un qui tombe sous les yeux. Je vois M. Langvillars, parent de M. Louis Dreyfus, qui est mort et qui n'avait aucune raison pour mettre le feu à bord du Philippar.

D'autres noms de même nature prouvent la légèreté avec laquelle certains témoins ont porté des accusations que l'enquête a repoussées et a qualifiées d'accusations odieuses.

En ce qui concerne l'incendie, les causes ne sont pas déterminées. Appartient-il au ministre de les déterminer ? Non, puisque l'enquête s'est tenue sur la réserve.

Ces réserves, je dois les avoir plus que les enquêteurs puisque les enquêteurs ont fait une besogne que je n'ai pas faite moi-même; par conséquent, je dois m'incliner devant les conclusions de leur rapport.



Tout de même, il nous est bien permis de trouver que les secours n'ont peut-être pas été donnés au moment où ils devaient prendre naissance. Il nous est permis de critiquer le temps qui s'est écoulé entre le premier signal de l'incendie et le moment où le commandant a été averti. Il nous est permis également de critiquer le moment où le commandant a été averti et le peu de temps dont il a disposé pour donner le signal d'alarme parce que c'est la preuve qu'il a fallu évacuer avec une très grande précipitation et qu'une évacuation faite dans de telles conditions ne pouvait être que périlleuse pour certains passagers car la précipitation a certainement déterminé l'affolement, cela ne peut pas faire l'ombre d'un doute.

L'enquête révèle - c'est un point à retenir - que l'électricité était en désarroi complet et qu'il y avait beaucoup d'étincelles en différents endroits, ce qui peut amener tout de même si l'on ne conclut pas d'une façon définitive, à supposer avec beaucoup de vraisemblance qu'un ou plusieurs courts circuits ont pu déterminer l'incendie.

Je ne m'étendrai pas, à moins que vous ayez des questions à poser. Avec votre autorisation, je voudrais m'arrêter, quitte à répondre à vos questions, d'autant plus qu'il vous sera loisible de prendre connaissance du dossier complet que je vous enverrai.

M. LE PRÉSIDENT. Il y a un autre passage plus grave concernant les conducteurs.



M. LE PRESIDENT. M. Le Bail voulait poser une question sur la composition de la commission.

Je pose une seconde question. Vous nous avez parlé des conditions défectueuses de l'installation du réseau électrique. Je voudrais que vous disiez si, comme il est déclaré dans le dossier de l'enquête, il n'existe pas un passager qui incrimine très nettement le matériel électrique employé sur le Philippar.

M. LE MINISTRE. Je vais vous lire cette pièce.

M. LE PRESIDENT. On m'a dit que certains commutateurs étaient de si mauvaise qualité que les isolants étaient en carton pâte et que certains conducteurs avaient des isolants qui ont pu être enflammés rien qu'à la présentation d'une allumette.

C'est certainement dans le rapport du directeur de la radiodiffusion.

M. LE MINISTRE. " Dans le type d'interrupteur examiné, le levier de commande intérieur des couteaux de contact avait toute l'apparence de carton comprimé et était combustible, comme la commission a pu s'en rendre compte."

M. LE PRESIDENT. Il y a un autre passage plus grave concernant les conducteurs.



M. LE MINISTRE. " Enfin, l'enveloppe isolante des conducteurs a été facilement mise en ignition à l'aide d'une allumette à la température de la salle qui n'avait rien de la température tropicale sous laquelle se trouvait la navire.

M. LE MINISTRE. On conçoit donc facilement l'incident au moment de l'atteindre les isolants des conducteurs.

enflammer la plaquette de bois verni sur laquelle était monté l'appareillage électrique..., etc. " Incident sur l'appareillage.

M. LE PRESIDENT. Sans que le fusible ait joué.

M. LE MINISTRE. La commission comprenait le directeur de l'inscription. M. LE MINISTRE. Il y a d'autres renseignements qui sont de cette nature.

M. HAARBLEICHER. On avait adjoint à la commission réglementaire, M. EVEN. Qui a reçu ce matériel ?

M. LE MINISTRE. Qui avait avec lui l'inspecteur de la navigation, le colonel des pompiers de Paris.

M. LE PRESIDENT. Le rapport a été transmis au parquet chef du service technique de l'office des pétroles.

M. LE MINISTRE. Le parquet a classé l'affaire. Il y a beaucoup de détails de la nature de celui que vous venez de souligner. C'est pourquoi je disais que malgré tout, on peut conclure alors que l'enquête ne conclut pas, que l'électricité a joué un rôle prédominant dans l'incendie du Philippar.

est-elle pas été donnée au titre des réparations ?



M. EVEN. Ces fournitures ont été reçues. Quelqu'un est responsable dans leur réception.

M. LE MINISTRE. Il y a des commissions de réception.

M. LE MOIGNIC. L'expérience a été faite au moment de la réception ?

M. LE PRESIDENT. C'est après l'accident sur l'appareil semblable.

M. LE MINISTRE. La commission comprenait le directeur de l'inscription maritime de Marseille.

M. HAARBLEICHER. On avait adjoint à la commission réglementaire, au directeur de l'inscription maritime qui avait avec lui l'inspecteur de la navigation, le colonel des pompiers de Paris, le chef de la radiodiffusion au ministère des P.T.T. et un ingénieur, chef de service technique de l'office des pétroles.

M. LE PRESIDENT. C'est-à-dire, à part l'inspecteur de la navigation, pas un marin !

M. CABART DANNEVILLE. Cette installation électrique n'avait-elle pas été donnée au titre des réparations ?



M. HAARBLEICHER. Pas celle-là.

M. SARI. J'aurais voulu demander à M. le ministre s'il pouvait donner des renseignements sur le fonctionnement de la commission de réception d'un navire. Comment la commission de réception reçoit-elle ? Quels sont les membres qui examinent les fournitures ? Comment les fournitures sont-elles examinées et reçues ?

M. HAARBLEICHER. Il y a des réceptions partielles de tous les appareils. Elles sont faites par le bureau Veritas qui donne la cote du navire. Ensuite une commission fonctionne et fait les essais du navire. Cette commission est constituée au port. Elle comprend le directeur de l'inscription maritime, les ingénieurs marins, le préfet.

M. BERGEON. A la suite des dispositions dont vous avez pris connaissance dans ce rapport, vos services ont-ils été appelés à arrêter certaines mesures ? Ces mesures ont-elles été immédiatement appliquées sur l'Atlantique ?

M. LE MINISTRE. Les services ont été appelés à prendre certaines mesures déjà appliquées sur les nouveaux navires en construction, le Paul Doumer qui a subi des transformations considérables, qui est construit d'une façon tout à fait différente des constructions anciennes, la Normandie dont la construction est



prévue avec des dispositions différentes. Même sur certains navires qui sont actuellement construits, on a fait apporter différentes modifications. Tout à l'heure, en vous parlant de l'Atlantique, je vous donnerai quelques renseignements. Je vous ferai également connaître les dispositions que je me propose de prendre par décret.

Vous aurez l'amabilité de me dire si elles vous conviennent ou si vous voyez quelque chose à ajouter. En tout cas, si elles vous conviennent, je les prendrai immédiatement par décret. Si, dans un avenir plus ou moins rapproché, vous avez à apporter quelques modifications dans une des garanties nouvelles, il sera toujours facile de les ajouter. Pour éviter le retour de ces étincelles, de ces défauts de l'installation électrique sur les deux bateaux reçus depuis ce moment-là, l'Aramis et le Maréchal Joffre, au lieu de nous contenter des procès-verbaux du bureau Veritas, nous avons fait faire par la commission de recette des essais du matériel électrique en faisant fonctionner l'électricité de tout le navire pendant plusieurs heures, de façon à vérifier si sur ces bateaux des défauts ne se produisaient pas.

Pour les deux bateaux reçus depuis ce moment-là, on a procédé à un essai de durée d'une installation électrique complète de tout le navire pendant plusieurs heures, de façon à vérifier si sur ces bateaux des défauts ne se produisaient pas. Nous avons repris toute l'installation électrique de ces deux bateaux.



M. BERGEON. Tout à l'heure, notre président faisait observer que, même dans le rapport de cette commission d'enquête, on avait fortement incriminé la valeur de ce matériel électrique. Il nous a cité des interrupteurs en carton, des enveloppes isolantes qui ne donnaient pas de garantie au point de vue de la sécurité.

M. LE PRESIDENT. Elles sont toutes combustibles. L'expert dit que, dans des circonstances atmosphériques différentes de celles de la mer Rouge, une allumette a suffi pour enflammer.

M. BERGEON. Dans ces conditions, ne convenait-il pas de faire rechercher sur les bateaux tout récents qui venaient de sortir des chantiers si on avait apporté lors de la construction de l'Atlantique d'autres mesures qui permettaient de s'assurer que cette construction répondait pleinement aux desiderata des meilleurs techniciens ou électriciens ?

Si cette valeur du matériel électrique telle qu'on l'a signalée à bord du Philippar était aussi peu sérieuse à bord de l'Atlantique, il y aurait là certainement une des raisons déterminantes de ce nouvel incendie qui a mis ce navire hors de service.

M. HAARBLEICHER. On a fait des essais nombreux et complets sur l'Atlantique : vérification des isollements, des appareils. L'équipage de l'Atlantique a déclaré qu'il n'avait jamais vu un accident électrique. Ce n'est pas la même construction.

Nous avons repris toute l'installation électrique de a à



Nous faisons des essais d'isolement. Nous avons surveillé cela c  
très près.

M. LE MINISTRE. L'équipage de l'Atlantique est unanime  
à déclarer que l'installation électrique était parfaite, qu'il  
n'avait rien observé d'anormal dans les appareils qui détermi-  
naient les courants. Il a fait connaître que tout fonctionnait  
bien et qu'il n'y avait rien d'anormal dans un endroit ou dans un  
autre. L'équipage est unanime pour dire que l'électricité a tou-  
jours admirablement fonctionné. Nous n'avons rien eu d'anormal,  
pas plus à la sonnerie que dans la lumière. Cela a été particu-  
lièrement étudié.



M. LE MINISTRE. Je n'ai certes pas à vous donner la conclusion du rapport qui ne nous est pas parvenu, l'enquête étant actuellement encore en cours.

Mais je puis vous dire que dès le début, aussitôt que l'incendie s'est produit, j'ai été moi-même à Cherbourg, pour y entendre les premiers témoins et savoir l'état d'esprit des rescapés - et l'on a interrogé ceux qui étaient les plus qualifiés pour fournir les renseignements, c'est-à-dire ceux qui étaient de service au moment où l'incendie s'est déclaré, ceux qui, par conséquent, pouvaient donner les indications les plus précises, les autres hommes du bord étant dans leurs couchettes à cette heure-là- parmi eux, le principal, c'est celui qui était de quart, un matelot qui était un veilleur de nuit qui se trouvait là.

C'est lui qui a donné l'alarme. Ce matelot a été interrogé le premier, parce qu'il n'a pas une excellente réputation. Est-ce à dire que c'est lui qui a mis le feu ? Je me garderai bien, bien entendu, de porter une accusation comme celle-ci. Toujours est-il qu'employé déjà dans une autre compagnie, il avait été renvoyé parce qu'il avait été de nombreuses fois poursuivi chez les uns et chez les autres, pour avoir facilité des embarquements clandestins. Il était considéré comme une tête un peu chaude.

Je répète que l'enquête n'ayant pas retenu de faits



contre ce matelot, il ne m'appartient pas de le retenir .  
 Mais si je signale ce fait, c'est pour déplorer que des  
 compagnies de navigation s'entourent d'un personnel qu'on  
 peut dire pour le moins douteux. Il y a assez de braves  
 matelots en chômage actuellement pour qu'on puisse trier sur  
 le volet ceux auxquels on confie la direction, comme  
 officiers, ou la surveillance d'un navire , en toute sécurité.  
 Ceux-là ont intérêt à vivre, eux et leurs familles,  
 plutôt qu'on prenne des gens qui ont été pris et condamnés  
 à plusieurs reprises.

Ce n'est pas que j'accuse cet homme de quoi que  
 ce soit, mais je déplore simplement que, dans la circons-  
 tance actuelle plus encore que dans n'importe quelle, on  
 ne s'entoure pas d'un personnel sûr, puisque, malheureusement  
 on a trop de choix, étant donné le chômage d'un personnel  
 de premier choix.

L'équipage, en général, écarte la malveillance.  
 Une personne autorisée du monde marin...

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION... du monde  
 syndical.

M. LE MINISTRE... nous a dit : " J'ai vu les 70  
 rescapés de Bordeaux. Ils sont unanimes à écarter la mal-  
 veillance. Ils concluraient plutôt à une imprudence."

Comment peut-on expliquer l'imprudence ? L'enquête



n'est pas terminée. Mais nous en savons déjà assez pour aborder déjà une idée.

D'abord, on a mis 30 matelots dans la même chambre. Le bateau, étant désarmé, on a été chercher les matelots des chambres voisines pour les réunir dans une seule chambre. Il y avait trente matelas en laine. Y a-t-il eu une combustion lente ? Je n'en sais rien. Nous ferons l'expérience pour voir ce que cela peut donner. Nous prendrons des matelas de même nature. Nous verrons ce qu'il en résultera à la même température.

M. TISSIER. Laine ou kapock ?

M. HARBLEICHER. On nous a dit : " On va vous remettre des matelas de la même composition ! "

M. LE MINISTRE. Ce n'est que dans le domaine des suppositions. Supposez qu'un homme de l'équipage, en transportant les matelas d'une chambre à l'autre, ait laissé tomber une étincelle de cigarette ou de pipe; la laine a pu couvrir le feu pendant deux ou trois jours. Cette hypothèse est encore permise.

On nous a dit, et ceci sera vérifié, que l'on avait désinfecté les cabines, que l'on avait mis de la mort aux rats. Je fais là-dessus encore des réserves. Ceci aurait été à base de phosphore.



M. LOUIS TISSIER. Ce n'est pas possible !

M. LE MINISTRE. Tant mieux !

M. LOUIS TISSIER. Cela ne prend pas feu !

M. HARBLEICHER. Nous avons demandé, à propos des peintures, des échantillons.

M. LOUIS TISSIER. M. Kling repousse cette hypothèse !

M. HARBLEICHER. Il n'était pas ennemi de la combustion spontanée !

M. LE PRESIDENT de la COMMISSION. Mais avec une autre cause !

M. LE MINISTRE. Monsieur Tissier, vous êtes chimiste et je m'incline.

M. LOUIS TISSIER. Vous faites bien de faire des expériences. Cela coupe court à toute discussion !

M. LE MINISTRE. Voici en ce qui concerne l'imprudence et le domaine des hypothèses devant lesquelles nous nous trouvons.

En ce qui concerne l'électricité, cela semble écarté d'après l'équipage. En ce qui concerne la malveillance, cela semble, également, écarté par l'équipage. Mais malgré tout,



c'est une hypothèse qui ne doit pas être rejetée de premier abord, même malgré l'avis de l'équipage; car s'il est de bonne foi, rien ne prouve qu'il ne se trouve pas lui-même dans l'erreur.

Nous ferons toutes les lumières possibles pour voir si la malveillance est réellement étrangère au sinistre.

Le ministre a été interrogé par des journalistes plus ou moins "empoisonnants" dans ces moments. Naturellement, je leur ai dit : " Je ne crois pas à la malveillance !

Je vous dirai, en toute sincérité, que si j'y avais cru vraiment, je ne leur aurais pas dit. Ce serait encore diminuer notre marine marchande et écarter d'elle les voyageurs qui ont recours à elle, surtout en cas de crise, et laisser croire que l'on peut être entouré de criminels chaque fois que l'on fait un voyage. Ce qui pourrait arriver de pire, c'est que l'on pense qu'à bord de chaque bateau, il y a quelqu'un qui vise à sa destruction.

Même si j'avais été aux trois quarts convaincu, j'aurais tenu le même raisonnement, même devant le Sénat.

J'ai fait toutes mes réserves pour la malveillance, car c'est un problème à étudier de très près. L'enquête sera poursuivie dans la direction de la malveillance, avec autant de ténacité que pour toutes les autres causes !

Arrivera-t-on à quelque chose ? Je le souhaite. Malheureusement, c'est très difficile.

Alors, messieurs, que reste-t-il actuellement de



cet incendie ? Quelle morale devons-nous en tirer ?

Nous devons surtout, à mon sens, tâcher qu'il nous serve de leçon pour l'avenir. Il faut que nous prenions les précautions les plus larges de façon à éviter, sinon le retour de incendies, tout au moins que nous arrivions à diminuer les chances d'incendie, dans une proportion considérable.

Je crois que c'est réellement répondre à votre désir que de se mettre au travail tout de suite pour apporter des mesures préservatrices qui, je l'espère, rassureront autant l'opinion que les passagers qui voudront prendre le pavillo français.

A cet effet, j'ai arrêté une série de mesures dont je vais vous donner lecture, si vous voulez bien me le permettre.

Mais auparavant, je remercie le Sénat d'avoir bien voulu mettre à l'ordre du jour de sa séance de mardi prochain la discussion d'un projet qui est essentiel et nécessaire, pour permettre d'appliquer des mesures importantes.

- " 1<sup>o</sup> - Inviter, par circulaire ministérielle, les inspecteurs de la navigation, lors des prochaines visites de partance à bord de tous les navires transportant plus de 50 passagers, à se faire assister d'un technicien du feu ( officier de sapeurs-pompiers) qui sera spécialement chargé de vérifier si la défense du navire contre l'incendie à bord répond, autant qu'il est possible et raisonnable



de le faire, aux exigences de la convention de Londres du 31 mai 1929.

"2°- A bord de tous les navires à passagers transportant plus de 250 personnes, il sera créé, dans un délai de six mois, une équipe de spécialistes de la défense contre le feu. Ces marins spécialistes seront titulaires d'un brevet spécial; ils recevront à cet effet une instruction appropriée dans un régiment de sapeurs-pompiers, à moins qu'ils n'aient déjà effectué ce stage durant leur service militaire.

" Leur nombre variera de 3 à 6 suivant le volume des locaux d'habitation du navire .

" En outre, sur les navires de plus de 15.000 tonneaux de jauge brute, il sera embarqué trois pompiers professionnels, spécialement affectés au service de la surveillance contre le feu et à l'entretien du matériel d'incendie.

" Tout ce personnel relèvera directement d'un officier, dit " officier de sécurité " qui sera, en outre, chargé, sous l'autorité du commandant, de vérifier l'application du contrôle des engins de sauvetage, de la surveillance des installations électriques, etc.

"3°- Indépendamment de cette instruction spéciale donnée à une fraction du personnel navigant pour la défense contre le feu, il sera désormais attribué une plus grande



importance, dans les programmes d'examens de la marine marchande, à la formation des officiers, relativement à la sécurité maritime. Une entente devra intervenir avec la marine militaire pour l'instruction pratique à donner aux élèves officiers pendant l'accomplissement de leur service dans l'armée de mer.

" 4°- pour les navires à passagers en construction, les mesures ci-après seront prescrites par circulaire ministérielle et codifiées ensuite dans le nouveau règlement d'administration publique traitant de la sécurité maritime.

" a) emploi du bois à bord

" L'emploi du bois sera totalement totalement interdit à bord :

" Dans les dégagements, escaliers, ascenseurs et cages d'ascenseurs ;

" Dans les échelles de service :

" Dans les roofs de passerelle et de T.S.F. qui devront être entièrement métalliques .

" Dans les coursives, , les placages en bois éventuellement utilisés devront être protégés par des cartons d'amiante en vue de réaliser autant possible l'incombustibilité. Les plafonds des locaux d'habitation seront faits en matière incombustible. Les lambourrages seront soit métalliques , soit rendus incombustibles par revêtement d'amiante ou tout autre procédé d'efficacité équivalente.



" Enfin, les ponts ne seront jamais bordés en bois à l'intérieur des emménagements ; toutefois, les parquets pourront éventuellement être autorisés avec interposition entre le pont et le parquer d'un mortier isolant à base d'amiante.

" b)-Tentures et tapis

" Toutes les tentures devront être ignifugées et les tapis rendus aussi incombustibles que possible. En particulier, les tapis de caoutchouc ne seront admis que s'il est prouvé des essais qu'ils ne favorisent pas la propagation du feu et qu'ils contiennent au moins 75 p.100 de matières neutres incombustibles.

" c)-Peintures et vernis

" La commission des peintures et tapis ignifuges, nommée par arrêté ministériel du 15 juin 1932, a déjà formulé un avis au sujet de l'interdiction à bord des peintures et vernis nitro-cellulosiques qui a fait l'objet de la circulaire ministérielle du 5 août 1931.

" Cette commission devra, dans le plus bref délai, déterminer la température d'inflammabilité maxima pour toutes les peintures, vernis et laques à employer à bord et fixer le pourcentage maximum admissible de matières combustibles entrant dans leur composition.

" d)- Ventilation et aération



" En cas de début d'incendie, il convient que l'arrêt de la ventilation soit immédiat: cet arrêt de tous les ventilateurs devra pouvoir être effectué par commande directe d'un poste central.

" e)-Isolation du poste de commandement et des cabines de T.S.F.

" Le poste de commandement et les postes de T.S.F. doivent jouer sur le navire le rôle de bastions de sécurité. Ils devront être métalliques et puissamment aérés afin de demeurer habitables en cas d'incendie; en outre, leur installation sera complétée par l'addition de plaques d'amiantes sur les tôleries des roofs.

" Enfin, sur les navires à passagers de plus de 10.000 tonneaux de jauge brute, il sera prévu deux postes indépendants de T.S.F., établis dans des parties distinctes du navire.

" f)Installations électriques

" L'aménagement électrique des navires sera établi en tenant compte des principes généraux portés au chapitre V ( page 15 et 17) de l'annexe II. En particulier, les installations de force et d'éclairage seront effectuées à l'aide de câbles convenablement isolés à un seul conducteur.

Les câbles revêtus d'une protection extérieure en



fil d'acier ou en feuillets métalliques, seront fixés à l'aide de colliers métalliques adaptés directement sur des fers profilés en contact avec la coque ou, si l'emploi de ces fers profilés est difficile, les conducteurs seront fixés sur des longerons en bois, et devront être reliés par une armature métallique à la coque.

" Les réparations de fortune qui pourraient être faites en cours de traversée aux divers circuits électriques devront être soigneusement revisés au port.

" Le matériel de signalisation électrique à distance et de détection d'incendie devra être entretenu d'une manière constante en parfait état et vérifié périodiquement sous la direction de l'officier de sécurité.

" Pour les navires à passagers en service, on vérifiera dans le plus bref délai que l'installation électrique répond dans son ensemble aux conditions sus-visées."

Cela s'applique aux trois quarts des navires qui peuvent circuler et qui sont déjà construits. Il y a certains points qui ne peuvent s'appliquer qu'aux bateaux neufs. Déjà, nous avons le Paul-Doumer, le Normandie, surtout ceux qui vont être construits; et ceci sera appliqué d'une façon implacable.

En ce qui concerne les navires qui sont déjà à la mer, ils seront dans la plus large mesure modifiés selon



les nouveaux procédés que je viens de vous faire connaître ; et là où il y a , bien entendu, du bois, dans ces navires, d'une façon continue, sur un nombre de mètres assez grand, je prescrirai d'interrompre le bois à certains passages, de façon que le feu ne puisse pas se continuer par la boiserie et que l'on mette des tôles ou du fibro-ciment ou une autre matière, pour qu'il n'y ait pas de continuité dans la boiserie.

Voici les modifications que je me propose d'apporter à la construction navale, et le plus rapidement possible, avec l'espoir que si elles sont ~~insuffisantes~~ insuffisantes, étant donné que vous êtes des professionnels de la navigation et des hommes qui ont une très grande pratique de la marine , vous pourrez encore les modifier en mieux. Je le souhaite autant que tout autre. Vous pouvez en être certains, étant donné les désagréments considérables qu'il y a à voir notre marine exposée, comme elle l'a été depuis quelques années.

M<sup>r</sup> SARI. Je reviens sur une question, toujours la même.

Quelles seront les mesures prises à l'égard des navires qui sont actuellement en service. Vous avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre, que les installations électriques seront vérifiées...

M. LE MINISTRE. Je reprends ma lecture, à ce sujet :



- " La visite de partance spéciale indiquée au paragraphe II de l'annexe I, et confiée à l'inspecteur de la navigation assisté d'un technicien du feu est à entreprendre dès maintenant et au fur et à mesure des départs sur tous les navires français transportant plus de 50 passagers;

" 2°- la création de spécialistes du feu est à réaliser dans un délai maximum de six mois sur tous les navires transportant plus de 250 personnes, conformément aux indications du paragraphe III de l'annexe I;

" 3°- A l'occasion de travaux de refonte des navires à passagers ou lors de leurs réparations, les prescriptions contenues au paragraphe V de l'annexe pour les navires en construction devront être appliquées.

" En outre, dès maintenant, on peut, pour tous les navires à passagers :

" a) prescrire l'ignifugation des tapis et tentures

" b) supprimer toutes peintures et tous vernis nitro-cellulosiques ;

" c) examiner sur chaque navire quelles matières ou objets combustibles peuvent être supprimés; en particulier supprimer le bois dans les locaux de la T.S.F. et prescrire, pour l'accès à ces locaux, des échelles entièrement métalliques ainsi que l'installation de rideaux pare-fumée :

" d) faire procéder à la vérification de toutes les installations électriques; lorsque les câbles sont revêtus



d'une protection extérieure en fils ou feuillards métalliques, vérifier si les conducteurs sont mis en contact direct avec la coque par une armature métallique.

" Les câbles et les fils électriques devront être visibles. "

M. SARI. Aurez-vous un procès-verbal pouvant établir, à un moment donné, les responsabilités de ceux qui sont chargés de la sécurité, je ne dis pas à chaque départ, mais à des époques régulières. Je demande que cette vérification soit faite à des époques régulières.

M. LE PRESIDENT de la COMMISSION. Il y a un cahier de visite.

M. SARI. Celui qui établit qu'un navire est en bon état de navigabilité doit s'assurer s'il est à l'abri du feu. Sans cela, nous n'avons aucune sécurité. Vous allez prendre des décrets qui sont très bien et même des mesures législatives qui seront parfaites. Si ceux qui seront chargés de les faire exécuter, en ayant le souci de leurs responsabilités, les appliquent avec toute leur rigueur, nous aurons satisfaction; sinon, nous aurons toujours les mêmes inconvénients.

Il serait bon de faire sentir aux fonctionnaires qui sont chargés de ces vérifications, que leur responsa-



bilité est directement engagée par leur signature; et l'on doit pouvoir, à un moment donné, leur en demander la trace.

M. LE MINISTRE. On a dit que quelques-uns de ceux qui sont chargés de faire les procès-verbaux font leur métier d'une façon un peu légère ....

M. SARI. Je fréquente beaucoup les navires qui font le service de la Corée. Cela marche mieux depuis que nous avons eu à enregistrer des sinistres retentissants. Mais jusqu' alors, les poulies étaient passées au ripolin. Je prends cet exemple pour vous montrer que l'inspecteur de la navigation n'a pas rempli son devoir, comme il le devait.

Si, pour le courant électrique, on continue à faire les vérifications dans les mêmes conditions, nous ne serons pas à l'abri d'un désastre.

M. LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION. M. Sari a raison de s'élever si telle est la situation. En qualité d'ex-officier de la navigation, je puis vous dire que la loi et les règlements font obligation aux inspecteurs de faire des exercices d'embarcation,, de même qu'ils lui imposeront, dans l'avenir, de faire certaines constatations.

M. LE MINISTRE. Nous faisons des officiers de sécurité qui auront place à bord. Nous pouvons créer tout de même quelques officiers de sécurité qui iront tantôt dans un port, tantôt dans un autre.



M.SARI. Seront-ils écoutés . Et s'il n'y a pas un rapport signé et qui puisse, à un moment donné, être produit ....

M. LE MINISTRE. Il faudra un rapport!

M.SARI. De telle façon que s'il y a un sinistre, on verra la responsabilité de l'officier de sécurité ou de l'armateur. L'officier de sécurité fera un rapport ?

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION. Ils ont tout autorité pour cela.

M.SARI. L'officier de sécurité n'aura comme autorité que celle qu'on lui donnera vis-à-vis de l'armateur. Il faut que l'officier de sécurité ait sa responsabilité engagée.

M.LEBLANC. Dans les mesures que vous avez prévues, monsieur le ministre, vous mettez à bord beaucoup de techniciens du feu, c'est-à-dire des pompiers. Ne serait-il pas préférable d'avoir d'abord des techniciens de l'électricité?

M. LE MINISTRE. A bord de tous les navires, il y a un mécanicien électricien.

M.LEBLANC. Il devra subir une année comme pour les pompiers.

M. LE MINISTRE. Il devra connaître aussi bien la technique électrique. Je vous l'ai dit .



M. LOUIS TISSIER. Ce qui serait très important, c'est que les réparations concernant l'électricité soient exécutées par des techniciens étrangers au service du bord, quand le navire arrive à une escale.

M. HARBLEICHER. Je viens de le dire.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION. Je voudrais, monsieur le ministre présenter trois observations sur les mesures que vous allez prendre. Je voudrais d'abord compléter ce qu'a dit M. Leblanc.

Vous dites qu'au cours de la visite, l'inspecteur de la navigation sera accompagné d'un officier de pompier et plus tard par un technicien du feu. Il serait préférable de faire accompagner l'inspecteur de la navigation d'un spécialiste des questions électriques. C'est que la grande angoisse qui nous étreint à l'heure actuelle vient de ce que nous ignorons les causes exactes du feu mais que nous les attribuons à une défectuosité des canalisations électriques.

Vous voulez mettre un capitaine de sapeurs-pompiers. Nous savons ce qu'il en est. C'est peut-être le boulanger d'à-côté qui arrive capitaine. Quel secours technique apportera-t-il ?

Au contraire, des spécialistes, vous en trouvez dans tous les ports. Ils pourront faire sérieusement leur devoir et vraiment apporter un concours utile à la sécurité.



M. LE MINISTRE. Sur ce premier point, je vous remercie. Je vais apporter une modification dans ce sens.

M. LE PRESIDENT de la COMMISSION. Au sujet du pompier professionnel que vous avez l'intention d'embarquer à bord, c'est le marin qui va vous parler; il sait ce que peuvent faire les hommes du bord; il connaît leurs facultés d'assimilation pour la défense du bateau.

Les marins ont quelque chose qu'aucun technicien ne pourra avoir; c'est le sixième sens, le sens marin. Et vos pompiers professionnels devront être recrutés parmi nos équipages. Il s'assimileront vite. Le colonel Poudroux, après avoir examiné ce qui fut fait pour la protection du navire, n'a-t-il pas déclaré que les pompiers de Paris n'auraient pas mieux fait !

M. LE MINISTRE. J'ai parlé de marins spécialisés et dans les grands paquebots de deux ou trois pompiers professionnels. On est marin ou pompier; si l'on est plus pompier que marin, je reconnais qu'on est un mauvais marin.

M. LE PRESIDENT DE LA COMMISSION. Vous embarquez à bord des pompiers. Supposez que deux heures après le départ un incendie éclate. Vous irez chercher vos pompiers !

M. LE MINISTRE. Ces pompiers feront partie de l'équipage. Ils prendront le quart. Ce sont des hommes de nuit. Il y en aura trois de jour et trois de nuit.



M. LE PRESIDENT. Je suis d'accord avec le directeur de la flotte de commerce en ce qui concerne le grand travail de contrôle et d'entretien. C'est l'officier de sécurité qui devra être spécialisé. Ce ne devrait pas être un lieutenant de seconde classe, mais un capitaine sur le point de passer commandant.

C'est un capitaine au long cours ancien en grade qui devra être officier de sécurité. C'est sur celui-là que je compte le plus.

La troisième observation a son poids. Nous approuvons toutes ces mesures que vous venez de rédiger et tout ce que vous pourrez faire pour augmenter la sécurité à bord des bateaux. Nous ne demandons pas mieux de les voir appliquer.

Vous allez prendre des dispositions qui ne sont pas appliquées internationalement.

Vous venez de préparer toute une liste de transformation. Les règlements d'administration publique paraîtront bientôt par application de la loi que le Sénat va voter mardi et que la Chambre l'espère, adoptera sans modifications. Ces mesures sont déterminées par des commissions. Ne pourriez-vous pas, dans huit jours convoquer une commission dans le genre de celle qui a présidé aux travaux ?

M. LE MINISTRE. C'est ce que j'ai fait.



M. LE PRESIDENT. Je m'excuse. Je retire mon observation.

M. LE MINISTRE. J'ai convoqué la commission qui s'est réunie deux fois. Il y avait MM. Fabre, Romain et Lévy. Toutes les mesures dont je viens de vous donner lecture ont été acceptées.

M. LE PRESIDENT. Toutes ces sommités de la marine marchande réunies devaient vous apporter le maximum de sécurité pour un minimum de frais.

M. LE MINISTRE. Je leur ai donné lecture des mesures. C'est en complet accord avec eux, sans réserve que je vous les apporte. Nous demandons la sécurité de nos navires. Si les marines étrangères veulent une sécurité moins grande, c'est leur affaire. Nous ne devons pas continuer à laisser nos beaux bateaux être la proie des flammes parce que les étrangers auraient peut-être moins de sinistres qu'eux et se désintéresseraient de la question. Cela n'empêche pas que nous irons à Londres, que nous demanderons l'application de ces mesures et que nous n'attendrons pas que les étrangers les aient mises en pratique.

Immédiatement, dans les ports français, ne pourront rentrer que les navires protégés de cette façon. Différentes nations comme l'Italie imposent pour les bateaux un minimum.



M. LE PRESIDENT. Pour le transport de ses émigrants. Il pougir. C'est un bateau qui a vingt ans. A présent, on ne peut pas. M. LE MINISTRE. Nous pouvons imposer aux bateaux qui viendront dans les ports français de prendre des mesures de sécurité aussi larges que celles que nous prenons. Le, même, tout de même, au point de vue de l'électricité, tout le monde connaît que M. BRINDEAU. On a fait beaucoup de bruit autour du commencement d'incendie qui s'est produit à bord du paquebot France. Nous serions heureux d'avoir quelques renseignements à ce sujet.

M. LE MINISTRE. L'incendie qui s'est produit est absolument insignifiant. Je dirais même que le plus grand tort a été que les pompiers s'y rendent parce qu'ils ont toujours la prétention de se déranger pour quelque chose qui en vaille la peine et donnent des compte rendus plus grands que la réalité. Le commandant des pompiers a dit : " Heureusement que nous étions là ! "

D'après des renseignements, tout était fini. J'ai vu hier le président du port autonome du Havre. Il m'a dit : " Dix minutes ou un quart d'heure après l'incendie, on aurait pu très bien habiter la cabine ! "

M. EVEN. Quelle était la cause ? par exemple sur la ligne des Indes qui se sont les deux chaudières qu'on laisse.



M. LE MINISTRE. L'électricité. On a vu au plafond le fil rougir. C'est un bateau qui a vingt ans. Evidemment maintenant, on commence à avoir l'expérience et on sait comment il faut construire les bateaux.

Vous me direz que l'Atlantique en est la preuve. Oui, tout de même, au point de vue de l'électricité, tout le monde reconnaît que ce n'est pas de ce côté là; mais ce qu'il y a de plus dangereux, ce sont les modifications que subissent les bateaux au cours de leur existence. Ils sortent avec toute la sécurité voulue. Puis, on ajoute des appareils dans les cabines ou dans les cuisines. L'électricité donne une force plus grande qu'on ne le prévoyait quand le bateau a été mis à la mer. Il n'y a pas de

line, le C'est surtout là où l'attention doit être attirée d'une façon particulière; c'est sur les modifications profondes que subissent les navires au cours de leur existence, qui peuvent déterminer l'incendie, alors qu'ils ont été construits pour une force moindre. M. EVEN. Nous allons avoir à voter un projet concer-

nant la sécurité à bord des navires. Avez-vous l'intention de

reconst M. LOUIS TISSIER. Je voulais féliciter M. le ministre de la marine marchande en ce qui concerne le corps des pompiers à bord. J'ai pu constater en naviguant sur les grands bateaux que dans la nuit, en particulier, quand on donne des fêtes, il n'y a plus personne pour la surveillance. J'ai vu par exemple sur la ligne des Indes que ce sont des boys chinois qu'on laisse.



Quand l'incendie se déclare, pourquoi le commandant n'est-il pas prévenu ? C'est parce qu'il n'y a personne, parce qu'on emploie les matelots à servir la limonade ou à des fonctions semblables.

Quand il y aura des pompiers spécialisés, ils n'auront que cela à faire.

M. LE MINISTRE. A la vérité, je ne voudrais pas froisser M. le Président qui défend la marine parce qu'il l'aime beaucoup, parce qu'il a été lui-même à la peine quand la navigation était plus pénible qu'aujourd'hui, ce qui fait souvent défaut, c'est l'autorité à bord des bateaux. Là où il n'y a pas de discipline, les risques sont beaucoup plus grands. Malheureusement, que ce soit à bord des bateaux ou ailleurs, l'autorité se perd et les risques augmentent.

M. EVEN. Nous allons avoir à voter un projet concernant la sécurité à bord des navires. Avez-vous l'intention de reconstituer le comité supérieur d'hygiène qui dort depuis longtemps ?

M. LE MINISTRE. D'autant plus que les marins le réclament aussi.



M. EVEN. Avez-vous l'intention de le sortir de ce sommeil ?

M. LE MINISTRE. Oui.

M. LE MOIGNIC. Je voudrais présenter une simple observation. Depuis que les navires existent, il y eu des incendies. Ces incendies ont été limités; on a fini par les éteindre.

Aujourd'hui, voilà le Philippar et l'Atlantique qui flambent en quelques minutes. Je ne sais pas ce que le personnel peut faire lorsqu'on voit les flammes jaillir et embraser tout le bateau. Il y a là un phénomène nouveau. Est-il dû aux installations électriques défectueuses ou aux matières qui sont à bord ?

M. LE MINISTRE. Il y a des matières inflammables.

M. LE MOIGNIC. Cela existait sur les anciens navires.

M. LE MINISTRE. Avec moins de luxe que sur les navires actuels. Si on voulait dépenser moitié moins pour le luxe, on ferait beaucoup pour la sécurité.

Je vous ai montré combien de temps a duré l'incendie avant que l'alarme soit donnée sur le Philippar. Voilà un bateau qui a brûlé plus de trois quarts d'heure avant que le commandant ait été prévenu !



On peut tout de même estimer qu'à la vérité, si l'alarme avait été donnée immédiatement, on se serait rendu maître du feu.

M. LOUIS TISSIER. Cela brûlait déjà avant. Si le service de sécurité avait été bien fait, on s'en serait aperçu.

M. LE PRESIDENT. Au nom de la Commission, je vous remercie, monsieur le ministre, non seulement des déclarations que vous avez faites, qui nous donnent toute satisfaction, mais aussi de la spontanéité avec laquelle vous avez demandé à être entendu.

Mardi prochain, nous aurons une très grosse discussion. La plupart des questions seront évoquées en séance publique.

Quand vous nous aurez donné, en les développant, toutes les raisons que vous avez apportées ici, l'opinion publique trouvera quand même un apaisement à la pensée que, presque immédiatement après ce sinistre effroyable qui nous prive de notre plus belle unité, vous avez pris des mesures pour empêcher le retour de semblables catastrophes.

M. LE MINISTRE. Je remercie la Commission de sa bienveillance.

(M. le ministre et M. Haerbleicher se retirent.)



COMMISSION DE LA MARINE

Séance du mercredi 21 février 1934

AUDITION

de M. PIETRI

Ministre de la Marine

M. RIO, président. Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue à la commission de la marine. Vous n'êtes pas un inconnu pour nous puisque, il y a quelques années, vous avez déjà dirigé ce département, et je suis persuadé qu'après votre passage de la rue Royale à la rue Saint-Dominique votre pensée ne s'est pas détachée de ce magnifique département de la marine dont vous avez, à des heures graves, assumé la direction.

Je voudrais vous répéter devant mes collègues de la commission ce que je vous disais dans mon cabinet l'autre jour. La commission de la marine du Sénat ne cherche pas à créer des difficultés au Gouvernement, ce n'est pas une machine de guerre contre les ministres en place. La commission n'a jamais eu d'autre but, sans distinction de parti, que le bien du pays par le développement de la marine, et je suis d'accord avec tous mes collègues pour vous dire que nous n'ambitionnons qu'une chose : c'est d'être comptés parmi les premiers de vos collaborateurs.



Monsieur le ministre, vous avez reçu un questionnaire qui vous montre l'état d'esprit de la commission de la marine. Elle vous a demandé de venir parce que les réponses écrites qu'elle a reçues n'ont pas dissipé l'inquiétude, l'angoisse qu'elle éprouve au sujet de notre défense nationale. Elle va vous demander des précisions afin que ces inquiétudes soient dissipées; ou, si elles ne peuvent l'être, elle vous demandera de lui fournir des moyens de vous aider à les apaiser le plus rapidement possible.

Si vous le voulez bien, pour l'ordre de la discussion, nous allons observer l'ordre du questionnaire et diviser vos explications en trois parties.

1° Situation des stocks de combustibles liquides;  
2° Question de la défense des côtes; 3° Question de l'aéro nautique maritime.

En ce qui concerne les combustibles liquides, vous nous avez dit que, par le jeu des crédits d'anticipation, vous avez pu éviter l'interruption des travaux. Les 45 millions mis à votre disposition ont permis de les continuer. Maintenant que ces 45 millions sont épuisés, qu'allez-vous faire pour mener ces travaux à bien? En d'autres termes, le projet de loi spécial que vous nous annoncez dans votre réponse écrite est-il au point? Quand va-t-il être déposé? Puisqu'on parle d'une prochaine séparation des Chambres, ce projet de loi spécial pourra-t-il, dans votre pensée, être voté avant la séparation?

Dans le second questionnaire que je vous ai adressé, je vous ai fait part des inquiétudes de la commission au sujet



de certains travaux en projet, savoir la construction de réservoirs aériens pour combustibles liquides. Il n'en reste plus à construire qu'une toute petite partie, pour 2700 tonnes, je crois. Etant donné les difficultés de la défense de ces réservoirs, ne serait-il pas possible, si on n'a pas commencé les travaux, de prévoir des réservoirs souterrains au lieu de réservoirs aériens ?

M. PIETRI, ministre de la marine. Messieurs, je commence par remercier la commission de la marine du Sénat et son président de l'accueil qu'ils veulent bien me faire. Votre président m'a dit que je devais considérer les membres de la commission comme des collaborateurs : rien ne pouvait m'être plus sensible. Je sais les grands services que la commission a rendus à la marine par les observations qu'elle a présentées à diverses reprises concernant l'état d'avancement des travaux intéressant la défense nationale. Je l'en remercie encore.

Vous avez émis le vœu que le ministre de la marine vînt s'expliquer devant vous de certaines questions qui en effet, comme celle des combustibles liquides, celle de la défense des côtes et celle de l'aéronautique maritime, sont importantes et sont même pour l'instant un peu critiques. J'ai déféré à ce vœu avec le plus grand plaisir. Si vous le voulez bien, nous sérierons les questions comme l'a indiqué M. le président. Je commencerai par les combustibles liquides. Je crois bon également, si vous me permettez de proposer cette



méthode de travail, que je vous présente un aperçu général de la question, quitte ensuite à entrer dans des détails plus précis.

J'ai d'ailleurs à cet effet demandé à M. l'amiral Durand Viel, chef d'état-major général de la marine, et au directeur de mon cabinet militaire, M. l'amiral Darlan, de me seconder dans cette tâche. J'ai demandé enfin à M. le capitaine de frégate Battet, plus spécialement versé dans les questions d'aéronautique maritime, de m'accompagner également.

En ce qui concerne les combustibles liquides, la défense des côtes et l'aéronautique maritime, il est exact, comme l'indique votre président, qu'un projet a été déposé en blanc, sous le numéro 2.808, sur le bureau de la Chambre. Il intéresse à la fois les départements de la guerre, de la marine et de l'air. La marine y figure pour 815 millions, et, répondant à la seconde question posée par M. Rio, j'indique que nous allons substituer ces jours-ci à ce projet en blanc un projet explicite, et que mon intention est de le faire voter par la Chambre et par le Sénat avant la séparation éventuelle des Chambres. Je crois donc sur ce point donner pleine satisfaction à la commission de la marine.

Comment a été agencé de projet en ce qui concerne les combustibles liquides ? Au cours de l'examen du projet de budget de 1934, il avait été décidé, en accord d'ailleurs avec le ministre du budget, qu'une somme de 300 millions serait distraite du budget lui-même pour être comprise dans



fini par s'arrêter à quatre mois et demi de consommation. Il un projet de loi spécial, portant autorisation d'un programme semble que ce <sup>la</sup> est suffisant pour réaliser l'organisation des de travaux pour constitution d'approvisionnements en combustibles liquides et l'organisation défensive des frontières maritimes, et fixant le mode de paiement des dépenses correspondant des approvisionnements de combustibles fût régulièrement pondantes.

Sans doute, le procédé qui consiste à détourner du budget placés, pour la conduite même des opérations, dans une situation des dépenses qui sont évidemment des dépenses ~~budgetaires~~ de premier établissement, mais qui sont de nature à se reproduire tous les ans, n'est peut-être pas très orthodoxe. Du moins, en l'espèce, nous permet-il de joindre à ces 300

millions distraits du budget un certain nombre d'autres dépenses grace auxquelles nous pouvons envisager un programme plus étendu et portant sur quatre années.

Pour les combustibles liquides, il s'agit de 595 millions. Vous connaissez la question des combustibles liquides. L'activité intense de la flotte au commencement des hostilités pour protéger les transports de troupes et de matériel entraînera une consommation particulièrement élevée de combustibles.

A ce moment, il est presque impossible de penser à d'autres sources de ravitaillement. Des délais sont nécessaires pour organiser les tractations que vous devez comprendre.

Il était indispensable que la flotte fonctionne dès le début, et il s'est agi de fixer le nombre de mois pendant lequel le stockage ainsi prévu devait permettre à la flotte d'être approvisionnée directement en combustibles liquides.

On avait d'abord pensé à stocker une quantité de combustibles correspondant à neuf mois de consommation. On a considéré que c'était excessif, on s'est rabattu à six mois, et on a



fini par s'arrêter à quatre mois et demi de consommation. Il semble que ce soit suffisant pour réaliser l'organisation que j'indique. On doit penser que, si au bout de quatre mois, il n'était pas possible de tout organiser pour que le renouvellement des approvisionnements de combustibles fût régulièrement assuré, ce serait alors évidemment que nous nous trouverions placés, pour la conduite même des opérations, dans une situation fort difficile, pour ne pas dire définitivement inférieure.

Quel était le programme minimum à réaliser sur ces bases  
Le voici :

1.232.000 tonnes de mazout; 115.000 tonnes de gas-oil;  
23.000 tonnes de lubrifiants.

Quelle était la capacité de logement disponible au 1<sup>er</sup>  
janvier 1934 ? 562.000 tonnes <sup>pour le</sup> ~~de~~ mazout; 72.000 tonnes pour  
la gas oil; 13.000 tonnes pour les lubrifiants. C'est-à-dire  
peu près la moitié de ce qui nous serait nécessaire pour le  
délai que j'ai indiqué.

La dépense prévue en août 1933 pour l'achèvement des travaux déjà commencés s'élevait à 240 millions. La dépense à prévoir pour les parcs non encore commencés et pour travaux neufs d'aménagement était de 285 millions ; total, pour les travaux commencés et les travaux à entreprendre : 525 millions. La dépense prévue pour le remplissage des réservoirs à leur entrée en service est de 144 millions.

Depuis lors, le département a pu disposer, comme l'indiquait tout à l'heure M. le président, de façon à ne pas arrê



les travaux entrepris, d'abord d'un crédit d'anticipation de 30 millions accordé par décret du 30 juillet 1933, puis d'un crédit de 45 millions ouvert le 15 décembre dernier sur un compte d'avances à régulariser.

Il reste les 75 millions qui correspondent à de l'argent dont nous avons déjà eu la disposition, des 475 millions qui concernent la dépense nécessaire pour la réalisation du programme concernant les combustibles, il reste les 595 millions dont je vous parlai tout à l'heure et qui correspondent à la dépense prévue.

Quelle est la part là-dedans qui correspond exactement à l'achèvement des travaux déjà entrepris. J'ai l'indication dans un annexe; elle se monte à 185.785.000 francs. Il s'agit de Cherbourg, de Brest, de ... et de Toulon, d'Ajaccio, de Dakar, de Port-de-France, etc.

Ce sont des dépenses régulièrement engagées en vertu des marchés passés pour l'exécution du budget de 1933 et des budgets antérieurs conformément au programme des travaux soumis chaque année aux commissions des finances du Parlement.

Quelles sont maintenant les dépenses à engager en 1934 pour des travaux nouveaux; ils figurent à l'annexe II; ils se montent à 285 millions.

(lecture)



soit au total 75 millions de francs imputables sur l'exercice 1933 et qui ont été demandés sous forme de crédits supplémentaires. Si nous défalquons les 75 millions qui correspondent à de l'argent dont nous avons déjà eu la disposition, des 275 millions qui concernent la dépense nécessaire pour la réalisation du programme concernant les combustibles, il reste les 595 millions dont je vous parlai tout à l'heure et qui correspondent à la dépense prévue.

Quelle est la part là-dedans qui correspond exactement à l'achèvement des travaux déjà entrepris. J'ai l'indication dans un annexe; elle se monte à 165.785.000 francs. Il s'agit de Chebourg, de Brest, de            et de Toulon, d'Ajaccio, de Dakar, de Port-de-France, etc.

Ce sont des dépenses régulièrement engagées en vertu des marchés passés pour l'exécution du budget de 1933 et des budgets antérieurs conformément au programme des travaux soumis chaque année aux commissions des finances du Parlement.

Quelles sont maintenant les dépenses à engager en 1934 pour des travaux nouveaux; ils figurent à l'annexe II; ils se montent à 285 millions.

(lecture)

et 42.750 à Saigon,

M. LOUIS TISSIER. Ne serait-il pas possible

d'arrêter ces dépenses?



Voici, messieurs, ce que j'avais à vous indiquer et ce qui concerne le programme des combustibles. Je crois qu'il vaut mieux maintenant que je réponde aux questions que vous voudriez bien me poser.

M. LOUIS TISSIER. Quelle est, en général, l'épaisseur des défenses qui sont au-dessus des réservoirs ?

M. LE MINISTRE. Il y a deux sortes de souterrains. Nous avons des parcs-cavernes à Oran, Bizerte et Ajaccio.

M. LE GENERAL MESSIMY. A Oran, il y a une montagne

M. LE MINISTRE. Il s'agit de 200 mètres environ.

M. LOUIS TISSIER. Les souterrains sont-ils à l'abri des obus ?

M. LE MINISTRE. Oui, mais il n'en est pas de même du parc enterré dont l'entrée tout au moins est vulnérable.

M. MARTIN-BINACHON. Poursuit-on actuellement à Bizerte, à Dakar et à Saïgon la construction de parcs aériens ?

M. LE MINISTRE. 47.000 à Bizerte, 19.000 à Dakar et 42.750 à Saïgon.

M. LOUIS TISSIER. Ne serait-il pas possible d'arrêter ces dépenses ?



on fait tous les réservoirs en souterrains !

M. LE MINISTRE. Cela me paraît très difficile, parce que ces parcs sont déjà en construction.

M. LOUIS TISSIER. Ne pourrait-on pas les placer ailleurs, quitte à donner quelque chose aux entrepreneurs ? Nous avons de nouvelles raffineries qui s'installent et qui ont besoin de réservoirs. Peut-être trouverait-on là le moyen de donner satisfaction aux constructeurs, avec une nouvelle ristourne.

M. LE MINISTRE. Je prends note de votre suggestion monsieur le sénateur ; mais cela dépend entièrement de l'état d'avancement des travaux.

M. LOUIS TISSIER. Il faut le faire, même s'il y a une légère perte !

M. L'amiral DARLAN. Les industries de raffinage construisent d'une façon très simple, 100 ou 200 tonnes. La dépense serait considérable.

M. LE PRESIDENT. Pour les constructions en projet, la commission vous demande de n'en prévoir que de souterrains.

M. l'amiral DARLAN. La technique des souterrains n'a été établie que depuis trois ans. Les Anglais qui avaient employé le ciment ont eu toute sorte de déboires parce que le ciment s'était mélangé au mazout. Maintenant,



on fait tous les réservoirs en souterrains ! Les millions qui font un total de 595 millions, pour établir le programme

M. LE MINISTRE. Il y a un autre parc en construction sur quatre ans.

La répartition par exercice est un peu différente. service, tous aériens : Cherbourg, Brest, Lorient, Indret, Ajaccio, Bizerte, Oran, Casablanca, Dakar. Voici des chiffres les années suivantes : 1937 millions en 1934 ; 208 millions en 1935 ; 112 millions en 1936 ; 52 millions en 1937 et 23 millions en 1938. Lorient, 95.000 tonnes ; Bizerte, 47.500 ; Dakar, 19.000 ; Saïgon, 42.000 ; Diego-Suarez, 19.000 ;

Souterrains en construction : Cherbourg 76.000 ; Ajaccio, 19.000 ; Bizerte, 66.500 ; Oran, 47.000 ; en projets de souterrains, bien entendus : Berre 95.000 ; Toulon, 95.000 ; Alger 47.500. marine.

Vous venez de dire, monsieur le ministre, que le Nous avons déposé, M. le ministre de la guerre, total des crédits afférents aux trois départements militaires M. le ministre de l'Air et moi, sur le bureau de la Chambre voisinaient trois milliards ; avez-vous chiffré un projet de loi en blanc qui porte un total de trois globalement les sommes qui seraient demandées : tant pour milliards dans lequel la marine figure pour 825 millions ; la marine, tant pour la guerre, tant pour l'air. Les parcs à combustibles liquides, 595 millions ; défense des côtes, 80 millions ; aéronautique ~~mixte~~ maritime 150 millions. D'après les renseignements que j'ai recueillis au ministère de la guerre, on suppose que le ministère des Finances, lorsqu'il se trouvera en face de cette demande de millions à répartir sur trois ou quatre ans. Il y a même un projet qui porte sur cinq ans.

trois milliards, demandera à la marine, à l'air et à la guerre. Comme source de crédits, il ya 500 millions extraits du budget de 1933 dont le ministre du budget s'est débarrassé, en ce qui concerne le budget de 1933, en employant le raisonnement suivant : du moment que vous déposez un projet de loi spécial, débarrassez-moi de ces 500 millions extraits du budget de 1933. On a profité de la circonstance

l'a fait entendre hier :



pour ajouter à ces 300 millions les 300 autres millions qui font un total de 595 millions, pour établir le programme sur quatre ans. Les milliards peuvent subir des abattements ?

La répartition par exercice est un peu différente. La première année, on a besoin de marchés plus forts que les années suivantes: 197 millions en 1934; 208 millions en 1935; 112 millions en 1936, 52 millions en 1937 et 23 millions en 1938.

M. LE GENERAL MESSIMY. Je m'adresse plus encore à l'ancien ministre de la défense nationale qu'au ministre actuel de la marine.

Vous venez de dire, monsieur le ministre, que le total des crédits afférents aux droits départements militaires avoisinaient trois milliards; avez-vous chiffré globalement les sommes qui seraient demandées: tant pour la marine, tant pour la guerre, tant pour l'air ?

D'après les renseignements que j'ai recueillis au ministère de la guerre, on suppose que le ministère des finances, lorsqu'il se trouvera en face de cette demande de trois milliards, demandera à la marine, à l'air et à la guerre, de réduire de 33 p.100. M. le maréchal Pétain me disait ces jours-ci: "Je demande telle somme; mais j'ai des raisons de craindre qu'une fraction important un quart peut-être, sera abattue !"

M. LE PRESIDENT. M. le ministre des finances nous

l'a fait entendre hier !



M. LE GÉNÉRAL MESSIMY. Est-ce que les trois ministres de la défense nationale considèrent que cet ensemble de crédits de trois milliards peut subir des abattements ? Est-ce qu'il ne vaut pas mieux admettre que l'échelonnement des dépenses se fera sur un nombre d'années plus important. Et puisque chacun de ces trois ministres a considéré qu'il lui était nécessaire d'avoir, au point de vue des approvisionnements et des constructions de matériels, des sommes fixées, est-ce qu'il ne serait pas très périlleux de réduire par une simple décision du ministre des finances, pour se trouver en face d'un abattement peut-être d'un milliard, de réduire ces demandes, pour ne pas les grossir d'une façon trop massive vis-à-vis des Chambres.

Autrement dit, vous ministre de la marine, ancien ministre de la défense nationale, est-ce que vous y consentez ? Je poserai la même question aux ministres de l'air et de la guerre - à une réduction des demandes dont vous venez d'exposer la nécessité ?

M. LE MINISTRE. Globalement, je dis non, pour une raison très simple et sur laquelle il faut nous soyons bien fixés, pour la raison essentielle que la situation internationale ne nous permet pas en ce moment, non seulement un abattement là-dessus. De deux choses, l'une : ou bien des abattements de cette sorte mais même de différer certaines dépenses.

En ce qui concerne spécialement la marine, nous nous



trouvons en face d'un revirement de l'Allemagne qui est commencé. A la fin de 1936; il y aura quatre Deutschland en service; nous n'aurons qu'un Dunkerque en service.

Je dois ajouter quelque chose qui recevra ici un bon accueil. C'est qu'en plus du projet loi concernant le combustible, la défense des côtes et l'aéronautique, maritime j'ai obtenu hier, en conseil des ministres, l'adhésion des membres du cabinet au dépôt d'une tranche navale pour 1934, pour amorcer un second Dunkerque.

On aurait pu penser à un type de navire plus important. Mais le type Dunkerque peut être difficilement surclassé; et je préfère être sûr qu'aux environs de 1938, j'aurai deux Dunkerque. Je considère qu'en face des 4 Deutschland, je n'ai pas le droit de rester inactif.

Je suppose que des considérations analogues doivent guider mes collègues de la guerre et de l'air; et je ne crois pas, monsieur le président, que M. le Ministre des finances, tout au moins en ce qui concerne la marine, ait fait les réserves dont vous parliez tout à l'heure.

A l'heure actuelle, touchant la marine, je considère mes 825 millions comme acquis. D'ailleurs, cela ne servirait pas à grand chose, au ministre des finances, d'opérer un abattement là-dessus. De deux choses, l'une : où il s'agit d'un abattement définitif; mais alors le ministre des finances n'a évidemment pas qualité pour indiquer qu'au lieu de trois milliards nous n'avons besoin que de deux



milliards et demi: ou bien, il s'agit d'un abatement destiné à lui permettre un financement plus facile de l'ensemble des charges. Il est aisé alors de lui répondre que ce n'est pas trois milliards tout de suite, mais il peut échelonner ses versements de trésorerie. Il faut, pour la marine, pour l'année 1934, 270 millions pas davantage; pour la guerre et l'air, c'est la même chose.

Il est donc expédient de faire voter l'ensemble de ce projet par le Parlement; et ensuite de procéder par tranches annuelles à la réalisation et au financement.

M. LE GENERAL MESSIMY. Mon cher ministre, il se trouve que, par un concours de circonstances particulières que, parmi les trois ministres de la défense nationale, vous êtes le seul parlementaire; les deux autres, l'un entouré de gloire, l'autre rempli d'ardeur, sont deux militaires; et j'ai des raisons de craindre, parce que je sais combien les militaires, lorsqu'ils se trouvent en face d'un ministre des finances, subissent l'influence, les pressions qui sont exercées sur eux. Vous pourrez bien mieux résister que les deux ministres militaires, aux demandes qui vous seront adressées.

Je voudrais, puisque M. le général Bourgeois et moi nous avons été invités à cette réunion, pour marquer combien les questions de défense nationales sont toutes dépendantes les unes des autres, je voudrais, quoique vous ne soyez ni

Par conséquent, la question est très grave



le plus jeune ni le plus entouré de laudateurs, que vous défendiez non seulement vos crédits mais ceux des autres ministres qui n'auront pas la défense que vous aurez.

Les questions de défense nationale sont une. Elles ne se différencient pas.

J'ai été très impressionné par une conversation que j'ai eu avec M. le maréchal Pétain qui m'a dit : " Je ne sais pas si je ne serai pas obligé de céder sous la pression du ministre des finances." Je vous demande donc, monsieur le ministre, de prendre en mains cette question de crédits tout entière.

Vous venez de dire que, pour la marine, vous étiez assuré du crédit. Je voudrais la même réponse pour la guerre et pour l'air.

M. LE GENERAL MOURGEOIS. La question de l'air est beaucoup plus grave que celles de la marine et de la guerre.

Tout le monde sait, en effet, qu'au point de vue de l'aviation, aussi bien terrestre que maritime, nous sommes dans un état d'infériorité complet. J'ai demandé au prédécesseur de M. le général Denain M. Pierre Côté de me donner un état. Cela a été assez long à l'obtenir - de ce que nous avions à l'heure actuelle pour constituer la grande armée de l'air, comment nous pourrions mobiliser demain matin.

En nombre, il y a des avions; en qualité, il y en a une centaine qui sont récents; les autres sont vieux, désuets. Par conséquent, la question est très grave !



M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Répondant à la suggestion que vous Le nouveau ministre de l'air, M. le général Denain, alors qu'il n'était encore que sous-chef d'état-major, a fait un grand programme qu'il avait soumis au ministre de l'air, lequel l'avait accepté, un grand programme de régénération complète de notre aviation, programme que vous connaissez et qui se montait à une dépense de quatre milliards; ceci se traduisait par trois milliards seulement, par suite de dépenses qui disparaissaient dans les budgets successifs.

Ce programme permettrait à notre aviation de regagner le point où elle n'est pas; mais il ne faudrait pas opérer là un abatement, parce que ce programme est un. Si l'on se met à rogner pour une raison d'économie le programme type, c'est à recommencer !

Je partage donc tout à fait l'opinion de M. le Général Messimy sur la façon dont les militaires s'inclinent devant les ministres des finances, surtout le ministre de l'air qui est un jeune. Si vous voulez bien le soutenir, monsieur le Ministre, il aura gain de cause. Il est nécessaire que vous vous entendiez avec lui et avec M. le ministre de la guerre pour défendre le crédit de l'air, pour qu'il ne soit pas grignotté par un premier abatement. Je n'en excuse pas la commission de la marine qui, après la commission de l'air et la commission de l'air, d'adopter un ordre du jour dont je vais vous donner lecture et m'avait chargé, en vous le transmettant, de préciser sa pensée en ce qui concerne la tranche navale et surtout la mise en chantier d'un grand cuirassé "Dunkerke".



M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Répondant à la suggestion que vous faites et à celle de M. le président de la commission, je dirai que nous avons déjà décidé, en dehors même des réunions régulières du haut comité militaire qui continue à siéger sous la présidence du Président du conseil, de nous réunir le plus souvent possible, non seulement pour confronter nos différents desiderata, mais même pour les jumeler et faire une sorte de front commun.

Je crois avoir entendu dire - parce que nous ne nous sommes pas encore réunis à ce sujet - que, après coup - ceci répond à l'une des préoccupations que vous venez d'exprimer, le ministre de l'air a l'intention de réclamer finalement plus d'un milliard. En principe, c'était 825 millions pour nous, 1.175 millions pour la guerre et 1 milliard pour l'air. En tout cas, je retiens que nous nous réunirons le plus souvent possible.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je vous remercie. D'ailleurs

M. B. M. LE GENERAL MESSIMY. C'est ce que j'avais demandé.

Je n'ai pas besoin de vous dire que je m'appuie sur votre

M. LE PRESIDENT. Monsieur le ministre, pour terminer cette partie de votre audition, permettez-moi de vous remercier d'avoir bien voulu venir au-devant des désirs que la commission de la marine exprimait au moment où elle vous faisait attendre je m'en excuse. - A ce moment, la commission de la marine venait, après la commission de l'air et la commission de l'armée d'adopter un ordre du jour dont je vais vous donner lecture et m'avait chargé, en vous le transmettant, de préciser sa pensée en ce qui concerne la tranche navale et surtout la mise en chantier d'un second "Dunkerke".



"La Commission sénatoriale de la marine s'associe à l'unanimité aux motions votées les 15 et 17 février par les commissions de l'armée et de l'air, rappelant l'impossibilité pour la France, de réduire davantage ses forces défensives, dans l'état présent de l'Europe et du monde.

"Elle estime en particulier que notre marine ne devra pas être affaiblie tant qu'un accord établissant un régime de solidarité internationale efficace et prévoyant une réduction générale des flottes ne sera pas conclu.

"Elle demande, en conséquence, que les programmes de la marine soient réglés au plus tôt pour assurer, jusqu'à nouvel ordre, le maintien de la flotte française au niveau des nécessités de la défense nationale."

En vous transmettant cet ordre du jour, notre lettre vous exprimera en détail les désirs de la commission de la marine.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je vous remercie. D'ailleurs M. Borrel dans son rapport à la Chambre émet le même vœu. Je n'ai pas besoin de vous dire que je m'appuie sur votre désir et sur le vœu exprimé par M. Borrel dans l'exposé des motifs du projet de tranche navale que je déposerai ces jours-ci.

M. FARJON. N'ayant pas eu la possibilité de déposer mon rapport, parce que le budget a été voté très rapidement, je tiens à m'associer à l'initiative de M. Borrel.



M. LE PRESIDENT. Nous arrivons au second point : défense des côtes. Il s'agit, bien entendu, des côtes de l'Afrique du nord.

Voici notre préoccupation, monsieur le ministre. Nous avons un peu laissé de côté les ports de la méditerranée. Nous sommes hantés surtout par l'idée du rôle que pourrait jouer en cas de conflit le port de Casablanca. Il suffit de se rendre compte des travaux accomplis dans l'Afrique du nord depuis quelque temps pour s'assurer que le haut commandement a prévu ce rôle, parce que Casablanca deviendrait l'immense exutoire de presque toute la flotte si en Méditerranée nous étions bloqués.

Il importe donc de toujours ~~réserver à l'abri des jetées de Casablanca~~ rassembler à l'abri des jetées de Casablanca nos convois, et il ne faut pas surtout risquer que cette flotte puisse être coulée, derrière les remparts, par des flottes ennemies au large.

Vous avez commencé un travail substantiel. La note que nous avons reçue en réponse à notre questionnaire ne donne pas toutes les indications que nous désirons. Elle indique certaines batteries en construction. Nous ignorons tout de leur disposition et du calibre des pièces. Une chose aussi nous frappe : vous avez laissé une part infime aux batteries mobiles. Nous croyons savoir, d'après nos renseignements, que ce serait surtout avec des batteries mobiles que vous pourriez rendre la défense de Casablanca la plus efficace. Nous venons vous demander si les travaux ne sont pas trop avancés et si vous n'estimez pas comme nous que les batteries

nord.



mobiles seraient l'organe défensif le plus important et si, dans l'affirmative, il ne vaudrait pas mieux arrêter vos constructions pour remplacer nos défenses sur ce point de l'Afrique du nord par des batteries mobiles facilement transportables.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Tout à l'heure j'entrerai dans des détails plus complets concernant la question plus particulièrement posée par votre Président. Mais je crois pouvoir lui dire d'ores et déjà que nous nous orientons assez délibérément vers le type de la batterie mobile. Je vous donnerai des précisions tout à l'heure.

Je vais vous exposer très sommairement dans l'ensemble la question de la défense des côtes.

Le montant des crédits prévus au projet de budget de 1934 pour la défense des côtes s'élevait à quelque 68 millions. 28 millions en ont été distraits pour être reportés dans le projet de loi spécial dont nous parlions tout à l'heure à propos des combustibles liquides. L'état-major général, dans un rapport du mois de décembre dernier, indiquait que le crédit total de 68 millions serait juste suffisant pour couvrir les dépenses engagées d'une part - 51 millions - et d'autre part les dépenses relatives à des travaux autorisés pour lesquels il y a lieu de prévoir des marchés d'une importance globale de 16 millions.

L'état-major estime que ces crédits ne permettront pas de continuer à l'allure convenable l'exécution du programme fixé dans la lettre du ministre du 13 juin 1933 et qui tend à compléter non seulement la défense de l'Afrique du nord, mais encore celle des ports du Pas-de-Calais et de certains ports du Nord.



L'effort avait porté en premier lieu, dans des conditions relativement satisfaisantes, sur la Provence et sur la Tunisie. Un crédit nouveau de 50 millions, en plus de ces trente millions distraits du budget, est nécessaire pour exécuter les travaux jugés urgents et indispensables. J'ai mis dans une annexe le détail de ces ~~travaux~~ travaux. Cela fait les 80 millions qui figurent au projet spécial. 50 millions seront à répartir en 1934 et 30 millions en 1935.

Voici quelques détails supplémentaires sur la défense des côtes. De 1920 à 1929 il y a eu une succession ininterrompue de programmes; il y a eu à peu près un programme tous les deux ans, en 1921, 1925, 1926. On s'est arrêté enfin au programme de 1929 sur lequel nous marchons, avec quelques modifications qui sont intervenues en 1933.

Si nous nous plaçons au premier janvier 1933 et pour ~~xxx~~ exécuter le programme de 1929, il aurait fallu engager encore environ 2 milliards. Une telle somme excédait manifestement nos possibilités financières, et d'autre part il a paru possible ~~xxx~~ de reviser un peu le programme de 1929.

La défense des côtes en effet n'est pas assurée uniquement par de l'artillerie de côtes, mais aussi et peut-être même principalement par nos forces maritimes de surface, sous-marines et aériennes - car nous devons dorénavant nous habituer à ~~parler~~ parler moins d'avions que de navires aériens - mises à la disposition des préfets maritimes. ~~artillerie principales composées~~

Aussi le nouveau programme de 1933 a-t-il pour caractéristique de diviser l'exécution du travail en deux tranches : tranche A pour les batteries de première urgence; tranche B pour



les autres batteries. du programme de 1929 dont la construction a paru pouvoir être un peu retardée.

Je n'entre pas dans tous ses détails, et j'en viens à répondre d'une façon encore plus précise à ce que tout à l'heure demandait M. Rio. Voilà actuellement la situation.

Toutes les batteries d'artillerie fixes, principales, secondaires et légères actuellement en construction;

L'amélioration de la défense anti-aérienne que le département de la marine avait été conduit à laisser sans défense sérieuse momentanément.

C'est ainsi que de la frontière belge à Cherbourg il y a quatre batteries seulement, et encore d'artillerie secondaire, qui ont une valeur militaire réelle puisqu'elles peuvent tirer à 18 kilomètres, mais qui, quoique constituées par des modèles d'une valeur certains, n'en sont pas moins de l'artillerie secondaire.

Ensuite considérons la défense de l'entrée de la Seine et du Havre. Elle n'est assurée que par une des batteries d'artillerie secondaire dont une seule a une bonne valeur militaire; huit autres sont des batteries de vieux modèles. Défense nettement insuffisante, si l'on songe au rôle capital que l'estuaire de la Seine est appelé à jouer en temps de guerre dans le ravitaillement national.

En outre, Paris-Terminus, où est concentré plus du quart des approvisionnements en combustibles liquides, est sans aucune protection contre les attaques aériennes.

batteries d'artillerie principales composées d'un matériel très ancien.

Cette situation est incontestablement alarmante.



De même sur le littoral africain, de Bizerte exclu à Rio de Oro, une seule batterie, de modèle ancien, présente une réponse d'une façon encore plus précise à ce que tout à certains valeur. Les ports de l'Algérie et du Maroc ont donc l'heure demandait M. Rio. Voilà actuellement la situation. Il est indéniable qu'elle se présente comme assez insuffisante.

C'est d'ailleurs la nécessité de remédier sans tarder à D'abord il faut compléter l'armement de certains fronts l'insuffisance de la défense de Dunkerque, Calais, Boulogne, de mer, Pas-de-Calais et Afrique du Nord, que le département Alger, Marseille, Casablanca qui a assuré la marine à prévoir de la marine avait été conduit à laisser sans défense sérieux l'utilisation de ses pièces de 194 mm provenant de bâtiments se momentanément.

C'est ainsi que de la frontière belge à Cherbourg il y a quatre batteries seulement, et encore d'artillerie secondaire. Voici pour terminer la situation des batteries en service et des batteries en construction ou en projet dont l'exécution vent tirer à 18 kilomètres, mais qui, quoique constituées par des modèles d'une valeur certaine, n'en sont pas moins de fronts de mer sans donner le détail des batteries. l'artillerie secondaire.

Ensuite considérons la défense de l'entrée de la Seine et du Havre. Elle n'est assurée que par ~~une~~ des batteries d'artillerie secondaire dont une seule a une bonne valeur militaire; huit autres sont des batteries de vieux modèles. Défense nettement insuffisante, si l'on songe au rôle capital que l'estuaire de la Seine est appelé à jouer en temps de guerre dans le ravitaillement national.

En outre, Port-Jérôme, où est concentré plus du quart des approvisionnements en combustibles liquides, est sans aucune protection contre les attaques aériennes.

Cette situation est incontestablement alarmante.



De même sur le littoral africain, de Bizerte exclu à Rio de Oro, une seule batterie, de modèle ancien, présente une certaine valeur. Les ports de l'Algérie et du Maroc ont donc dans l'ensemble des défenses nulles ou insuffisantes.

C'est d'ailleurs la nécessité de remédier sans tarder à l'insuffisance de la défense de Dunkerque, Calais; Boulogne, Alger, Marseille, Casablanca qui a amené la marine à prévoir l'utilisation de ces pièces de 194 mm provenant de bâtiments condamnés. Mais évidemment nous ne pouvons pas nous en tenir là.

Voici pour terminer la situation des batteries en service et des batteries en construction ou en projet dont l'exécution doit être achevée en 1938. Je vais me contenter d'énumérer les fronts de mer sans donner le détail des batteries.

Agadir . - 2 batteries





Batteries en service

Sfax .- 1 pièce mobile

Total : zéro.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Voici maintenant les batteries en construction et les batteries projetées dont l'exécution doit être terminée en 1938. C'est ce qui se trouve incorporé dans notre projet :

Agadib . - 2 batteries

modèle 1897



Sfax.- Batterie de Sfax-nord

Evidemment c'est maigre.

M. LEONUS BENARD. Total : zéro.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Voici maintenant les batteries en construction et les batteries projetées dont l'exécution doit être terminée en 1938. C'est ce qui se trouve incorporé dans notre projet:

ne peuvent intervenir utilement que dans les batteries fixes."



## Sfax.- Batterie de Sfax-nord

Ceci dit, il est incontestable que, malgré les empêchements, les premiers d'ordre technique, peut-être moins importants que les seconds d'ordre budgétaires - c'est, je crois, la théorie de l'état-major - il est désirable autant que possible de substituer les batteries mobiles aux batteries fixes, mais à une double condition:

D'abord, qu'on puisse desservir les batteries mobiles dans l'hinterland, et en second lieu que les nécessités budgétaires ne nous contraignent pas à restreindre par trop notre effort, étant donné qu'il y a une grosse différence de coût.

ne peuvent intervenir utilement que dans les batteries fixes."



Ceci dit, il est incontestable que, malgré les empêchements, les premiers d'ordre technique, peut-être moins importants que les seconds d'ordre budgétaires - c'est, je crois, la théorie de l'état-major - il est désirable autant que possible de substituer les batteries mobiles aux batteries fixes, mais à une double condition:

D'abord, qu'on puisse desservir les batteries mobiles dans l'hinterland, et en second lieu que les nécessités budgétaires ne nous contraignent pas à restreindre par trop notre effort, étant donné qu'il y a une grosse différence de coût.



Voilà les renseignements concernant la défense des côtes, aussi et "Au point de vue technique et de politique générale, on s'est efforcé d'effectuer ces réalisations aux moindres frais

M. LOUIS TISSIER. En ce qui me concerne - et c'est, je crois, l'avis général de la commission, - j'ai été très heureux d'apprendre que la direction de l'état-major était de remplacer les batteries fixes par des batteries mobiles. Mais, sans entrer dans le détail des constructions, une autre chose nous préoccupe.

Nous sommes dans une situation très difficile et nous pourrions avoir la guerre avant que les batteries fixes soient utilisables. En particulier pour Casablanca, nous considérons qu'au lieu d'attendre les batteries fixes, il serait bon d'avoir un centre de défense important qui comprendrait de l'artillerie mobile de 155. - Maintenant, vous nous donnez satisfaction sur ce point, je n'insiste pas, - mais aussi des sous-marins et de l'aviation, de façon à pouvoir résister non seulement aux tirs d'artillerie des bateaux venant du large, mais aussi aux attaques des avions qui viendraient d'un porte-avions bombarder. Si on mettait tout de suite des 155 mobiles, des sous-marins et de l'aviation, on assurerait immédiatement la sauvegarde de ce point.

Maintenant, chaque fois que nous avons affaire à un front de mer, je coaux dispositifs de défense rigide constitués par les batteries fixes." conséquent il vaut mieux en mettre moins et faire un effort de ce côté que dépenser de l'argent dans des batteries mobiles qui ne serviront peut-être pas et dont on ne peut pas se servir ailleurs.



Voilà les renseignements concernant la défense des côtes, aussi complets que je puis vous les fournir dans un exposé rapide. On peut transporter rapidement d'un point à un autre

en cas de besoin, plutôt que d'avoir des batteries fixes qui du reste arriveraient peut-être après la bataille. Je considère qu'on doit porter l'effort de ce côté. J'ai appris d'ailleurs d'apprendre que la doctrine de l'état-major était de remplacer les batteries fixes par des batteries mobiles. Mais, sans entrer dans le détail des constructions, une autre chose nous préoccupe. En réalité on ne répond aux avions que par des avions. Une batterie de quatre canons de 75 pour défendre l'entrée du Havre, c'est du trompe-l'œil, c'est tout à fait ridicule. Si on a des 155 avec une aviation devant eux, c'est une défense sérieuse.

Nous sommes dans une situation très difficile et nous pourrions avoir la guerre avant que les batteries fixes soient utilisables. En particulier pour Casablanca, nous considérons qu'au lieu d'attendre les batteries fixes, il serait bon d'avoir un centre de défense important qui comprendrait de l'artillerie mobile de 155. ~~Nous ne sommes pas satisfaits~~ vous nous donnez satisfaction sur ce point, je n'insiste pas, - mais aussi des sous-marins et de l'aviation, de façon à pouvoir résister non seulement aux tirs d'artillerie des bateaux venant du large, mais aussi aux attaques des avions qui viendraient d'un porte-avions bombarder. Si on mettait tout de suite des 155 mobiles, des sous-marins et de l'aviation, on assurerait immédiatement la sauvegarde de ce point.

Maintenant, chaque fois que nous avons affaire à un front de mer, je considère que des batteries mobiles de moins de 155 sont insuffisantes. Par conséquent il vaut mieux en mettre moins et faire un effort de ce côté que dépenser de l'argent dans des batteries mobiles qui ne serviront peut-être pas et dont on ne peut pas se servir ailleurs.



Si on veut faire réellement un effort de défense, il est beaucoup plus important de mettre des batteries mobiles de 155 que l'on peut transporter rapidement d'un point à un autre en cas de besoin, plutôt que d'avoir des batteries fixes qui du reste arriveront peut-être après la bataille. Je considère qu'on doit porter l'effort de ce côté. J'aimerais mieux des batteries de 155 comme D.C.A. que les pièces que j'ai vues un peu partout, de 75 ancien modèle qui ne peuvent pas faire grand chose. En réalité on ne répond aux avions que par des avions. Une batterie de quatre canons de 75 pour défendre l'entrée du Havre, c'est du trompe-l'œil, c'est tout à fait ridicule. Si on a des 155 avec une aviation devant eux, c'est une défense sérieuse.

Etant donné que nous nous ne pouvons dépenser notre argent partout, il importe de le réserver pour les choses utiles. Un fait considérable qui s'est passé le mois dernier, à savoir la mise en service de la ligne Tunis-Casablanca, ce qui fait que Casablanca deviendra, en cas de guerre, un port important de débarquement des forces de l'Afrique du Nord. Bizerte est plus fortement défendu de nos ports de l'Afrique du Nord; il se trouve de beaucoup le plus exposé en cas de guerre à laquelle participeraient contre nous l'Italie et l'Allemagne à la fois. Bizerte n'est qu'à 500 kilomètres des bases de la Sardaigne et à 600 kilomètres des bases aériennes de l'Italie du sud. Au point de vue maritimes, il est très heureux de constater que le port magnifique de Bizerte est admirable-



M. LE MINISTRE. Je prends note de ce que vous indiquez au point de vue des batteries mobiles du calibre inférieur à 155. Il y en a encore quelques-unes en charge. Cette question sera spécialement étudiée.

M. LOUIS TISSIER. On ne pourrait répondre au tir d'une batterie qui tirerait à une certaine distance.

M. MARTIN-BINANCHON. En l'air, cela flanque un trac remarquable aux aviateurs.

M. LE GENERAL MESSIMY. On a insisté tout à l'heure sur l'importance du port de Casablanca du point de vue de la collaboration dans l'Afrique du Nord avec la défense de la métropole. Je ne crois pas qu'il soit besoin d'insister sur le fait considérable qui s'est passé le mois dernier, à savoir la mise en service de la ligne Tunis-Casablanca, ce qui fait que Casablanca deviendra, en cas de guerre, un port important de débarquement des forces de l'Afrique du Nord.

Le port de Bizerte est plus fortement défendu de nos ports de l'Afrique du Nord; il se trouve de beaucoup le plus exposé en cas de guerre à laquelle participeraient contre nous l'Italie et l'Allemagne à la fois. Bizerte n'est qu'à 500 kilomètres des bases de la Sardaigne et à 600 kilomètres des bases aériennes de l'Italie du sud.

Au point de vue maritime, il est très heureux de constater que le port magnifique de Bizerte est admirable-



ment défendu. Vous transporter sur le sol; vous n'avez pas  
 de ce point de vue dont je me préoccupe à l'instant,  
 port de débarquement pour le transport des troupes de l'Afri-  
 que du Nord, Bizerte n'a pas de service aérien du tout. Il  
 est inutilisable au point de vue au point de vue de la  
 M. l'Amiral DARLAN. Cela répond à des préoccupations  
 concentration des forces de transport, dans le cas que  
 de la marine depuis deux ans. Nous avons, en effet, été  
 j'envisage, à savoir une coalition de l'Allemagne et de  
 frappés de l'absence totale de défense de l'Afrique du Nord,  
 l'Italie.

Il fallait tout reconstituer. A la fin de la guerre, il  
 Bougie, Philippeville et Bône sont à peu près dans  
 n'y avait pas un canon en place; tout avait été pris pour  
 la même situation que Bizerte, sous réserve qu'ils sont  
 aller sur le front.  
 fort mal défendus vis-à-vis de l'extérieur. Alger est en-  
 Il y avait donc un immense programme à réaliser.  
 dessous encore; il n'y a pas une seule batterie moderne.  
 Pour ce qui est de l'Afrique du Nord, nous avons à considé-  
 même du point de vue de la défense, de ce que pourraient  
 rer le transport des troupes et la défense des côtes. Il  
 faire les marines dans la Méditerranée, Casablanca est  
 est préoccupant de voir que, même pour nos forces navales,  
 dans une situation meilleure. Or, Casablanca n'est que  
 nous n'avons pas un port pour le transport des troupes.  
 médiocrement défendu !

Bizerte est trop près de l'Italie; Alger paraît un peu  
 Je me rallie entièrement aux conclusions de M.  
 éloigné. Nous ne pouvons compter que sur Oran et Casablanca  
 l'issier, à savoir sur la nécessité qui paraît s'imposer de  
 A Casablanca, on a vu grand au début; et l'on a  
 porter l'effort vers la construction de batteries mobiles  
 construit un grand port. Le gouverneur général de l'Algérie  
 qui peuvent servir à la défense des côtes.

a accepté d'étudier la question aux points de vue militaire  
 Regardez alors quel est l'immense avantage des  
 financier et économique; il a mis sur pied un projet d'ex-  
 batteries de 1955. Ce n'est pas une situation analogue à  
 tension du port d'Oran pour que l'on puisse y mettre la  
 celle de 1914-1918, à savoir sécurité à peu près totale du  
 flotte à l'abri. Cela a duré longtemps; mais maintenant, ce  
 côté de la mer, sauf pour les transports menacés par les  
 projet est à la Chambre; il est rapporté; et d'après les  
 sous-marins. Supposez que vous ayez 20 à 25 batteries de  
 renseignements qui m'ont été donnés, je pense qu'il ne tar-  
 155 à tir rapide portant à 25 kilomètres; immédiatement,



vous pouvez vous transporter sur le sol; vous n'avez pas de ce fait cette mobilisation considérable de capitaux que représente une batterie fixe sur les côtes. Scapa-Flow en cas de Je me rallie donc aux conclusions de M. Tissier.

Casablanca est un des ports les plus importants M. l'Amiral DARLAN. Cela répond à des préoccupations pour le transport des troupes et pour l'économie générale de la marine depuis deux ans. Nous avons, en effet, été de la nation. Nous avons eu des conférences auxquelles se frappés de l'absence totale de défense de l'Afrique du Nord. sont intéressés M. Saint et M. Fonsot; des tableaux avaient Il fallait tout reconstituer. A la fin de la guerre, il été établis pour montrer l'importance énorme du trafic qui n'y avait pas un canon en place; tout avait été pris pour serait concentré à Casablanca en cas d'hostilités auxquelles aller sur le front.

les pourraient prendre part l'Italie et la France; tout le Il y avait donc un immense programme à réaliser. trafic de l'Océan Indien, de l'Indo-Chine, de Madagascar Pour ce qui est de l'Afrique du Nord, nous avons à considérer viendrait par le transport des troupes et la défense des côtes. Il troupes, en partie, par Casablanca. Ce serait un immense est préoccupant de voir que, même pour nos forces navales, garage qui mettrait Casablanca au premier rang des efforts nous n'avons pas un port pour le transport des troupes. en temps de guerre. Le ravitaillement de la France par Bizerte est trop près de l'Italie; Alger paraît un peu l'Afrique serait dérivé en grande partie sur Casablanca. éloigné. Nous ne pouvons compter que sur Oran et Casablanca

Le port de Casablanca n'était pas défendu; et A Casablanca, on a vu grand au début; et l'on a c'était très préoccupant. Nous avons demandé au résident construit un grand port. Le gouverneur général de l'Algérie général du Maroc s'il pourrait nous donner des subventions, a accepté d'étudier la question aux points de vue militaire puisque nous ne pouvions pas engager le budget pour cela. financier et économique; il a mis sur pied un projet d'extension du port d'Oran pour que l'on puisse y mettre la sous forme de cessions de terrains; nous avons été heureux flotte à l'abri. Cela a duré longtemps; mais maintenant, ce de pouvoir installer une batterie de 155; dès que nous le projet est à la Chambre; il est rapporté; et d'après les pourrons nous en installerons deux en 1934; une autre, en renseignements qui m'ont été donnés, je pense qu'il ne tar-



dera pas à être voté. C'est très important non seulement pour l'Algérie, mais pour la défense nationale pour que nos flottes trouvent là comme une sorte de Scapa-Flow en cas de campagne.

Casablanca est un des ports les plus importants pour le transport des troupes et pour l'économie générale de la nation. Nous avons eu des conférences auxquelles se sont intéressés M. Saint et M. Ponsot; des tableaux avaient été établis pour montrer l'importance énorme du trafic qui serait concentré à Casablanca en cas d'hostilités auxquelles la Résidence générale pour avoir des places réservées aux sous-marins dans l'entrée de Casablanca. Ainsi, la défense du trafic de l'Océan Indien, de l'Indo-Chine, de Madagascar par sous-marin pourra être assurée dans des conditions viendrait par

Dakar et Casablanca; le départ des troupes, en partie, par Casablanca. Ce serait un immense garage qui mettrait Casablanca au premier rang des efforts en temps de guerre. Le ravitaillement de la France par l'Amérique serait dérivé en grande partie sur Casablanca.

Le port de Casablanca n'était pas défendu; et c'était très préoccupant. Nous avons demandé au résident général du Maroc s'il pourrait nous donner des subventions, puisque nous ne pouvions pas engager le budget pour cela.

Du côté de la Guerre, nous avons obtenu une aide sous forme de cessions de terrains; nous avons été heureux de pouvoir installer une batterie de 155; dès que nous le pourrions nous en installerons deux en 1934; une autre, en 1936.



qui concerne les types de batteries  
 Nous n'avons pas d'autres moyens de parer à une situation critique. M. Ponsot nous a facilité beaucoup notre tâche. D'ici deux ans, avec le vote de la loi spéciale, nous pourrons mettre quelque chose 1) où il n'y avait rien; et nous arriverons à défendre à peu près Casablanca, avec des canons de ~~125~~ 194, avec des sous-marins et de l'aviation.

Le ministre a prévu un programme de déclassement grâce auquel nous allons procéder à des déplacements considérables de sous-marins. Nous avons obtenu des accords avec la Résidence générale pour avoir des places réservées aux sous-marins dans l'entrée de Casablanca. Ainsi, la défense par sous-marin pourra être assurée dans des conditions assez bonnes.

La défense par avion ! Nous prévoyons qu'en cas de guerre, certaines formations d'aéronautique iront au Maroc. Nous ne pouvons pas les envoyer en temps de paix pas plus que les sous-marins, parce qu'il faudrait créer des centres de flottilles et d'aviations qui coûteraient très cher !

M. LE MINISTRE. Il faut retenir des observations de M. le général Messimy, que le programme que j'ai sous les yeux, pour des batteries en construction ou projetées en ce qui concerne Casablanca et... doit être terminé en 1935.

Je me demande s'il n'y a pas lieu de tenir compte des justes observations de M. le général Messimy en ce



qui concerne les types de batteries.

M. LE GENERAL MESSIMY. Mon observation est telle-  
parce que la défense de Bizerte est le point le plus sensible  
ment d'ordre général qu'il me semble que la Guerre devrait  
Une grande partie des travaux sont faits; ils sont fixés  
vous verser une contribution.

écrit qu M. MARTIN-BINACHON. Pendant trois ans, le Maroc a  
donné 100 millions à la Guerre. Mais le Maroc a dit : "Je  
voudrais bien contribuer à la défense de Casablanca, mais  
sur les 100 millions donnés à la Guerre ! "

M. LE MINISTRE. L'erreur, en ce qui concerne la  
lui  
contribution du Maroc a été de demander une contribution  
globale et forfaitaire. Si l'on avait dit au Maroc : " Vous  
allez payer la construction de ceci et de cela, prendre à  
votre charge tels services ! ", il y a quelque chose de  
psychologique, le Maroc s'y serait prêté volontiers, alors  
que la contribution actuelle est une erreur.

M. MARTIN-BINANCHON. J'insiste pour que le projet,  
d'ailleurs financé par l'Algérie, relatif à ... les renseigne-  
soit mis en accord avec elle.

M. l'amiral DARLAN. Il doit être voté ces jours-ci/

raient au projet de budget de l'aéronautique maritime, pré-

M. LE GENERAL MESSIMY/ Est-ce qu'il y a encore en  
paré pour 1934 par le ministère de l'air, ne permettant  
construction ou en projet de ces tourelles qui coûtent des  
milliards ?

de notre matériel volant ni l'accroissement du nombre de



M. l'Amiral DARLAN. Actuellement, nous en avons nos escadrilles en conformité du programme annexé au trois, mais actuellement on n'utilisera que celle de .... projet de loi. .... parce que la défense de Bizerte est le point le plus sensible. Une grande partie des travaux sont faits; ils sont fixés au minimum. Le général commandant l'Afrique du Nord nous a écrit qu'il attachait beaucoup d'importance à ce que Bizerte ait deux tourelles de canon de 340.

M. LE GENERAL MESSIMY. Avec le prix d'une tourelle de 340, vous pouvez avoir ~~xxx~~ seize 155, et la facilité de transport par tracteur ou par chemin de fer sur toutes les côtes de France.

C'est une mauvaise utilisation du crédit national que de construire des tourelles; une fois qu'elles sont en place on ne peut plus les en sortir.

M. LE PRESIDENT. Nous arrivons à la troisième question qui est la plus importante, l'aéronautique maritime. Nous traiterons d'abord de l'organisation, puis du matériel. Voulez-vous, monsieur le ministre, compléter les renseignements que vous nous avez donnés par écrit.

M. LE MINISTRE. Messieurs, les crédits qui figuraient au projet de budget de l'aéronautique maritime, préparé pour 1934 par le ministère de l'air, ne permettait ni d'entreprendre le rajeunissement général qui s'impose de notre matériel volant ni l'accroissement du nombre de



nos escadrilles en conformité du programme annexé au projet de loi...ique seraient engagés dès cette année; et les paiements correspondants seraient répartis, eux aussi, à peu près également, sur les quatre exercices 1934, 1935, 1936 et 1937 (lecture)

Il est à noter que cet effort est relativement modéré puisque les dépenses des forces aériennes de mer ne sont les appareils à bord des navires qui représentaient jusqu'à présent, au budget de l'air, ou représentaient trois escadrilles pour le marin et deux pour elles se trouvaient, environ un tiers des dépenses globales de l'aéronautique maritime et payée par la marine. Ainsi, un renforcement de l'aéronautique maritime, tel que nous l'envisageons, devrait représenter une somme

supérieure à celle que je vous ai indiquée. Ceci indique qu'au point de vue budgétaire, l'effort, tout en étant quelques nuances que nous pourrions appeler trop petites et sensible, n'est tout de même modéré.

M. Rio m'a demandé tout à l'heure quelques indications générales sur l'organisation. Vous la connaissez la marine. Elle est administrée par le personnel marin; ici; le problème a été à plusieurs reprises et longuement débattu devant vous. Certains d'entre vous doivent se rappeler qu'au cours d'une audition que j'ai eu l'honneur de vous faire au moment où j'étais ministre de la défense nationale, cette grosse question de l'aéronautique navale a été débattue ici. A ce moment, je rencontrais, au sein même de mes propres services, certaines difficultés pour arriver à un accord. J'étais d'autant plus embarrassé que dans cette question je pensais plutôt marine que air.



C'est la solution qui, en fin de compte, a prévalu non  
 Les 100 millions nécessaires au rajeunissement du  
 sans des pourparlers considérables.  
 matériel aéronautique seraient engagés dès cette année;

A l'heure actuelle, voyons grosso modo la contex-  
 et les paiements correspondants seraient répartis, eux  
 ture du décret organique de novembre 1932. Trois grandes  
 aussi, à peu près également, sur les quatre exercices 1934  
 catégories: l'aviation embarquée; l'aviation de coopération  
 1935, 1936 et 1937.

navale non embarquée; et l'aviation maritime autonome.  
 Il est à noter que cet effort est relativement  
 Je n'insiste pas sur la première. C'est le porte-avion  
 modéré puisque les dépenses des forces aériennes de mer  
 Béarn; ce sont les appareils à bord des navires qui  
 représentaient jusqu'à présent, au budget de l'air, où  
 représentent trois escadrilles pour le Béarn et deux pour  
 elles se trouvaient, environ un tiers des dépenses globales  
 la Teste. Ceci est administré par la marine et payé par elle.  
 Ainsi, un renforcement de l'aéronautique maritime, tel  
 Cette aviation est totalement et définitivement marine.  
 que nous l'envisageons, devrait représenter une somme

En ce qui concerne l'aviation de coopération navale  
 supérieure à celle que je vous ai indiquée. Ceci indique  
 non embarquée, en fait, c'est également marin, mais avec  
 qu'au point de vue budgétaire, l'effort, tout en étant  
 quelques nuances que nous pourrions appeler trompeuses et  
 sensible, reste tout de même modéré.

qui sont sans action sur les faits eux-mêmes. C'est une  
 M. Rio m'a demandé tout à l'heure quelques indica-  
 aviation qui est mise en permanence à la disposition de  
 tions générales sur l'organisation. Vous la connaissez  
 la marine. Elle est administrée par du personnel marin;  
 ici; le problème a été à plusieurs reprises et longuement  
 elle est payée par la marine. Elle comporte 11 escadrilles.  
 débattu devant vous. Certains d'entre vous doivent se

Enfin, l'aéronautique maritime autonome; elle reste  
 rappeler qu'au cours d'une audition que j'ai eu l'honneur  
 administrée par l'air et payée par elle; elle est mise  
 de vous faire au moment où j'étais ministre de la défense  
 souvent à la disposition non point du ministre de l'air mais  
 nationale, cette grosse question de l'aéronautique navale  
 du ministre de la marine, mais du Gouvernement lui-même.  
 a été débattue ici. A ce moment, je rencontrais, au sein  
 pour l'instant, d'ailleurs, ce personnel reste marin;  
 même de mes propres services, certaines difficultés pour  
 mais il est prévu qu'au fur et à mesure des extensions, ce  
 arriver à un accord. J'étais d'autant plus embarrassé  
 personnel devienne proprement marin.  
 que dans cette question je pensais plutôt marine que air.

M. LE GÉNÉRAL BOURGEOIS. Il peut entrer dans la



C'est la solution qui, en fin de compte, a prévalu non sans des pourparlers considérables.

A l'heure actuelle, voyons grosso modo la contexture du décret organique de novembre 1932. Trois grandes catégories : l'aviation embarquée; l'aviation de coopération navale non embarquée; et l'aviation maritime autonome. Je n'insiste pas sur la première. C'est le porte-avion Béarn; ce sont les appareils à bord des navires qui tout par des marins, être placée sous l'autorité de marins, représentent trois escadrilles pour le Béarn et deux pour le Teste. Ceci est administré par la marine et payé par elle. Cette aviation est totalement et définitivement marine.

En ce qui concerne l'aviation de coopération navale non embarquée, en fait, c'est également marin, mais avec quelques nuances que nous pourrions appeler trompeuses et de la mer qui fait qu'il n'est pas en possession de tous les moyens lorsqu'il vogue sur la mer. C'est une aviation qui est mise en permanence à la disposition de la marine. Elle est administrée par du personnel marin; elle est payée par la marine. Elle comporte 11 escadrilles.

Enfin, l'aéronautique maritime autonome; elle reste administrée par l'air et payée par elle; elle est mise souvent à la disposition non point du ministre de l'air mais du ministre de la marine, mais du Gouvernement lui-même. Pour l'instant, d'ailleurs, ce personnel reste marin; mais il est prévu qu'au fur et à mesure des extensions, ce personnel deviendra proprement marin.

M. LE GENERAL BOURGEOIS. Il peut entrer dans la



Conduire un avion sur la mer avec un grand rayon d'action, composition de la grande armée aérienne, si c'était nécessaire, cela me paraît très difficile, par une décision du Gouvernement.

M. MARTIN-BINACHON. C'est très grave pour l'aéronautique autonome.  
M. LE MINISTRE. C'est cela ! Je n'ai pas besoin de reprendre une discussion que vous connaissez aussi bien que moi. Je veux me dégager ici de toute espèce de particularisme naval. Je crois que c'est la bonne solution, parce que l'aviation maritime proprement dite doit être conduite surtout par des marins, être placée sous l'autorité de marins, et point important, correspondre à l'esprit marin.

Une chose. L'autre jour, il m'était indiqué une chose très juste par M. Tissier, je crois. Même lorsqu'il est familiarisé, en tout cas même lorsque se croit familiarisé avec la mer, un aviateur qui n'est pas marin, a une sorte de vertige de la mer qui fait qu'il n'est pas en possession de tous ses moyens lorsqu'il vogue sur la mer. C'est une impression très spéciale, en particulier avec un avion-torpille, d'arriver à une distance assez faible de la surface des eaux. Il faut des marins. Je n'insiste pas. Par expérience personnelle, je sais que quand un avion est dans l'eau, il est essentiel qu'il soit conduit par un marin.

La seule fissure de ce système, c'est qu'avec la petite expérience que je commence à avoir de ces questions même comme usager de l'aviation maritime, puisqu'il m'est arrivé d'aller en Corse sans accident, il m'est difficile d'imaginer quelqu'un qui n'ait pas l'esprit et le sens de la



Nous avons une aviation qui appartient à la marine. Conduire un avion sur la mer avec un grand rayon d'action, c'est l'aviation embarquée. Nous pensons que l'aviation cela me paraît très difficile.

M. MARTIN-BINACHON. C'est très grave pour l'aéronautique autonome.

M. LE MINISTRE. Le personnel marin était imbu de ce principe; il en faisait uniquement une question de chapelle. On était tombé à quelque chose comme deux ou trois. A l'heure actuelle, immédiatement à la suite du décret de 1932, nous avons eu 40 engagements spontanés; c'est une chose qui détermine des vocations.

M. LOUIS TISSIER. Il n'est pas possible de discuter de l'organisation administrative sans toucher à certaines questions techniques. Mais je laisse de côté les avions et leurs qualités et j'arrive à la constitution même de l'aviation maritime en trois sections : aviation embarquée, aviation de coopération et aviation autonome. A l'heure présente, on ne peut engager une bataille navale dans la Méditerranée sans être appuyé par des avions de chasse et de bombardement, parce que, du côté de l'Italie, dès qu'on saura que nous avons par là des bâtiments de guerre, de gros bâtiments de surface, on enverra des escadrilles d'avions pour les attaquer. Or le progrès de l'avion pour l'attaque des bâtiments de guerre se marque de jour en jour, et sans qu'il soit très facile aux navires de riposter. Dans tous les pays on se préoccupe de cette difficulté.

Il y a dans certains pays des gens qui disent qu'il est



Nous avons une aviation qui appartient à la marine. C'est l'aviation embarquée. Nous pensons que l'aviation embarquée des bâtiments comme par exemple le "Commandant Teste" ~~peut~~ peut sur des points comme Casablanca être envoyée tout de suite et donner immédiatement un effet utile ~~maritime~~ supérieur pour un coût égal. Par conséquent il serait bon que nous ayons un deuxième "Commandant Teste" un peu plus rapide. Mais je prends ce qui existe comme avions...

M. LE PRESIDENT. En ce moment nous parlons de l'organisation administrative. Nous parlerons du matériel tout à l'heure.

M. LOUIS TISSIER. Il n'est pas possible de discuter de l'organisation administrative sans toucher à certaines questions techniques. Mais je laisse de côté les avions et leurs qualités et j'arrive à la constitution même de l'aviation maritime en trois sections : aviation embarquée, aviation de coopération et aviation autonome. A l'heure présente, on ne peut engager une bataille navale dans la Méditerranée sans être appuyé par des avions de chasse et de bombardement, parce que, du côté de l'Italie, dès qu'on saura que nous avons par là des bâtiments de guerre, de gros bâtiments de surface, on enverra des escadrilles d'avions pour les attaquer. Or le progrès de l'avion pour l'attaque des bâtiments de guerre se marque de jour en jour, et sans qu'il soit très facile aux navires de riposter. Dans tous les pays on se préoccupe de cette difficulté.

Il y a dans certains pays des gens qui disent qu'il est



impossible de résister à une attaque sous-marine. C'est probablement un argument pour obtenir leurs crédits. Mais il n'en est pas moins vrai que, quand vous ajoutez en temps de guerre un navire qui sera exposé aux attaques des sous-marins... vous savez quelle était en pareil cas la nervosité des équipages dans la dernière guerre. Et lorsque, en plus, on aura la crainte de voir un avion arriver, la nervosité sera encore plus grande. Vos équipages seront très vite fatigués. Si vous êtes en temps de brume ou au lever du jour, quand il y encore imprécision dans la luminosité, ou s'il y a des nuages, il est très facile à un avion rapide d'arriver à trois ou quatre mille mètres d'altitude et de faire un tir piqué. Vous savez à quelle précision on atteint par un tir de ce genre. Il est très probable qu'on arrivera très vite à avoir un rayon de but qui ne dépassera pas 50 ou 60 mètres. C'est donc très dangereux. Si vous n'avez pas des avions de chasse rapides pour écarter ces attaques, vous êtes à la merci d'un nombre important d'avions faisant le bombardement piqué, ou même l'attaque à la torpille, avec grande chance de réussite. S'ils viennent à 350 ou 400 kilomètres à l'heure pour monter à 3.500 mètres ils mettront dix minutes, c'est-à-dire que même quand on sera alerté, il y en aura bien deux ou trois qui arriveront à portée pour lancer leurs torpilles. Si vous avez en même temps un combat à distance entre artilleries de gros bateaux, une attaque de ce genre, alors qu'on est distrait par le gros de la bataille, c'est une arme qui ~~permet~~ donne à celui qui s'en sert une force redoutable.

Il ~~con~~ Qu'est-ce que vous avez à la marine ? Rien. Ce n'est pas en a visité beaucoup. Il sait le point sensible de l'arsenal;



les quelques avions que vous avez à bord du ~~Kléber~~ "Béarn" qui peuvent servir à vous défendre contre une grosse attaque de ce genre. Il faut donc que le commandant, je ne dis pas de l'escadre, mais des forces de la Méditerranée puisse en-  
escadrilles  
voyer immédiatement deux ou trois ~~escadrons~~ aériennes dès qu'il est prévenu par le commandant de l'escadre ou par le commandant d'un groupe d'unités d'une situation difficile.

Il faut pour ce service une aviation habituée à la mer, où les commandants d'avions sachent ce que c'est que la marine pour se rendre compte de la nature des opérations. Ce ne sera pas le cas quand vous aurez des aviateurs qui ne seront plus marins, qui n'iront même plus à l'Ecole navale, puisqu'on fait maintenant une école spéciale. Vous aurez des pilotes qui auront le vertige de la mer et à qui il sera très difficile de venir voler à une très petite distance de l'eau; ils seront en état d'infériorité notoire.

Donc, à moins qu'on veuille engager de nouvelles dépenses pour créer une nouvelle escadrille qui fera double emploi avec l'aviation dite maritime, il faut que ces avions soient administrés par la marine et tenus par des marins, dressés par la marine.

Un autre exemple. Vous avez une escadre qu'on envoie attaquer un port comme Gênes. Il vous faudra bien des avions. Où les prendrez-vous ? Allez-vous faire appel à l'aviation maritime autonome ? Mais elle n'y connaît rien. Un officier de marine a pu étudier la disposition d'un port. En faisant son quart à bord d'un bateau, il a reconnu les atterrissages. Il connaît dans la Méditerranée les ports qu'il attaque, il en a visité beaucoup. Il sait le point sensible de l'arsenal;



est-il n'ira pas mettre ses obus sur un terre-plein. Celui qui aura fait ses études à l'école d'aviation, où voulez-vous qu'il ait connu l'organisation du port. Une amoncelle ? C'est une. Quand un escadre va se mettre en attaque devant une ville, on va bien envoyer des sous-marins pour boucher le Caport. Comment des aviateurs qui ~~seront~~ ne sont pas des marins vont-ils distinguer entre nos sous-marins et ceux de l'adversaire ? Vont-ils s'exposer à laisser tomber des bombes sur nos propres sous-marins, ou laisser passer des sous-marins ennemis ? Ce conseil est condamné à être coupé.

Où notre aviation autonome est destinée à la marine, et il faut qu'elle soit à la disposition immédiate de l'amiral commandant les opérations en Méditerranée, sans avis du Gouvernement - à moins qu'on la lui reprenne pour les besoins supérieurs de la défense nationale, - ou vous serez obligé, si vous voulez défendre utilement la marine, de faire une escadre autonome en double pour donner satisfaction à je ne sais quel esprit de bouton de l'aéronautique, du ministère de l'air. Des opérations en Méditerranée, faudra-t-il en référer ? Je demande donc, d'abord au simple point de vue des économies, qu'on ne dépense pas double argent et que l'aviation maritime soit mise entre les mains de la marine pour servir aux besoins urgents, de tout premier ordre des combats sur mer.

M. MARIN-ARNAUD. Je crois que la discussion s'égare un peu. Il y a deux catégories. D'abord l'aviation embarquée. "Commandant Teste" avec une escadrille. Vous, ~~autres~~ vous avez n'en parlons plus. Le second lien l'aéronautique maritime de côté le ~~Marin~~ "Béarn" qui suivra l'escadre coopération navale, non embarquée. Celle-ci répond à ce que vient de dire M. Tissier. Enfin l'aviation maritime autonome,



en même temps un convoi de troupes qui arrive. Où allez-vous prendre vos escadrilles de chasse puissantes, capables de tenir l'air longtemps pour écarter les avions ennemis ? Ceci a une importance énorme.

Supposez un de vos convois partant d'Oran, de ~~Soudan~~ Casablanca, et qu'un seul avion italien volant à 360 milomètre à l'heure, avec un plafond de 4.000 mètres, arrive et, sans rien laisser tomber sur vos bateaux, indique par T.S.F. à son aviation, à sa flottille, à ses sous-marins la position de votre convoi : votre convoi est condamné à être coupé.

Ce qu'il y a de très important pour la guerre, surtout au début, c'est qu'il nous faudra des convois, non seulement pour amener des hommes, mais pour apporter du matériel. Pour protéger ces convois, comment lûterez-vous avec les avions de l'ennemi ? Vous serez obligés de faire appel à l'aviation autonome. Mais il faudra que l'aviation autonome veuille bien venir avec vous. Et si on l'envoyait ailleurs ? Et s'il y a discussion entre le commandant de l'aviation autonome et le commandant des opérations en Méditerranée, faudra-t-il en référer au Gouvernement ? Est-ce là des conditions de combat ? Il faut que l'aviation maritime soit entre les mains de la marine, à moins qu'on ne fasse une aviation maritime en double exemplaire.

M. MARTIN-BINACHON. Je crois que la discussion s'égare un peu. Il y a trois catégories. D'abord l'aviation embarquée : n'en parlons plus. En second lieu l'aéronautique maritime de coopération navale, non embarquée. Celle-ci répond à ce que vient de dire M. Tissier. Enfin l'aviation maritime autonome, ~~indépendamment~~



catégorie soit bien définie. Il y a un peu de flottement. Cela appartenant entièrement au ministère de l'air, affectée en sa totalité, cela attire votre attention sur ce point. Dans principe à des missions définies par le Gouvernement. En de- insister davantage. Je voudrais qu'il soit décidé que le personnel de ces missions, elle est aussi mise à la disposition de la marine. Je ne discute pas le principe. Je comprends qu'à

un moment donné on fasse comme dans la dernière guerre, quand on a envoyé des marins à Dixmude, etc. Seulement cette aviation autonome devrait avoir du personnel entièrement marin, parce que qui peut le plus peut le moins. Vous pourrez faire avec des officiers de marine un personnel qui ira faire la guerre sur terre, mais vous ne pourrez pas faire l'inverse. Le jour où vous aurez mis du personnel marin, je n'aurai rien à dire.

Actuellement il y a un peu de chevauchement dans la répartition des bases, c'est un peu flou. Saint-Raphaël, à qui est-il ? A l'air ou à la marine ? faire actuellement l'aviation en mer. Je voudrais à peine effleurer ce sujet.

M. LE VICE-AMIRAL DARLAN, commissaire du Gouvernement.

J'indique seulement qu'en 1932 on a fait avec le "Foch" Mixte.

une expérience. Le "Foch" a croisé pendant cinq ou six jours

en M. MARTIN-BINACHON. Caroube ? par l'aviation de France

et celle de Tunisie. Il n'a été aperçu qu'une fois en cinq

M. LE VICE-AMIRAL DARLAN. A la marine.

jours et aucun avion n'est parvenu à son zénith. Je crois

qu'il M. MARTIN-BINACHON. Dans le premier projet, une partie était à l'air. Et Aïchin-Rachven ? indiquait tout à l'heure

M. Tisserand. Mais la semaine que c'est un danger auquel il

M. LE VICE-AMIRAL DARLAN. Mixte.

faut penser et qui arrivera vite.

M. MARTIN-BINACHON. Je trouve qu'il y a là un flottement.

Vous envoyez vos équipages à l'air : c'est lui qui les forme au début. C'est vous ensuite qui leur donnez une instruction maritime. Mais je voudrais que dans le décret la troisième



catégorie soit bien définie. Il y a un peu de flottement. Cela se tassera, mais j'attire votre attention sur ce point, sans insister davantage. Je voudrais qu'il soit décidé que le personnel de cette troisième catégorie vous appartienne, soit marin.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je réponds à la fois à M. Tissier et à M. Martin-Binachon. Il convient d'indiquer que, incontestablement, l'aviation embarquée n'est pas seule à la disposition de la marine. Il y a également l'aviation de coopération navale non embarquée qui représente des effectifs assez importants. Je ne voudrais pas avoir l'air de servir certaines théories qui pourraient passer pour trop exclusivement marines. Mais peut-être ne faut-il pas trop pousser au noir le spectacle de ce que peut faire actuellement l'aviation en mer. Je voudrais à peine effleurer ce sujet.

J'indique seulement qu'en 1932 on a fait avec le "Foch" une expérience. Le "Foch" a croisé pendant cinq ou six jours en Méditerranée et a été recherché par l'aviation de France et celle de Tunisie. Il n'a été aperçu qu'une fois en cinq jours et aucun avion n'est parvenu à son zénith. Je crois qu'il y a encore du chemin à faire pour que l'aviation représente cette force si alarmante qu'indiquait tout à l'heure M. Tissier. Mais je conviens que c'est un danger auquel il faut parer et qui arrivera vite.

Je rappelle à M. Martin-Binachon



Je réponds à M. Martin-Binachon: l'effort que devrait tenter la marine, tout en restant dans le cadre de ce décret de 1932, serait d'obtenir que ce personnel qui pour l'instant reste à la marine lui reste toujours.

la France aurait dû dépenser de l'argent.  
M. MARTIN-BINACHON. Exactement; surseoir au remplacement de ce personnel marin. Vous partez du principe que cette

aviation maritime autonome se trouve en quelque sorte normalement à la pleine et entière disposition de l'air; ce

M. LE VICE-AMIRAL DARLAN. On n'a pas commencé, sauf pour la chasse.

n'est pas tout à fait cela. Elle est en principe, et sauf

M. LOUIS TISSIER. Je ne permets d'insister. Si, par exemple le commandant naval de Soubise veut bien tenir au courant le préfet maritime de Brest, celui de Hourtin ne tient pas du tout au courant le commandant de la Méditerranée. A Marignane, l'instruction, le commandement, les méthodes, tout dépend du ministère de l'air, et ni le préfet maritime ni le commandant du secteur méditerranéen n'ont le droit d'aller faire visite à l'aviation autonome de Marignane sans prévenir - c'est une façon polie de dire : demander la permission - au ministère de l'air. vaut mieux qu'il en soit ainsi. Au point de vue du crédit

coopé-  
ration.  
La marine ignore tout. Il faudrait que cette aviation dépende du préfet maritime, ou tout au moins de l'amiral qui commande la Méditerranée, tandis qu'à présent il n'a sur elle aucune action.

rendre service, il faut que cette aviation soit dirigée par des marins. Ceci posé, je n'insiste pas; et je trouve que c'est parfait.



Un officier général est dans l'impossibilité de compter sur cette aviation pour le rôle dont il est chargé. S'il ne peut compter sur un soutien qui lui échappe, il cherche ailleurs; il se prive d'un moyen d'action pour lequel la France aurait dû dépenser de l'argent.

M. LE MINISTRE. Vous partez du principe que cette aviation maritime autonome se trouve en quelque sorte normalement à la pleine et entière disposition de l'air; ce n'est pas tout à fait cela. Elle est en principe, et sauf décision contraire, à la disposition de la marine. Supposez le commencement des opérations; nous aurons des convois en provenance de l'Afrique du Nord; à ce moment, il ne sera probablement pas question d'enlever à la marine cette aviation; cela ne pourra venir que lorsque les convois seront arrivés à pied d'œuvre; il pourra alors apparaître inutile de laisser cette aviation à la disposition de la marine.

M. MARTIN-BINACHON. Dans l'intérêt même de la marine il vaut mieux qu'il en soit ainsi. Au point de vue du crédit vous auriez à grouper cette troisième catégorie. Ce serait le gros morceau. Vous aurez une aviation qui, au début, sera à votre disposition; c'est le ministère de l'air qui en fera tous les frais. Vous pouvez l'admettre mais à la condition que le personnel soit marin; pour qu'elle vous rende service, il faut que cette aviation soit dirigée par des marins. Ceci posé, je n'insiste pas; et je trouve que c'est parfait.



M. LOUIS TISSIER. L'aviation autonome ne dépend pas du préfet maritime ni même de l'amiral qui commande la Méditerranée; cet amiral n'a pas le droit d'y aller sans prévenir. Il en est de même pour Soubise. S'il y a une question de politesse entre le commandant du centre et le ministère de la marine, c'est tout simplement à titre d'organisation et de bienveillance mutuelles, sans que jamais le ministre de l'air ne l'est autorisé.

Dans ces conditions, on ne peut pas me dire que l'aviation autonome est à la disposition des autorités chargées de défendre la Méditerranée. Cela appartient à l'Air d'une façon générale. Qu'on les mette sous les ordres de la marine puisque c'est de l'aviation maritime. Si la marine n'en a pas <sup>un</sup> besoin aussi intense que la défense nationale, qu'on les envoie ailleurs; mais ils doivent être d'abord spécialisés dans le service des sous-marins.

Vous dites qu'il y a d'autres avions. Il y a vos avions de Berre. Je ne parle pas de l'aviation embarquée. Est-ce qu'ils n'ont pas aussi à circuler sur les côtes en Méditerranée pour prévenir les bateaux de ce qui se passe en Méditerranée. Ils ne sont pas si nombreux qu'ils puissent accomplir ce travail et faire une autre tâche.

Il faut arriver à cette considération que vous avez une attaque par mer. Qui va prendre la conduite de la défense ? C'est le préfet maritime avec les unités de combat



qui vont sur l'eau et au-dessous. Il ne peut pas avoir une aviation pour se défendre. Marseille est attaqué par mer; il n'aura que deux, quatre ou cinq escadrilles; ce n'est pas suffisant pour faire face à tous les besoins en Méditerranée. Si vous ne mettez pas l'aviation autonome, avec une formule qui donnerait satisfaction au ministère de l'air, entre les mains de la marine, sauf avis contraire du Gouvernement, vous ne pourrez pas faire face aux besoins de la marine.

M. LE MINISTRE. Je tiens tout de même à lire un texte exact : "3°- L'aéronautique autonome des forces aériennes de mer appartient en propre au ministère de l'air. Elle est affectée aux missions définies par le Gouvernement sous réserve qu'elle n'a pas été appelée à d'autres missions elle est mise à la disposition de la marine."

Donc, le droit commun, c'est qu'elle est à la disposition de la marine.

M. LOUIS TISSIER. Je demande qu'elle soit d'abord à la disposition de la marine, et voici pourquoi.

Vous avez déclaré tout à l'heure que nous manquons de beaucoup de choses et qu'un des moyens de défense de la France, ce seront ses transports. Personne ne peut le nier quand vous allez avoir la déclaration de la guerre ou même avant avec les mœurs actuelles, la bataille ne va pas s'engager sur le front, vous allez avoir des combats d'avant



garde; ce ne sera pas la grande bataille avant quelques jours. Est-ce que si l'Italie pouvait détruire les ports de Toulon et de Marseille, est-ce que vous ne croyez pas que ce serait un coup terrible pour la défense nationale ?

Il faut qu'au début la marine ait tous ses engins entre les mains. Il y a un homme responsable, c'est le commandant de la Méditerranée. Au bout de quelques jours si vous avez besoin de ces avions maritimes pour quelque chose il faut que vous puissiez les prendre. Le Gouvernement

pourra prendre ceux qui sont à l'heure actuelle sous la dépendance marine. On lui a bien pris ses canons !

Un officier qui n'a pas eu sous ses ordres les unités dont il va avoir à se servir, est-ce qu'il peut avoir confiance en elles ?

M. LE GÉNÉRAL BOURGEOIS. Je voudrais vous donner un peu l'avis de la commission de l'air sur l'aviation maritime consacre les disposition du décret du 30 juin 1933, et il

Pour l'aviation embarquée et l'aviation de coopération, aucune difficulté.

Quant à l'aviation autonome, j'ai entendu les critiques très judicieuses et très intéressantes de M. Tissier. Nous venons de relire, avec M. le Ministre, le décret de 1932 et ce qui a trait à l'aviation autonome.

Il y a un premier point : il faut qu'elle soit équipée par des marins; cela ne peut être autrement, puisqu'il doit y avoir des opérations en mer; et qui peut le plus peut le moins.

J'accepterais très volontiers ....



quant aux difficultés de commandement et aux points de friction dont nous nous sommes entretenus M. Tissier, ce sont des questions qui ne se présenteront pas d'une façon aussi aigüe au moment de la guerre. Je ne le crois pas. Mais après la lecture que je viens de faire du paragraphe relatif à l'aviation autonome, j'estime qu'il y aurait une manière très simple d'arranger ces choses. Mettons le troisième en tête; et les deux autres, après.

M. LE PRESIDENT. Je vous demande, monsieur le ministre, dans notre questionnaire, si le texte qui va venir en discussion devant le Sénat vous donne toute satisfaction. Je précise. Estimez-vous nécessaire qu'un texte législatif indique d'une manière très nette quelles sont les forces aériennes qui sont mises à la disposition du ministre de la marine. Il y a dans le projet de loi un article 29 qui consacre les dispositions du décret du 30 juin 1933, et il y a un paragraphe qui renvoie à un décret, sans le préciser évidemment, c'est celui du 27 Novembre 1932. Mais ne croyez-vous pas qu'il serait nécessaire, pour la clarté du texte, de mettre ceci : l'armée de terre comprend les formations aériennes installées dans la métropole et les pays d'outre-mer, avec l'adjonction ; à l'exception de l'aviation embarquée et de l'aviation de coopération navale, qui relèvent du ministère de la marine.

M. LE MINISTRE. Ce projet de loi est pendant devant vous. J'accepterais très volontiers ....



M. LE PRÉSIDENT. M. le général BOURGEOIS voulait déposer un amendement dans ce sens.

M. LE GÉNÉRAL BOURGEOIS. Lorsque nous allons avoir à connaître du rapport de notre collègue M. Mahieu, je demande à la commission de bien vouloir entendre les observations de ceux de nos collègues qui font partie de la commission de l'air sur les textes législatifs, particulièrement à l'article 1 où nous proposerons une précision au texte pour que ce soit un texte législatif et non pas un décret qui régit la matière.

M. LE MINISTRE. Il y a un côté délicat, parce que, d'une part, cette espèce de fixation très précise du texte législatif est susceptible peut-être de faire dresser un peu l'oreille à l'aviation; mais nous pourrions peut-être, une fois que nous aurons introduit un amendement de l'espèce dans un texte législatif, je ne sais pas si cela ne nous rendra pas plus difficile la tendance à essayer de maritimer même l'aviation autonome.

*Bergeon*

M. LE GÉNÉRAL BOURGEOIS. Pour ce qui est de l'aviation dépendant de la marine, nous voulons qu'il soit bien indiqué dans un texte qui veut organiser l'armée de terre, que tout de même dans ce texte de loi l'aviation embarquée et l'aviation de coopération navale sont à la disposition du ministre de la marine. Cela n'a jamais été dit dans un texte législatif.



Torpilleurs.- Ce sont des Intéressés 290

M. LE MINISTRE. A ce moment, je verrai le ministre de l'air et nous nous entendrons.

M. LE PRESIDENT. Nous arrivons à la question du matériel.

M. LE MINISTRE. Je l'aborde d'une façon générale. Je ne me dissimule pas une minute que tout est à faire en pareille matière. Nous sommes en présence d'une situation inquiétante.

Pour l'aviation de coopération navale; accélération, surveillance, bombes, torpilles. Situation numérique acceptable. Qualités bonnes mais tout à fait démodées; en particulier manque de rayon d'action. Ces appareils doivent être remplacés dans les formations de surveillance.

et ne se commande qu'en petites séries, ce qui souvent intéresse assez peu les constructeurs.  
(Lecture)



Toppilleurs.- Ce sont des Latécoère 290

Inutile de dire que la marine militaire attache la plus haute importance à cette aéronautique tant de sûreté que de combat et en estime le développement absolument indispensable. C'est vous dire que, grâce notamment aux 150 millions prévus dans le projet, la construction sera aussi rapide que possible.

On nous demandait si des Morane ont été commandés. On a commandé 16 Morane 226 de chasse modèle nouveau pour être embarqués sur le "Béarn".

M. MARTIN-BINACHON. On en est le Bernard, l'avion catapultable ?

M. LE VICE-AMIRAL DARLAN. Il y en a en essais à Saint-Raphaël. Ils donnent de bons résultats pour le moment.

M. MARTIN-BINACHON. C'est celui que vous destinez au "Commandant Teste" qui n'a rien actuellement ?

et ne se commande qu'en petites séries, ce qui souvent intéresse assez peu les constructeurs. M. LE VICE-AMIRAL DARLAN. Oui, nous devons en acheter sur le "Commandant Teste".

M. BERGSON. Le matériel volant est la question essentielle du débat. La sous-commission que vous avez désignée pour visiter les centres revient de sa mission avec une impression nettement défavorable à l'état de choses actuel. La situation se présente de la façon suivante :

Ainsi que l'a dit M. le ministre, nos escadrilles ont des appareils en nombre généralement suffisant. Donc, nous avons le nombre. Mais les appareils en service sont de type ancien. Un très grand nombre remontent déjà à 1928 : plus de cinq ans. Ces appareils sont parfois médiocres. Aucun d'eux -



Inutile de dire que la marine militaire attache la plus haute importance à cette aéronautique tant de sûreté que de combat et en estime le développement absolument indispensable. C'est vous dire que, grace notamment aux 150 millions prévus dans le projet, la construction sera aussi rapide que possible.

On nous demandait si des Morane ont été commandés. On a commandé 16 Morane 226 de chasse modèle nouveau pour être embarqués sur le "Béarn".

M. MARTIN-BINACHON. Où en est le Bernard, l'avion catapultable ?

M. LE VICE-AMIRAL DARLAN. Il y en a en essais à Saint-Raphaël. Ils donnent de bons résultats pour le moment.

M. MARTIN-BINACHON. C'est celui que vous destinez au "Commandant Teste" qui n'a rien actuellement ?

M. LE VICE-AMIRAL DARLAN. Oui, nous devons en mettre sur le "Commandant Teste".

M. BERGEON. Le matériel volant est la question essentielle du débat. La sous-commission que vous avez désignée pour visiter les centres revient de sa mission avec une impression nettement défavorable à l'état de choses actuel. La situation se présente de la façon suivante :

Ainsi que l'a dit M. le ministre, nos escadrilles ont des appareils en nombre généralement suffisant. Donc, nous avons le nombre. Mais les appareils en service sont de type ancien. Un très grand nombre remontent déjà à 1928 : plus de cinq ans. Ces appareils sont parfois médiocres. Aucun d'eux -



ceci est grave - ne peut se comparer aux appareils qui en ce moment entrent en service dans les aviations étrangères. C'est ainsi que le général Balbo, au cours de son raid, a pu atteindre des vitesses de croisière de 235 kilomètres à l'heure. Sans doute avait-il des aviateurs d'élite. En tout cas, il avait des appareils qui permettaient cette vitesse remarquable. Des appareils semblables, nous n'en avons pas, il n'y en aura même pas en 1934.

Prenons l'appareil de bombardement Farman 168. Il est insuffisant. Sa vitesse de croisière est inférieure à 160 kilomètre; son rayon d'action ne lui permet de couvrir qu'une toute petite fraction de la Méditerranée. Si nous nous reportons au décret de 1932, nous lisons - plaisanterie amère - que ces trois escadrilles de Farman sont dénombrées au tableau 1 sous la dénomination de "grand rayon d'action".

Dans la question du bombardement, tout est à faire. Nos appareils Debort rendent des services. Mais nous avons constaté que sur cinq escadrilles deux ne sont pas au point, et nous nous n'avons eu aucune indication qu'on doive sortir rapidement d'une situation vraiment grave.

Comme appareils d'exploration, nous n'avons vu que des appareils honnêtes, mais tous de types vieux de cinq ans et largement surclassés par les appareils étrangers.

Les appareils de chasse ont une vitesse qui ne permet pas leur emploi avec chances de succès contre les appareils étrangers.

Vous le voyez, à toutes nos rubriques, tout se montre insuffisant, inférieur à la vitesse et au rayon d'action des appareils des aviations étrangères. Or les escadrilles de



chasse sont destinées à protéger les bases principales de nos forces navales, leurs arsenaux et la flotte de ravitaillement. C'est dire que leur mission est de toute importance et qu'un matériel de chasse devrait être prévu tout au moins à Toulon et à Bizerte. Voilà le bilan : beaucoup d'appareils; quelques-uns bons, sans plus; beaucoup médiocres; une certaine proportion nettement insuffisants.

Inutile de s'attarder à des critiques stériles. Nous demandons des mesures immédiates. C'est une des raisons pour lesquelles la commission a demandé à M. le ministre de la marine de venir devant elle. Sans doute ses prédécesseurs sont déjà venus ici, ~~mais~~ et nous avons entendu de la bouche des ministres qui se sont succédés à la Marine, notamment de la bouche de M. Dumesnil, qui avait été antérieurement à l'Air, prendre des dispositions. Nous demandons le remplacement des promesses nettement rassurantes. Elles remontent déjà très loin dans le passé. Nous les avons enregistrées avec plaisir, pensant que cette situation cesserait, que nous obtiendrions un résultat immédiat. Et nous sommes toujours dans l'attente.

La commission a voulu pénétrer le fond du problème. Elle est très préoccupée. Elle a assumé de fait une responsabilité en manifestant le désir de connaître le problème tel qu'il se comporte. Elle a démontré aux ministres qui sont venus devant elle l'intérêt qu'il y avait à faire cesser cet état de choses au plus tôt. Elle est aujourd'hui, vis-à-vis de la Haute-Assemblée, dans la posture d'une commission qui semble s'occuper des questions de marine de telle façon qu'on puisse à cet égard être en assurance, alors qu'au sein de la commission nous convenons nettement que notre situation est tout à



fait grave et vraiment fâcheuse. Que pouvons-nous faire ? C'est sans doute d'entregistrer ce que vient de dire M. le Ministre. Je préfère qu'il ne nous ait pas rassurés en nous disant : "Nous allons dès demain ~~faire~~ prendre des mesures qui nous mettront à la hauteur des aviations étrangères." Il nous a apporté simplement le bilan que j'ai moi-même retracé devant la commission.

Cela semble indiquer qu'il connaît la gravité de la situation; il la reconnaît; le chef d'état-major également, cela n'est pas douteux. Nous sommes tous à regretter que depuis cinq ans, depuis la constitution du ministère de l'air, on n'ait pas mis en service des appareils tels que ceux qui nous sont nécessaires. Il faut aujourd'hui ~~prendre~~ prendre des dispositions. Nous demandons le remplacement de cent cinquante à deux cents appareils. Voilà exactement ce qu'il faut remplacer. Dans l'aviation embarquée et dans l'aviation côtière de coopération navale, à part certains appareils modernes pouvant rivaliser avec les appareils étrangers, ainsi que l'a dit tout à l'heure M. le ministre, il y a dans notre aviation maritime beaucoup trop d'appareils sans valeur militaire. Nous avons le nombre, mais nous n'avons pas la qualité. Que ce soit pour le plafond, pour le rayon d'action ou pour la vitesse, nous ne pouvons pas "étaler" avec des aviations qui demain pourraient venir nous attaquer.

Nous n'avons pas non plus pour ~~accompagner nos escadre~~ accompagner nos escadre en haute mer le nombre d'escadrilles absolument indispensable.



Sur tous ces points nous appelons l'attention de M. le ministre de la marine. Il nous semble, à la commission, qu'un effort sérieux s'impose et qu'il faut concentrer cet effort sur nos appareils de combat, de façon que nos flottes, lorsqu'elles sont en action dans la Méditerranée ou sur d'autres théâtres d'opérations, puissent compter sur les appareils de bombardement nécessaires et aussi sur les avions de chasse qui permettent d'éloigner l'aviation ennemie et de mettre notre flotte à l'abri de ses coups. Je crois être l'interprète de la commission en demandant à M. le ministre de la marine de faire porter son effort immédiat sur ce point.

M. CABART-DANNEVILLE. Je demande la permission de profiter de la présence de M. le ministre de la marine pour attirer très brièvement son attention sur l'insuffisance de nos moyens de défense navale dans la Manche.

Non seulement - comme on l'a rappelé - les forces aéronautiques du Nord sont à peu près inexistantes, mais les défenses côtières du littoral dans le Pas-de-Calais et à Cherbourg laissent grandement à désirer, en particulier au point de vue antiaérien, comme nos collègues MM. Tissier et Hachette ont pu s'en rendre compte l'an dernier.

Cela, nos populations le savent : elles constatent aussi que l'escadre du Nord qui vient visiter nos ports ne comporte pas une unité capable d'arrêter non seulement un Deutschland, mais même un simple croiseur allemand.

Bref, elles ont réellement l'impression que la défense de nos intérêts maritimes du Nord - et ils sont importants - sont



abandonnés comme en 1914 à la protection des forces britanniques, et cela ne les rassure qu'à moitié, comme on peut le penser, car ils redoutent l'inertie de la diplomatie de nos ex-alliés.

Monsieur le ministre, j'ai reçu mandat, à l'occasion du budget, d'attirer votre attention sur cette situation : je tenais à vous en informer à l'avance pour que vous puissiez apporter à la tribune les apaisements que réclament nos populations inquiètes.

Bien entendu, il ne s'agit pas de sacrifier par ailleurs nos intérêts maritimes : je vous demande simplement d'examiner si le développement de notre programme naval ne permet pas de garantir notre sécurité dans la Manche contre des incursions éventuelles de croiseurs allemands. Nous vous serons très reconnaissants des mesures que vous pourrez prendre pour remédier à une situation qui nous préoccupe; soyez sûr que, de notre côté, nous ne vous marchanderons pas les crédits indispensables.

La situation actuelle, nous la connaissons. Je demande que l'état-major nous dise quel est selon lui ce qui est nécessaire pour assurer la défense nationale, de façon que nous puissions confronter ces besoins impératifs jugés par le ministre et l'état-major avec ce qui va être réalisé, de façon que nous puissions éventuellement demander au Gouvernement d'insister pour que des crédits supplémentaires soient mis à sa disposition.

M. MARTIN-ARNAUD. Il y a des possibilités de fabrication que vous ne pouvez pas dépasser.



Au point de vue de l'approvisionnement, nous n'avons rien depuis qu'on nous a retiré les Z. 158. Il serait très important de renforcer, au point de vue de l'aviation, cette partie de la Manche. officiers demandent 250 à 300 kilom-

tres, tout en conservant la vitesse d'atterrissage. Nous arrivons au type Gaudron; il ne fait que 180 kilomètres et qui vient d'être dit; mais je voudrais, pour clarifier mon esprit, me trouver en présence de faits précis. J'ai grande confiance dans le ministre et l'état-major sur l'organisation de la défense du pays. Je voudrais cependant qu'on me dit d'une façon précise, par catégories d'aviation, ce qu'il faudrait pour que la défense soit assurée d'une façon impeccable, pour que je puisse comparer ces besoins avec l'effort financier que vous nous demandez. Je veux voir si les 150 millions demandés correspondent bien partiellement pendant la période de plongée, au moins une vitesse de 250 kilomètres. D'autres officiers m'ont fait observer qu'il serait peut-être bon de spécialiser un certain nombre d'avions torpilleurs à grande vitesse qui pourraient demander que l'état-major nous dise quel est selon lui ce qui est nécessaire pour assurer la défense nationale, de façon que nous puissions confronter ces besoins impérieux jugés par le ministre et l'état-major avec ce qui va être réalisé, de façon que nous puissions éventuellement demander au Gouvernement d'insister pour que des crédits supplémentaires soient mis à sa disposition.

M. MARTIN-BINACHON Il y a des possibilités de fabrication que vous ne pouvez pas dépasser.



M. LOUIS TISSIER. Tout à l'heure, mon ami M. le général Bourgeois vous indiquait que, pour l'aviation embarquée, c'était pitoyable; que les avions de chasse font 210 kilomètres; les officiers demandent 250 à 300 kilomètres, tout en conservant la vitesse d'atterrissage. Nous arrivons au type Gaudron; il ne fait que 180 kilomètres et 4 heures et demie de vol; le Thibault, trois heures de vol. Voyez ce que cela peut faire en mer ! Les bombardiers font 180 à 190 kilomètres avec deux heures et demie, avec leurs charges; ils n'ont ni la vitesse, ni le rayon d'action; ils n'ont rien de ce qui peut servir pour faire un bombardement.

Les officiers disent qu'il n'est pas possible de faire un bombardement en ou en torpille, si on n'a pas pendant la période de piquage, au moins une vitesse de 350 kilomètres. D'autres officiers m'ont fait observer qu'il serait peut-être bon de spécialiser un certain nombre d'avions ~~xxx~~ torpilleurs à grande vitesse qui pourraient servir d'avions de chasse et qui seraient pour une seule personne; mais qui auraient une vitesse très grande pour placer leurs bombes. J'ai fait part à M. le Ministre pour qu'il essaie de voir s'il est possible de donner satisfaction à ces revendications que j'ai trouvées très légitimes

Quant au Commandant-Teste, je n'insiste pas sur les avions de surveillance qui n'ont que 14 kilomètres et un plafond très bas; lorsque nous avons été là-bas avec



Ce n'est pas avec six unités qu'on défendra la  
M. Bergeon, c'étaient des Levasseur. Il faut croire que l'on  
ne consulte pas souvent la marine lorsqu'il s'agit de lui  
envoyer du matériel et qu'on ne lui donne pas à essayer, parce  
que, quand la marine a voulu essayer ses avions bombardiers  
Levasseur, on s'est aperçu que ce n'était pas possible; et  
on les amis en interdit de vol; le constructeur a proposé de  
mettre des hélices à trois pattes. Les marins disent que  
ces appareils n'ont pas de qualités nautiques, qu'ils sont  
des hélices trop près de l'eau et que si la mer est un peu  
houleuse, ces hélices se brisent ou se déforment.

On a essayé, pendant ce temps, des Cams<sup>de</sup> 255 qui  
sont des appareils marins mais sans vitesse de sorte que si  
le ministre de la marine donnait au Commandat-Teste l'ordre  
de partir en Abyssinie, par exemple, il serait obligé de  
partir sans hydravions de bombardement ou avec des hydra-  
vions qui mettraient en danger la vie des aviateurs, sans  
aucune utilité.

Je ne sais pas si l'état-major a été prévenu; mais  
voici une situation qui ne peut pas durer. Il n'est pas  
possible de réfidoler ces avions; si le ministère de l'air  
s'en trouve bien, il n'a qu'à les garder. Si un accident  
arrivait, nous serions en droit de nous dresser contre le  
ministère de la marine.

Nous en arrivons aux différents avions qui se  
trouvent en service. Je prends Cherbourg; il y a là 6 Cams  
de 255 pour défendre la Manche.



Ce n'est pas avec six unités qu'on dégendre la frontière de la Belgique jusqu'à la baie du Mont-Saint-Miche contre les attaques qui viendraient se produire dans la Manche et même dans la mer du Nord.

A Brest, la situation est encore plus déplorable. Tout le monde connaît la quantité de bateaux de premier ordre qui se trouvent à Brest, y compris nos nouveaux contre-torpilleurs, les croiseurs rapides et toute une série de sous-marins fabriqués à Brest, qui sont ce qu'il y a de mieux dans la marine.

Pour ces unités, nous sommes exposés à une attaque aussitôt que la guerre est déclarée. Il suffit qu'un bateau transporte quelques avions de bombardement qui se mettent à 25 kilomètres dans la baie de Douarnenez pour nous surprendre, sans qu'il y ait une mitrailleuse de ... pour y répondre. Pour défendre le port de Brest, il y a juste deux batteries de 75 du vieux modèle, avec des appareils écoute d'un vieux modèle aussi, de même pour les appareils projecteurs. Comme aviation, il y a une escadrille de Cams 37. Si l'escadrille légère s'en allait, il resterait les quelques avions qui servent à l'entraînement des élèves de l'Ecole Navale et de l'Ecole des Mécaniciens.

Vous voyez comment la défense du deuxième port de guerre est assuré jusqu'à la côte d'Espagne.

Nous arrivons au port de Toulon. Mais je tiens, pour le port de Brest, à indiquer qu'à l'heure actuelle, si



nous avions une attaque ....

Bizerte pour y prêter main forte, si tout était beau et en allégant, ils pourraient peut-être y parvenir.

(lecture)

Voilà la belle aviation dont M. le ministre de la Marine dispose pour défendre la France !

Donc, pratiquement, c'est comme si notre artillerie n'existait pas.

D'autre part, je dois signaler que la défense n'est pas du tout dirigée du côté de Douarnenez; c'est très dangereux avec des bateaux camouflés qui peuvent venir 48 heures avant la déclaration de guerre.

Quant à Toulon, je n'en parle pas puisqu'on vient de le faire. Je me permets seulement de vous dire que si l'on avait besoin d'aller bombarder, en guise de représailles, le port de Gênes ou si l'on faisait partir nos meilleurs avions de Saint-Raphaël, ils ne pourraient pas aller bombarder le port de Gênes, à moins d'y rester.

Pour se rendre à Ajaccio, il faut qu'ils aient à peine une bombe ou deux de 75. Quant à essayer d'aller re-



M. LE PRESIDENT. Si ce sont des appareils d'appren-  
joindre , si c'était possible, en partant de Corse,  
tissage, vous trouverez dans le nombre considérable d'appa-  
Bizerte pour y prêter main forte, si tout était beau et en  
reils que nous avons pour l'enseignement.  
allégeant , ils pourraient peut-être y parvenir.

Voilà la belle aviation dont M. le ministre de la  
Monsieur le Ministre, il nous reste à vous remercier  
Marine dispose pour défendre la France !  
Je m'excuse de vous avoir fait perdre un temps précieux.  
Nous comptons sur vous, comme vous pouvez compter sur la commission de la Marine du Sénat  
pour atteindre le but que vous vous êtes fixé.

(L'audition est terminée à 18 heures dix minutes)

---:---:---  
---



/fin

M. LE PRESIDENT. Si ce sont des appareils d'appren-  
tissage, vous trouverez dans le nombre considérable d'appa-  
reils que nous avons pour l'enseignement.

Monsieur le Ministre, il nous reste à vous remercier.  
Je m'excuse de vous avoir fait perdre un temps précieux.  
Nous comptons sur vous, comme ~~vous pouvez compter~~ vous  
pouvez compter sur la commission de la Marine du Sénat  
pour atteindre le but que vous vous êtes fixé.

(L'audition est terminée à 18 heures dix minutes)

--:--:--:--  
--:--:--:--



/fin

M. LE PRESIDENT. Si ce sont des appareils d'apprentissage, vous trouverez dans le nombre considérable d'appareils que nous avons pour l'enseignement.

Monsieur le Ministre, il nous reste à vous remercier. Je m'excuse de vous avoir fait perdre un temps précieux. Nous comptons sur vous, comme ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ vous pouvez compter sur la commission de la Marine du Sénat pour atteindre le but que vous vous êtes fixé.

(L'audition est terminée à 18 heures dix minutes)

-:-:-:-



Je signale que, actuellement, même les avions qui ne portent pas M. LE PRESIDENT. Si ce sont des appareils d'apprentissage, vous trouverez dans le nombre considérable d'appareils que nous avons pour l'enseignement.

Monsieur le Ministre, il nous reste à vous remercier

Je m'excuse de vous avoir fait perdre un temps précieux.

Nous comptons sur vous, comme ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ vous pouvez compter sur la commission de la Marine du Sénat pour atteindre le but que vous vous êtes fixé.

(L'audition est terminée à 18 heures dix minutes)

de gens, qui ne sont même pas toujours français, peuvent venir voir ces exercices. On aurait pu obliger les constructeurs à avoir sur ~~l'étang de Berre~~ l'étang de Berre un endroit où ils feraient leurs essais.

À Saint-Raphaël on fait les études pour le Latécoère 30 qui fait comme vitesse 30 kilomètres de plus que les plus mauvais : 180 kilomètres. Mais au point de vue de la maniabilité en l'air, il est ~~inférieur~~ bien inférieur aux vieux Schoch que nous avons vus à l'étang de Berre, et comme tenue de la queue à la mer, il est inférieur à tous ceux qui existent.

Au moment où nous sommes passés, il y en avait quatre commandés par le ministère de l'air, dont un faisait ses essais. On m'a dit qu'ils étaient destinés à Bizerte. Je n'en sais rien, mais je trouve scandaleux que le ministère de l'air commande des avions pour la marine sans en avoir au moins un essayé par la marine, quitte à payer plus cher ce premier avion. Il faut



Je signale que, actuellement, même les avions qui ne ~~portent~~ portent que deux hommes, on ne peut arriver à les catapulter. Nos ingénieurs, sont, je crois, assez forts pour résoudre le problème. Si on mettait au concours des catapultes pouvant tenir dans un encombrement donné et capables de lancer des avions assez lourd, ce ne serait pas une mauvaise chose.

Enfin il y a la question de Saint-Raphaël. Il y a une école pour toutes des études de l'aviation maritime? Je ne voudrais pas qu'on enlève Saint-Raphaël à la marine. Or on y met déjà des gens qui n'ont pas besoin d'y aller. On y met tous les civils qui veulent bien se donner la peine d'y aller. On y fait du tir piqué et des exercices de toute sorte, et toute sorte de gens, qui ne sont même pas toujours français, peuvent venir voir ces exercices. On aurait pu obliger les constructeurs à avoir sur ~~l'étang~~ l'étang de Berre un endroit où ils feraient leur essais.

A Saint-Raphaël on fait les études pour le Latécoère 38 qui fait comme vitesse 30 kilomètres de plus que les plus mauvais : 180 kilomètres. Mais au point de vue de la maniabilité en l'air, il est ~~inférieur~~ bien inférieur aux vieux Schoch que nous avons vus à l'étang de Berre, et comme tenue de la coque à la mer, il est inférieur à tous ceux qui existent.

Au moment où nous sommes passés, il y en avait quatre commandés par le ministère de l'air, dont un faisait ses essais. On m'a dit qu'ils étaient destinés à Bizerte. Je n'en sais rien, mais je trouve scandaleux que le ministère de l'air commande des avions pour la marine sans en avoir au moins un essayé par la marine, quitte à payer plus cher ce premier avions. Il faut



que les utilisateurs puissent formuler leurs critiques si c'est un avion qui n'est pas marin. Si vous aviez eu affaire à un Latécoère 38, monsieur le ministre, vous ne seriez pas ici parce que vous n'auriez pu surnager dans la Méditerranée.

A ce moment on avait en essais un Lioré. On en avait commandé 25. Mais ils ne font toujours que 220 kilomètres. Il y avait encore en essai un Latécoère 550 et un Bréguet. Pas de renseignements, sinon qu'ils devaient faire de 250 à 260 kilomètres.

Enfin, je me fais l'interprète d'un voeu qui <sup>m'a</sup> ~~montré~~ été exprimé par presque tous les officiers que j'ai consultés au sujet de l'observation. Ils m'ont dit : " Quand nous avons un appareil d'observation, nous avons un temps trop court de tenue à la mer. Nous n'avons pas toujours la valeur exacte de l'endroit où nous sommes. Il est très difficile de faire le point, même quand on vient de quitter le bateau et qu'on le perd de vue. Presque chaque fois qu'on donne des renseignements, ils sont généralement erronés et il faut que le commandant du bâtiment les contrôle. Mais comme pour cette reconnaissance il est obligé d'avoir un autre avion, celui-ci est trompé aussi par le point qui est faux, parce qu'il a du mal à trouver son camarade, et quand il l'a trouvé ils ne peuvent pas échanger une conversation bien longue. De sorte qu'il y a bien des choses qui auraient été intéressantes à connaître, ~~et~~ qui ne figent pas au livre de bord de l'un qui s'en vas et que l'autre ne saura pas."

... que le budget de l'aviation maritime est actuellement le nôtre. Toutes ces déficiences que vous signalez, tous ces appareils ne convenant pas pour les fins auxquelles ils sont destinés, tout cela tenait beaucoup



Tous ces officiers désiraient des appareils d'observation capables de tenir l'air très longtemps, quitte même à en avoir un moins grand nombre, des appareils qui pourraient parcourir toute la Méditerranée. Et pour faire ce travail, naturellement, ~~il~~ il faudrait qu'ils puissent avoir un personnel de rechange.

Beaucoup aussi voudraient que nous ayons, comme les Anglais, des appareils de marche automatiques, de façon que l'officier ou le pilote puisse ~~faire~~ faire dans la cabine une opération pour le service, télégraphier au besoin, qu'il ne soit pas tenu par l'obligation de ne pas lâcher son manche à balai. Il paraît que les Anglais ont un appareil automatique qui marche très bien et que nous aurons à étudier en France. Ils voudraient voir sur leurs appareils ce gouvernail automatique.

Jusqu'à ces dernières années, l'Allemagne était à peu près négligeable en matière navale, et au point de vue M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Bien entendu, les observations très fouillées, très intéressantes de M. Tissier et celles, plus spéciales, qu'a présentées sur un point déterminé M. Cabart-Danneville, de même que les observations générales de M. Bergeon soulignent le fait que j'indiquais modestement tout à l'heure: c'est qu'en matière d'aviation maritime nous avons à l'heure: c'est qu'en matière d'aviation maritime nous avons ce principal qui doit être notre objectif. Non pas que la presque tout à faire. Je voudrais répondre simplement quelques mots d'un point de vue plus général.

Une grande innovation dans un sens heureux va se trouver réalisée du fait précisément que le budget de l'aviation maritime est actuellement le nôtre. Toutes ces déficiences que vous signalez, tous ces appareils ne convenant pas pour les fins auxquelles ils sont destinés, tout cela tenait beaucoup



Alors, vous sentez tout ce que cela peut poser de problème au fait que la marine était essentiellement passive en matière d'appareils. Actuellement, c'est nous qui, bien entendu, administrerons ce budget en ~~pour~~ perspective, évidemment établi par le ministère de l'air; mais c'est à nous à passer les commandes, à faire nos essais, à ne prendre livraison que de ce qui nous convient, bref à nous comporter en tout comme un client responsable, dans la position ordinaire d'un client.

En ce qui concerne la question beaucoup plus générale posée par M. Hachette, il est très difficile d'y répondre. Il en est des besoins de l'aviation maritime comme des besoins de la marine même. Ils varient avec la situation internationale devant laquelle on peut se trouver. En principe, on part de cette donnée essentielle qu'il nous faut essayer de tenir nos organisations navales, toutes nos missions navales font une position de double pavillon - Italie et Allemagne. - Absorption de certains objectifs, ceux-ci tout à fait importants, jusqu'à ces dernières années, l'Allemagne était à peu près négligeable en matière navale, et au point de vue politique elle pouvait l'être également. Actuellement elle devient dangereuse, non seulement du fait des constructions qu'elle effectue, mais aussi à cause de son état d'esprit.

De sorte qu'il devient beaucoup plus difficile en matière navale comme en matière d'aviation maritime de nous tenir à ce principe qui doit être notre objectif. Non pas que la situation ne se soit pas notablement améliorée en ce qui concerne nos rapports avec l'Italie; mais enfin nous n'avons pas le droit de nous endormir à cet égard. Notre objectif demeure l'hypothèse - que je veux croire improbable - d'une défense à faire contre l'Italie et l'Allemagne jointes.



Alors, vous sentez tout ce que cela peut poser de problèmes notamment au point de vue naval. Par exemple, cela nous a rendus, dans l'ordre des vaisseaux de ligne, légèrement insuffisants, en attendant que nous le soyons tout à fait, si nous ne commençons pas la tranche navale. En matière d'aviation embarquée et de coopération, l'insuffisance est très nette.

Mais si nous partons de cette hypothèse, il peut être à la rigueur possible de dresser, comme on vous l'indiquait tout à l'heure, une sorte d'état idéal de ce qui nous est nécessaire. D'ailleurs c'est un travail que je voudrais faire. Mais il faudra en venir là en partant du principe du double pavillon. Nous ne pouvons dépasser cette hypothèse. Toutes nos organisations navales, toutes nos missions navales font abstraction de certains objectifs, ceux-ci tout à fait improbables, comme un conflit avec l'Angleterre ou autre chose. Il faut évidemment bannir cela de nos ambitions. Mais la possibilité de résister à l'Allemagne et l'Italie réunies, au moins pendant un certain temps, doit être notre objectif, quelle que soit la situation internationale.

Mais alors vous sentez que le ~~pro~~ problème dépasse les proportions d'une simple question de tonnage total, ~~mais~~ et devient un problème de fronts de mer. A tonnage égal, vous voyez combien il est plus difficile d'avoir à défendre à la fois nos deux frontières <sup>maritimes</sup>, l'atlantique et la méditerranéenne. C'est pour cela que dans les conférences internationales nous défendons avec tant d'insistance ce point de vue. ~~département de l'air~~ de qu'il voulait faire des crédits mis à sa disposition pour 1933 et 1934. Nous avons eu la stupeur



essentiel qui est le nôtre: égalité de droits, à l'extrême rigueur, soit, mais à condition de rester toujours dans l'hypothèse essentielle de l'article 8 du Pacte, c'est-à-dire que l'égalité de droits soit comprise en raison de certaines conditions géographiques qui nous sont particulières et des missions normales qui sont celles de notre marine. Alors le problème change d'aspect. Nous avons à défendre à la fois l'Atlantique et la Méditerranée et nos immenses territoires coloniaux, ainsi que nos communications qui s'étendent dans le monde entier.

Voilà le problème très lourd qui se pose à un ministre de la marine et à ceux qui sont comme vous appelés à lui apporter une aide dont une fois de plus je vous remercie cordialement.

M. LOUIS TISSIER. Je voudrais attirer votre attention sur les dépenses excessives des bases pour les avions. On nous a donné des bases alors qu'il en existait qu'on aurait pu aménager. La marine pourrait faire des économies de ce côté et reporter ces économies sur le matériel volant.

M. LE MINISTRE M. LE PRÉSIDENT. Je voudrais, descendant des hauteurs où nous avons plané, faire avec vous un peu d'économie domestique. La commission des finances de la Chambre vient de porter de 114 à 120 millions le crédit qu'elle met à votre disposition. Avant que cette partie du budget de l'air soit mise à la disposition de la marine, je voulais demander au département de l'air ce qu'il voulait faire des crédits mis à sa disposition pour 1933 et 1934. Nous avons eu la stupeur



de constater qu'on avait consacré des crédits à l'achat d'appareils dont vous parliez tout à l'heure, tels que les Kham, etc. Qu'allez-vous faire de ces 130 millions ? Allez-vous les réserver pour l'achat de matériel nouveau nettement supérieur à celui que nous avons, ou allez-vous acheter de ces appareils qui sans doute feront nombre, mais n'apporteront rien pour la défense nationale ? Si vous ne pouvez dépenser cet argent d'une façon plus utile, dans le sens d'un accroissement de valeur de notre matériel, ne pourriez-vous le réserver jusqu'au moment où vous aurez, après essais, des appareils sérieux apportant à la marine un complément de sécurité ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je crois que la question se pose en particulier pour le Kham 55 pour lequel il y a encore des commandes que nous hésiterions à faire pour remplacer des Kham 37

M. LE VICE-AMIRAL DARLAN. Pour boucher des trous.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Seulement c'est fâcheux de remplacer un appareil très vieux par un appareil vieux.

M. LOUIS TISSIER. D'autant que vous <sup>avez</sup> dans les stocks de quoi boucher les trous provisoirement.

---



situation.

La commission a manifesté le désir de vous entendre, nous vous remercions d'avoir répondu à son appel. La commission est en cours. Vous vous disposez à partir pour Londres, évidemment pour poser les prémisses de la Conférence qui se tiendra l'an prochain. La

COMMISSION DE LA MARINE.  
=====

Séance du mercredi 4 juillet 1934 des tractations qui auront lieu l'an prochain, quelle est la situation? Ce que vous avez fait? Ce que vous avez l'intention de faire?

Présidence de M. RIO. Besoin d'ajouter qu'à la commission de la Marine, il ne n'est jamais produit la moindre indiscretion.

M. M. Pietri, Ministre de la marine militaire est introduit.

M. le PRESIDENT.- Monsieur le Ministre, je vous remercie de l'appui que vous nous avez donné hier au cours de la discussion du projet sur l'aide à l'armement. Tous les efforts étaient nécessaires, tant donné que nous nous heurtions à cette terrible commission qui s'appelle la commission des finances. Nous avons vaincu, nous vous donnons une partie de la vircoire.

M. le MINISTRE.- Vous êtes bien gentil; il m'a été difficile(x).....

M. LE PRESIDENT.- Nous avons tous compris votre



situation.

La commission a manifesté le désir de vous entendre, - nous vous remercions d'avoir répondu à son appel - sur la situation en cours. Vous vous disposez à partir pour Londres, évidemment pour poser les prémisses de la Conférence qui se tiendra l'an prochain. La commission de la Marine sait l'importance des tractations qui auront lieu l'an prochain, quelle est la situation, ce que vous avez fait, ce que vous avez l'intention de faire. Je n'ai pas besoin d'ajouter qu'à la commission de la Marine, il ne n'est jamais produit la moindre indiscretion.

M. le MINISTRE.- Je pourrai aller jusqu'au bout.

Voici ce que je puis vous dire.

Je suis bien aise que vous ayez eu la bonté de me convoquer devant vous; cela me permet d'étayer une action qui, tout de même, sur certains points, n'est pas encore fixée et dépendra en grande partie des obstacles ou des concours que je pourrai trouver sur mon chemin.

Je commence par indiquer que, non seulement à Londres, ces jours-ci, ce ne sont que les prémisses de la Conférence qui pourront être posés, mais j'ajoute une précision de plus, il ne s'agira même que des prémisses des préliminaires eux-mêmes, parce que, pour



des raisons d'ordre diplomatique que je saisis mais que je n'ai pas lieu d'approfondir davantage, M.

Barthou considère que notre voyage à Londres doit être de très courte durée. Il ne voudrait pas, lui, avoir l'air d'aller à Londres uniquement pour la Conférence navale. C'est un petit malentendu que les Anglais ont, peut-être, une tendance à laisser s'instituer. En réalité, M. Barthou va à Londres pour régler un certain nombre, pour essayer de régler un certain nombre de points généraux. Il ne voudrait pas, dans ce contact, se laisser déborder par la Conférence navale qui paraît aux Anglais un dérivatif facile pour faire son oublier le but primitif de ~~le~~ voyage. Il m'a demandé même de ne poser en matière navale que quelque jalons de début ou d'amorce, pour pouvoir, dans dix jours, revenir pour les préliminaires eux-mêmes de la Conférence navale.

Il y avait eu une autre idée, celle, après ce premier contact, de laisser fonctionner les experts, soit les diplomates, soit les marins eux-mêmes. Je n'aime pas beaucoup cette solution. Je crois que, tout en étant entouré d'experts, et en tenant le plus grand compte de leurs observations, il n'est pas mauvais que le ministre responsable assiste à des préliminaires de cette sorte, comme il doit assister à la Conférence elle-même.

Il y a, en plus de ces motifs, tenant à la



d'plomatie française en général, un motif pour ajourner légèrement les préliminaires eux-mêmes, qui me paraît assez convaincant, et qui, lui, a trait à l'affaire navale elle-même.

Nous avons intérêt, sans doute, c'est ce que me disait avec raison M. Barthou, nous avons intérêt à ce que les Anglais règlent, bien ou mal, l'affaire japonaise. C'est, au fond, la grosse friction de la situation actuelle. Avec les Américains, il y a des discussions. Il y en a une, en particulier, qui nous intéresse au premier chef: c'est celle de la limitation des unités de gros tonnage; mais l'arrangement finira par intervenir entre les Américains et les Anglais en matière navale. Ce sera, peut-être, moins facile quand il s'agira des Japonais, qui paraissent avoir abordé la Conférence avec certaines idées un peu absolues. Vous avez dû voir cela, d'ailleurs, à travers les renseignements, si vagues qu'ils soient, des journaux.

Nous avons donc intérêt, je le crois, à ce que les Anglais se trouvent, en l'espèce, dans une situation, suffisamment je ne dirai pas désagréable, mais compliquée, pour que notre rôle à nous puisse se trouver vis à vis d'eux d'autant plus utile.

Ceci posé, quelle sera dans ses grandes lignes, notre attitude à l'égard de la Conférence navale et vis-à-vis des Anglais et des Italiens, en particulier, parce que



c'est là que le problème se pose pour nous.

Je vous déclare tout de suite que, étant donné la décision -et c'est là le point névralgique- prise par les Italiens de faire des 35.000 tonnes, je m'en expliquerai dans une seconde plus complètement, étant donné cette décision, qui n'est pas sans nous inciter à des réflexions sérieuses, notre jeu paraît devoir se faire du côté anglais.

Ne doutez pas que la décision prise par les Italiens de faire deux 35.000 tonnes -nous savons ceci non seulement par des contacts directs, mais également par des recoupements ainsi que par les précisions qui nous sont données par nos attachés navals, tant d'Italie que d'Angleterre, et je dois rendre hommage, en passant, au rôle que jouent nos attachés navals. Je ne pensais pas, moi-même, que ces officiers fussent en mesure de rendre, dans le poste qu'ils occupent, d'aussi grands services que ceux qu'ils rendent. Ce sont des services signalés et remarquables. Les rapports que je reçois de tous les attachés navals, particulièrement en ce moment, de ceux qui ont des questions plus délicates, <sup>à suivre</sup> ~~uniquement~~ <sup>comme celui</sup> ~~de Rome~~ de Rome et celui de Londres, sont vraiment des rapports remarquables et qui me rendent à moi et qui rendent au Cabinet et à l'Etat-major les plus grands services.

Cette décision des Italiens a <sup>profondément</sup> ~~puissamment~~ irrité les Anglais. Vous savez que les Anglais, avec



beaucoup de sincérité et, aussi, avec un sens de l'opportunité qui tient à des raisons financières essentielles, les mêmes qui s'imposent à nous, en fin de compte, les Anglais sont, depuis assez longtemps, très hostiles aux unités de gros tonnage. Ils ont fait les dernières, *Le Wood*, lui-même, qui est un espèce de géant, a été abandonné, ~~mais~~ même avec leurs derniers 35.000 tonnes qui ont été mis en service en 1926 et 1927, non pas le Wood, mais le Nelson et le ~~Rodney~~ *Rodney*. Ils n'ont aucune intention d'aller jusqu'à des volumes semblables, et ils étaient extrêmement attachés, les Italiens le savaient, à la limitation du tonnage. Quelle serait-elle? Nous en reparlerons dans une seconde.

Cette décision brusque, inopinée, prise par l'Italie, cinquième puissance navale, de se jeter toute seule et sans crier gare dans la course aux gros tonnages les a ~~profondément~~ <sup>profondément</sup> irrités. Ils ont opéré immédiatement une jonction avec nous. Je les ai laissé venir. Ils sont venus, les Américains sont venus aussi dans mon cabinet. Il y a là une inquiétude qui, pour notre profit, paraît agiter encore plus les Anglais que nous-mêmes et dont il convient, par conséquent, de tirer le meilleur parti que nous pourrons.

Quelle est ma situation, avant ~~de~~ <sup>de</sup> revenir à la Conférence et aux discussions internationales? Quelle est, positivement, objectivement parlant, ma position vis à vis de la décision italienne? Elle a été longuement discutée. J'ai tort de dire longuement;



Les bateaux aillent au moins par paires.

elle a été très attentivement discutée, mais, au contraire, l'accord du Conseil Supérieur et de l'Etat-Major est intervenu assez vite.

Une première réaction, et vous la comprendrez, ce fut de transformer le Dunkerque, qui faisait l'objet de notre projet de loi, en 35.000 tonnes. Remarquez que pour cela il n'était pas nécessaire de modifier le texte de la loi, et tel qu'il se comporte, tel que vous allez le voter, vous-mêmes, demain ou après-demain, ce texte me permet de faire un 35.000 tonnes, mais il ne peut pas en être question pour les raisons que vous allez comprendre.

Une question se pose tout de suite: allons nous transformer notre 26.500 tonnes en 35.000 tonnes? Le Conseil supérieur, après avoir tenu une première réunion officieuse, puis une seconde réunion officielle sous ma présidence, et en avoir verbalisé les conclusions dans un document que j'ai sous la main, a conclu que non.

Voici ce que dit le Conseil Supérieur et voilà ce que je dis avec lui: Il y a bien, aux constructions

Première raison: elle a sa valeur, mais elle n'aurait pas primé des raisons plus importantes: c'est qu'il faut, tout de même, autant que possible, en finir avec cette politique qu'on a appelée politique d'échantillon, il faut cesser d'avoir un prototype, puis de passer à un autre. Il y a un grand intérêt à ce que



les bateaux aillent au moins par paires.

Admettons que cette considération soit secondaire. Ce sont surtout des considérations de temps et des considérations de conflit éventuel qui ~~ont~~ dominé. Je crois que ce sont les principales. Les Dunkerque ont été imaginés, ont été décidés pour constituer un indispensable corps de bataille vis à vis de l'~~active~~ <sup>navale</sup> allemande.

A cet égard, les choses n'ont pas changé et, si nous regardons l'échelonnement des constructions navales allemandes dans le temps, nous n'avons pas le droit de différer, même de quelques mois, la construction du second des bateaux destinés à sureclasser les leurs. Or, le Dunkerque est prêt à recevoir le premier coup de marteau dès que vous l'aurez voté; tout est à pied d'oeuvre. Je n'ai même pas perdu de temps depuis le moment où ~~il m'a été~~ <sup>vous</sup> j'ai pu demander de le voter, c'est-à-dire en avril. Ce temps a été consacré à des études de mise en chantier, etc.. Le 15 juillet, tout cela partira.

La construction d'un 35.000 tonnes, cela représente un retard sérieux. Il y a bien, aux Constructions navales, des plans de 35.000 tonnes, des plans de 30000 tonnes. Ce sont, tout de même, des plans relativement sommaires. Il ne faut pas, à cet égard, accuser d'imprévoyance les Constructions navales. On ne peut vraiment pas se lancer dans cette espèce de préface coûteuse, parce qu'il ne faut pas s'imaginer qu'un plan cela consiste à crayonner quelques feuilles de papier.



C'est quelque chose de plus poussé que cela. On ne peut se lancer dans des plans semblables que lorsqu'on a en vue d'effectuer une construction navale. Or, il faut dire les choses comme elles sont, jusqu'à ces derniers temps l'hypothèse de construction de 35.000 tonnes était à peu près bannie des préoccupations, surtout à la veille de la Conférence, bannie des préoccupations des différentes puissances.

Par conséquent, un 35.000 tonnes représenterait pour nous, sur la finition <sup>de la construction</sup> du Dunkerque, à peu près un an de retard. Je vous donnerai des chiffres précis tout à l'heure. Il y aurait là une augmentation de la période creuse pendant laquelle nous nous trouverions avoir une flotte de ligne maigre. Elle ne serait constituée éventuellement que par le premier Dunkerque. Il y a là quelque chose qui est plus important que les questions de prestige, car je crois que c'est un peu cela, et nous allons y revenir, c'est la question de prestige qui a poussé l'Italie à la décision du 35.000 tonnes. Il y a là, tout simplement le fait matériel brutal, déjà en partie réalisé de la construction des Deutschland allemands.

Donc, nous nous sommes dit: la construction immédiate du Dunkerque a, sur le 35.000 tonnes éventuel l'avantage d'être prêt dans le minimum de temps. Cela nous fera un corps de bataille composé de deux Dunkerque, c'est-à-dire la possibilité de surclasser quatre



Deutschland. Nous aurons à envisager l'hypothèse où les Allemands en feraient un cinquième et un sixième.. Il faut courir au plus pressé, et puis nous verrons avec d'autant plus de calme qu'est ce qui peut se passer.

De deux choses l'une: ou les Italiens ont pris leur décision de 35.000 tonnes, ce qui est encore possible, pour arriver à trouver une monnaie avantageuse au cours des préliminaires de la Conférence ou au cours de la Conférence elle-même. Dans ce cas là, nous aurons joué un très bon jeu de diplomatie navale en ne les imitant pas et en pouvant, par conséquent, nous appuyer sur les Anglais qui sont extrêmement partisans de la limitation du tonnage. Ils parlent d'une limitation à 22.500 tonnes. Ils en parlent pour arriver à un chiffre moyen. Ils sont très ancrés dans cette idée. Nous donnons, tout de même, au monde l'impression sincère et exacte d'une certaine sérénité; nous ne nous précipitons pas immédiatement dans une surenchère au tonnage.

Ou bien, deuxième branche du dilemme, ou bien les Italiens font un 35.000 tonnes. Dans ce cas là, et étant donné que la Chambre et le Sénat me paraissent assez disposés à envisager la succession, d'ailleurs parfaitement normale, de tranches navales annuelles, il me sera toujours possible de devancer un peu, en ce qui concerne le vote, l'époque habituelle à laquelle une tranche annuelle est votée et de présenter un projet vers la fin de l'année. Pendant ce temps, des études très poussées auront été faites, un projet de 35.000 tonnes



~~tonnes~~ aura été établi. Il ne me sera pas possible, comme les Italiens paraissent devoir le faire, d'en proposer deux du même coup. 70.000 tonnes, deux fois 35.000 tonnes, jusqu'à la fin de 1936, et cela en vaisseaux de ligne. Ils n'ont fait  
 Pourquoi?  
 qu'user de ce droit.

Nous autres, nous ne jouirions éventuellement de ce droit que maintenant, avant la mise en chantier du second Dunkerque.

M. L. C. A. Dendhal, <sup>chef de cabinet</sup> 105.000 tonnes,  
 directeur. M. le ministre.

M. LE MINISTRE. 105.000 tonnes, avec le second Dunkerque.

M. MARTIN-BINACHON. Vous savez que le France est remplacé par le premier Dunkerque.

M. LE MINISTRE. C'est ce que je veux dire. Le jour où nous aurons décidé de faire un second Dunkerque, nous n'aurons plus devant nous que la différence.

M. L. C. A. Dendhal, <sup>chef de cabinet</sup> directeur. Il nous restera 52.000 tonnes, après le second Dunkerque.

M. MARTIN-BINACHON. C'est cela.

M. LE MINISTRE. Je veux dire qu'avant le second Dunkerque nous aurons droit à 105.000 tonnes ; après le second Dunkerque, nous n'avons plus droit qu'à la différence entre 105.000 tonnes et 52.000.

M. L. C. A. Dendhal, directeur. Nous avons droit



Il restait aux Italiens, en vertu du traité de Washington 70.000 tonnes à fabriquer, soit deux fois 35.000 tonnes, jusqu'à la fin de 1936, et cela en vaisseaux de ligne. Ils n'ont fait qu'user de ce droit.

Nous autres, nous ne jouirions éventuellement de ce droit que maintenant, avant la mise en chantier du second Dunkerque.

M. LE C. A. Odendhal, <sup>chef de cabinet</sup> directeur. 105.000 tonnes, ~~les~~ monsieur le ministre.

M. LE MINISTRE. 105.000 tonnes, avec le second Dunkerque

M. MARTIN-BINACHON. Vous savez que le France est remplacé par le premier Dunkerque.

M. LE MINISTRE. C'est ce que je veux dire. Le jour où nous aurons décidé de faire un second Dunkerque, nous n'aurons plus devant nous que la différence.

M. L. C. A. Odendhal, <sup>chef de cabinet</sup> directeur. Il nous rester 52.000 tonnes, après le second Dunkerque.

M. MARTIN-BINACHON. C'est cela.

M. LE MINISTRE. Je veux dire qu'avant le second Dunkerque nous avions droit à 105.000 tonnes ; après le second Dunkerque, nous n'avons plus droit qu'à la différence entre 105.000 tonnes et 52.000.

M. L. C. A. Odendhal, directeur. Nous avons droit



à 78.500 tonnes avant le premier Dunkerque. Ce premier Dunkerque, c'est 26.500 tonnes ; reste : 52.000.

M. LE MINISTRE. Par conséquent, nous n'aurions plus le droit de faire deux 35.000 tonnes d'un coup, nous ne pourrions faire qu'un 35.000 tonnes et un rompu.

Pour ce premier 35.000 tonnes, que nous mettrions en chantier par hypothèse au début de 1935, je ne crois pas que le retard qu'il aurait sur les 35.000 tonnes italiens serait grand. Je me demande même s'il y aurait à proprement parler un retard par/ce que, tout de même, l'Italie a un gros effort à réaliser du point de vue industriel pour faire ses 35.000 tonnes, je vous donnerai là-dessus des détails tout à l'heure. Il ne faut tout de même pas - c'est une parenthèse, elle a son importance - il ne faut tout de même pas s'exagérer les difficultés que peuvent avoir les Italiens à faire des 35.000 tonnes. Ils ont pour commencer deux chantiers, vous les connaissez : c'est Gênes et Trieste, qui sont parfaitement susceptibles, au point de vue longueur de cales, de recevoir la commande d'unités de cette sorte. En second lieu, quand on vient vous dire : "L'industrie du blindage en Italie n'est pas assez avancée pour pouvoir faire, en particulier, la longueur de plaques nécessaires pour un cuirassé de 35.000 tonnes," c'est vrai. Mais nous avons des renseignements - j'en ai même reçu un pas plus tard que ce



matin, qui paraissent indiquer que cette question, les Italiens sont en train de la résoudre, et, dans le rapport de mon attaché naval, ce matin, - peut-être avez-vous cela sous la main - je lisais ceci :

"La réalisation de la cuirasse des bâtiments de ligne de 35.000 tonnes semble être, parmi les problèmes sidérurgiques, celui qui préoccupe le plus les ingénieurs des aciéries Ansaldo. Elles viennent de commander un four électrique qui permettrait une coulée de 30 à 35 tonnes ...

... Ce nouveau four doit être incessamment mis en service et le nouveau contrat de fourniture d'énergie électrique destinée à son fonctionnement est déjà signé."

"Il pourrait donner des plaques de 35 centimètres d'épaisseur ayant 7 mètres sur base."

C'est déjà très bien.

Ce n'est pas assez, d'après vous ?

M. LE MINISTRE. Si nous ne leur permettions pas d'acheter nos ferrailles, ils seraient un peu plus gênés.

M. MARTIN-BINACHON. Nous arrivons à 20 mètres, au train Marelle, et au Creusot.

M. LE MINISTRE. Cela me donnerait de l'espoir qu'ils en sont encore aux tâtonnements. Je voulais simplement indiquer



par là que la décision de l'Italie de faire des 35.000 tonnes ne doit pas être considérée trop légèrement comme un plafond pur. Dans tous les cas, le plafond existe, il y a la volonté de le pousser très vigoureusement et très loin.

Donc, je disais que nous serions à temps de faire un 35.0 tonnes qui arriverait à peu près en même temps que les leurs.

Là où, évidemment, nous nous trouverions décalés par rapport à eux d'environ un an, et même peut-être un peu davantage, c'est en ce qui concerne le second, parce que ce second 35.000 tonnes je ne pourrais pas vous le proposer au titre de la tranche 1936, puisque Washington ne me laisserait plus assez de temps. Je ne pourrais vous le proposer que dans la tranche 1937, mais - ceci est dit dans le silence de la commission de la marine et pas en séance publique, bien entendu - je n'ai pas besoin de vous dire que je m'arrangerais pour que cela soit très avancé au moment où la tranche serait votée.

Donc, terminaison de mon raisonnement : du moment qu'au prix d'un retard d'un an, il me sera possible de rattrapper les Italiens dans cette fâcheuse course au tonnage, il vaut beaucoup mieux, en ce moment, et dans l'ordre technique et dans l'ordre militaire, et dans l'ordre diplomatique, faire tout de suite le Dunkerque que nous avons décidé de faire.

Revenons sur le terrain des conférences. Quand va s'en-



gager cette conférence, nous nous y présentons avec un visage assez serein, nous avons fait nos tranches navales, depuis 1922, comme je l'ai dit à la Chambre, sans précipitation, toujours à peu près au même rythme ; nous avons même, deux ou trois fois, su interrompre nos tranches navales, parce que le besoin de faire des constructions neuves, telle ou telle année déterminée, paraissait ne pas se poser ou pouvoir être ajourné à l'année suivante. Nous n'avons jamais dépassé notre moyenne de 30.000 à 35.000 tonnes, ce en quoi la plupart des nations navales ne nous ont guère imités : elles ont toutes forcé, ces temps-ci. Par conséquent, je le répète, nous arrivons avec un visage assez serein.

Nous verrons se poser - je n'ai pas besoin de vous le dire devant la conférence, et particulièrement devant les Anglais, surtout si elle devait nous donner satisfaction sur certains points, toutes les questions que j'ai cru pouvoir résumer ici en une page et demie. Je vais vous lire la page et demie en question.

Problèmes politiques, problèmes techniques.

Problèmes politiques. Première question : Faut-il accepter la conférence à cinq puissances ou doit-on élargir le débat ?

C'est la première des questions politiques qui se posent. Il s'agit de savoir si nous avons, du point de vue de la diplomatie navale, intérêt à faire valoir, comme nous l'avons



laissé d'avance pressentir dans notre réponse à l'Angleterre, que la question de l'élargissement de la conférence navale, même si elle n'est pas posée par nous, pourrait l'être par d'autres puissances : égalité des droits et autres aphorismes nouveaux, et nous en viendrions ainsi à ce qui a été la première idée française en matière de désarmement d'une façon générale, et même en matière de désarmement naval par répercussion : la conférence absolument étendue et portant sur toutes les puissances.

Je vais vous dire tout de suite que, même si je devais, pour les besoins de la cause et l'évolution des négociations, soutenir ce point de vue personnellement, il ne m'enchanté pas, parce que je crois que nous avons tout de même intérêt à pouvoir nous inscrire dans une conférence aussi précise que possible, surtout si elle devait nous donner satisfaction sur certains points, tandis que je n'ai pas besoin de vous dire qu'à partir du moment où la conférence se tiendra entre 35 puissances, il vaut mieux ne plus parler de conférence navale : nous tomberons dans un tel réseau de bêtises et de tiraillements que la conférence navale sera morte.

Mais le problème pourrait être soulevé par l'Allemagne. L'accession de l'Allemagne dans la conférence navale, c'est l'accession par contre-coup immédiat, de la Russie, de l'Espagne, de la Pologne. De fil en aiguille et de marche en marche, l'escalier serait assez vite gravi jusqu'à un certain



nombre de puissances : toutes les puissances de l'Amérique du sud, qui ont quelques bateaux, la Yougoslavie, je vous fais grâce du reste.

Deuxième question politique : c'est la grosse affaire, parce que je suis sûr que la première se résoudra dans le sens d'une conférence restreinte, et, en <sup>fin de comptes,</sup> ~~fait de conséquences~~ après avoir émis quelques principes, nous nous y résignerions assez volontiers - demande italienne de parité. Ici, nous arrivons à la grosse, grosse affaire, d'où peut sortir pour nous une aggravation assez sérieuse des rapports franco-italiens. C'est parce que, précisément, je voudrais, par tous les moyens possibles, acheter, si je peux employer cette expression, des autres puissances qui sont autour de l'Italie, une renonciation à - passez-moi le mot - à ce bateau de la parité franco-italienne, que je parlais tout à l'heure de faire un jeu aussi rapproché que possible de celui des Anglais. La parité italienne, nous l'avons acceptée pour les vaisseaux de ligne, à Washington ; je ne suis pas très sûr que nous puissions revenir sur un principe posé aussi solennellement et appliqué depuis dix ans, mais la parité franco-italienne ~~existe~~ <sup>de fait,</sup> en ce qui concerne le tonnage global de la flotte - je suis sûr qu'aucun de vous ne me contredira, en pensant qu'il n'est pas possible d'aller dans cette voie. La relativité entre les deux flottes est un besoin. Nous n'en faisons pas du tout - c'est notre



grande différence avec l'Italie, une question de prestige ; c'est une question de servitudes matérielles. Les Italiens disent : "Les Français parlent de leurs colonies, mais nous avons des quantités d'Italiens disséminés dans tous les coins du monde." Du point de vue de la possession de la flotte, cela n'a rien de commun d'avoir des territoires ou de se contenter de faire des manifestations qui permettent de réserver les intérêts ou les droits de quelques nationaux. Cela n'a rien de commun. L'impérialisme français nous interdit d'imaginer que nous puissions renoncer à une partie de notre flotte, parce que la parité franco-italienne, l'Italie la conçoit dans le sens d'un abandon de notre côté. Si encore, à l'extrême rigueur, l'Italie, comme il en fut question un moment, parlait de parité dans ce sens qu'elle a le droit de nous rejoindre, nous dirions : "Parité si vous voulez, maintenant, rejoignez-nous." Mais ce n'est pas comme cela que l'Italie la conçoit, et d'ailleurs, même le principe de la parité est assez difficile à admettre.

M.

. Ce n'est pas possible.

M. LE MINISTRE. Donc, demande italienne de parité, voilà ce qui sera le gros point névralgique de l'affaire, comme à la conférence de Londres en 1930.

Troisième question politique : la Grande-Bretagne cherchera-

l'état actuel de la construction du Dunkirk, je ne suis pas



t-elle à envenimer l'antagonisme franco-italien ou se rapprochera-t-elle de la France, ce qui l'opposerait à la demande italienne ?

Là, nous en venons au côté dynamique de la question. Il n'est pas question de répondre à la question posée autrement qu'en imaginant que la position que nous prenons favorisera peut-être la seconde des branches de cette alternative. Je crois que si nous voulons faire contre l'Italie - et c'est contre l'Italie que nous devons faire notre jeu - il est essentiel de le faire avec les Anglais, autant que possible, même, avec les Américains, quoique, chez les Américains, nous trouverons certainement quelques résistances en ce qui concerne la limitation des tonnages. Les Américains, à tort ou à traison, s'imaginent qu'à cause de la rareté de leurs bases navales, et parce qu'ils sont forcés d'avoir des bateaux extrêmement autonomes et pouvant aller très loin, ils ont besoin d'avoir des tonnages de 30.000 et 35.000 tonnes, ce qui est en grande partie une erreur, parce que le Deutschland est là pour nous montrer qu'un gros bateau moyen comme lui, qui n'a que 10.000 tonnes, peut réaliser une autonomie formidable, puisqu'il peut faire sans se ravitailler 20.000 milles.

Peut-être les Américains arriveraient-ils à nous suivre, avec les Anglais, dans une limitation de tonnage, et à faire la pression voulue sur l'Italie pour qu'on s'accorde aux environs de 30.000. Le jour où j'obtiendrai une limitation de tonnage à 30.000 tonnes, cela m'est égal, parce que je considère qu'en l'état actuel de la construction du Dunklerque, je ne suis pas



surclassé par un 30.000, je suis à égalité. 400 essentiellement

4° Hiérarchie navale, résultant de la hiérarchie des flottes,

Fixation des tonnages globaux une fois admise, règlement des problèmes politiques, cela nous ramène à la parité italienne.

3e Question. Elle nous est familière : le problème des sous-marins. Incontestablement, nous verrons se reposer à la Conférence navale le problème des sous-marins. Il n'est même pas posé.



impossible que cette idée, qui a toujours été essentiellement anglaise, ne revienne sur le tapis. Je crois que les Anglais ont pu, en grande partie, évoluer sur ce point, mais, en ce qui concerne la question des sous-marins, ils trouveront évidemment un assez gros appui chez les Italiens. Déjà, les Italiens font allusion, dans certains de leurs écrits officiels, à l'éventualité d'une suppression pure et simple, à la fois du type bâtiment de ligne et du type sous-marin.

C'est toujours la préoccupation constante. Dans tous les cas, nous trouverons un appui très énergique chez les Japonais, qui n'ont pas plus envie que nous de renoncer à leurs sous-marins. Accessoirement, 4e problème technique : la limite d'âge, les règles de remplacement, etc. C'est aussi important.

Voilà ce que j'indiquais à la fin de cette petite note extrêmement courte.

Le sort de la Conférence de Washington a été déterminé par l'accord réalisé au préalable par les Anglais et les Américains. Il faut se méfier d'un nouvel accord anglo-américain : l'importance des conversations préliminaires de Londres. C'est au cours de ces conversations que va se fixer l'attitude des diverses puissances. Etant donné qu'on n'est pas engagé, on est beaucoup plus fort, et, sous menace de ne pas participer à la conférence, de dénoncer le traité de Washington, on peut obtenir certaines concessions.



N'allons à Londres qu'avec un programme bien établi.

En même temps que ceci était fait, pour me servir en quelque sorte de guide-âne et éclairer des travaux préalables, j'envoyais sous le timbre de mon état-major, à tous les attachés navals une circulaire dont voici un exemplaire et où la plupart des points que je viens de tracer devant vous à larges traits se trouvent précisés sous une forme impérative et avec un certain nombre de commentaires qui sont plus précis à la fois et plus méthodiques que ceux qui ont fait l'objet de l'exposé que vous avez entendu.

Pour l'instant, si vous le voulez bien, je voudrais me contenter de ces quelques indications et me mettre plutôt à votre disposition pour les questions que vous pourriez avoir à me poser et qui jetteraient peut-être une lumière complémentaire sur un certain nombre de points.

Pour finir, il est possible qu'au cours des questions que vous voudrez bien me poser, il y en ait une - je ne sais même pas si elle ne faisait pas partie de votre ordre du jour de convocation lui-même - c'est la question des négociations engagées avec l'Italie, l'année dernière. Ce sont les Affaires Etrangères qui ont fait cela. Ce sont des négociations qui portaient sur des limitations possibles de tonnage de construction pour jusqu'au moment de la prochaine conférence navale, elles ont été engagées entre experts.



M. MARTIN-BINACHON. C'est le Pacte à Quatre.

M. LE MINISTRE. C'était en corrélation. Elles avaient fini par aboutir à un accord intéressant et, brusquement, au moment où elles auraient pu donner lieu à une sorte d'accord intérieur entre les Italiens et nous, elles ont échoué, on dit par la volonté brusque de Mussolini. Nous croyons savoir que c'est l'arrivée au pouvoir de l'amiral Cavagnari, qui me parait être, en matière navale, en Italie, le type de l'absolutiste, qui a mis fin à ces pourparlers. Ils étaient assez intéressants, parce qu'ils nous mettaient sur le pied, le premier Dunkerque étant mis à part, des deux Dunkerque d'ici la conférence navale. Il semblait qu'on était engagé dans une bonne voie.

Mais - et je finirai là-dessus - ne doutez point que la grande raison de cette espèce de brusque et soudaine poussée de politique italienne navale vers les 35.000 tonnes, que j'attribuais tout à l'heure - mais c'est peut-être un côté accessoire de la question - au désir par eux de régler le mieux possible et de la façon la plus avantageuse leur position à la conférence de 1935, est également dictée, j'avais omis d'en parler, par des questions de prestige.

Au fond, il faut reconnaître, et je dis ceci avec une espèce de sympathie pour l'Italie, pour son effort, je ne suis pas du tout italianophobe, mais l'Italie a un peu raté ~~ses~~ ses opérations diplomatiques : elle est en face, incontestablement, de l'échec



l'échec de ce qu'elle a fait pendant quelques années et surtout de ce très gros échec de sa politique de Méditerranée orientale. L'Italie avait disposé tout son concept de politique navale vers un ravitaillement en provenance de Russie ; elle avait étayé cela d'une amitié italo-turque en particulier, qui lui laissait les plus grands espoirs, elle était en grande coquetterie avec les Russes. Tout cela vient brusquement de disparaître. Si vous pouviez voir cela sur une carte avec des teintes, vous verriez que l'Orient représente maintenant pour l'Italie une espèce de région consignée, avec, même, l'interdiction du passage des Dardanelles. Il y a là, pour l'Italie, une espèce de besoin de ~~propagande~~ prestige, peut-être même de force, le cas échéant, attestée par des unités aussi puissantes que possible, et qui explique, dans une certaine mesure, cette décision.

Et il n'est pas impossible que l'autre échec qu'elle a dû essuyer dans le problème de Genève, le resserrement de la Petite Entente, l'espèce de réconciliation qui se poursuit entre la France & l'Angleterre, entre lesquelles elle aurait voulu assez volontiers jouer une espèce de rôle arbitral, tout cela l'a mise dans une sorte d'état de mauvaise humeur et lui a donné une sensation provisoire d'infériorité qui l'a peut-être amenée à cette espèce de détermination dans laquelle elle entre. Je crois - et c'est une considération plutôt rassurante en partie pour nous -



à une grosse question de prestige d'abord, et de calcul.

M. BERGEON.

~~XXXXXXXX~~ Les conversations préliminaires de Londres vont poser ~~les~~ la revision des accords de Washington. Or, je ne voudrais pas que M. le ministre de la marine, ainsi qu'il le disait tout à l'heure, prît accès dans ces conversations avec le sentiment qui semble se dégager des explications qu'il nous a fournies, et ces explications seraient en effet assez déconcertantes pour notre situation navale.

Que disait-il ? C'est qu'il lui semble difficile de revenir après dix ans sur telle ou telle partie des accords de Washington. Je fais allusion à la partie qui concerne nos bâtiments de ligne et la parité accordée à l'Italie, sur le même pied que la France pour les bâtiments de ligne.

Je voudrais essayer de bien vous persuader que cette prétendue égalité, qui n'est basée que sur le tonnage, sur le déplacement, est la plus flagrante des inégalités. L'Italie vient de le démontrer à l'instant même où elle décide ses deux 35.000 tonnes. A quoi doit satisfaire l'Italie ? A opérer dans une mer fermée. Par conséquent, sur ses 35.000 tonnes, elle peut mettre un armement tellement important, tellement puissant que je vous défie, vous Français, si nous décidions de faire les mêmes 35.000 tonnes, de leur donner un armement égal, étant donné que nous sommes obligés d'envisager un grand rayon d'action.

Je crois donc qu'il faut revenir sur cette égalité, qui est



complètement erronée. Il y a des erreurs qui ne se démontrent qu'à la longue. Or, ces 15 années qui suivent les accords de Washington nous démontrent péremptoirement que nous ne pouvons plus rester sur une idée complètement faussée et qui permettrait à l'Italie d'avoir des bâtiments qui surclasseraient les nôtres, étant donné que nous ne pouvons pas construire dans les mêmes conditions.

Il y a une deuxième question que je voudrais poser à M. le ministre, c'est la suivante. Monsieur le ministre, est-ce que, pour la construction du deuxième Dunkerque, vous envisagez au préalable de connaître l'issue de la conférence de 1935, ou bien êtes-vous d'ores et déjà déterminé à envisager pour la défense de nos intérêts à la fois dans la Méditerranée et dans l'Atlantique la construction d'un troisième Dunkerque, quels que soient les résultats de la conférence navale à laquelle vous allez assister

M. LE MINISTRE. Je réponds aux questions posées par M. Bergeon.

Sur le premier point, je ne voudrais pas laisser subsister un petit malentendu. Je suis entièrement de son avis et je ne voudrais même pas laisser croire que j'aborde à cet égard la conférence avec une sorte de parti pris. Ce que je me permettais, c'était d'émettre un pronostic: en toute sincérité, je ne sais



pas si je serais étonné qu'on puisse ~~xxxxxx~~ être d'un avis différent, parce que vous voyez tout de suite comment les questions vont se poser : je ne vois pas vraiment ce qui pourrait amener de la part des Anglais, des Américains - je laisse les Japonais de côté - ce qui pourrait amener chez eux, même en imaginant que je puisse faire leur jeu au maximum, à consacrer une disparité de principe des tonnages mis par Washington sur le pied de la parité. Ou alors, ce qui me rend encore plus pessimiste sur ce point, c'est que, même en supposant qu'on aboutirait à quelque chose de semblable, il faut encore se demander si l'Italie accepterait une chose pareille, ayant pris pendant ce temps-là une attitude toute différente.

En disant de but en blanc : "Nous voulons bien causer avec vous, mais le traité de Washington, c'est fini, n'en parlons plus", nous aborderions la conférence dans des conditions de tactique assez difficiles.

Evidemment, je ne ferai pas l'inverse. Si la première question qui m'est posée sur le seuil de la conférence, c'est celle-ci : "vous allez tirer un grand coup de chapeau au traité de Washington", ce serait une toute autre affaire.

Je n'ai pas grande confiance dans le succès de la conférence de 1935. S'il n'y avait que les Italiens à tirer un peu au hasard, je serais rassuré, mais il y a les Japonais, qui m'ont



l'air d'avoir préparé pour cette conférence de 1935 un maximum de torpilles assez sérieuses.

Tout ce que je retiens de ce que disait tout à l'heure M. Bergeon, c'est que je rencontre chez lui, chez vous, messieurs, une grosse tendance à ce que, s'il est possible, s'il est réalisable d'obtenir non point seulement la relativité de fait des flottes dans leur unité, mais même une relativité de droit des flottes de ligne, soyez tranquilles, le ministre de la marine commettrait une grosse faute en ne s'efforçant pas d'y parvenir. Mais j'avoue très franchement que je ne vois pas par quelle évolution stratégique ou tactique on pourrait en arriver à cette conclusion.

Ou alors, faudrait-il faire peut-être, pour y parvenir - encore une question qui peut se poser, elle est très grave - faire sur les sous-marins un tel sacrifice que vraiment notre politique navale pourrait se trouver très sérieusement atteinte ? Il ne faut pas exagérer, je suis très partisan du bateau de ligne, il est destiné à compléter notre flotte, mais je ne mésestime en rien l'importance du sous-marin, c'est une de nos armes les plus puissantes et les plus efficaces.

En second lieu, M. Bergeon me demandait si je subordonne la construction d'un troisième Dunkerque à l'issue de la conférence navale. Certainement non. Seulement. Seulement, je changerai un mot dans votre question ; je ne dis pas : "d'un troisième Dunker-



que," je dis "d'un troisième navire de ligne." Je ne m'amuserai pas à aller à la conférence en 1935 sans avoir épuisé normalement le stock de tonnage qui me reste.

M. LE PRESIDENT. Tout au moins sur le papier.

M. LE MINISTRE. Tout au moins sur le papier. Par conséquent c'est à ce moment-là que se posera la question du vote d'une tranche navale pour 1935, dans laquelle nous aurons...

M. MARTIN-BINACHON. C'est toujours notre tort : nous allons à cette conférence sans armes. C'est là notre grosse erreur. Nous allons toujours à cette conférence amenuisés. Je l'ai dit dans mon rapport, j'en ai fait exprès, et j'ai monté en épingle les programmes de toutes les puissances. Elles font le plein, et non pas du tout.

M. LE MINISTRE. Nous ferions le plein.

M. MARTIN-BINACHON. Que nous l'ayons seulement sur le papier, cela m'est égal.

M. LE MINISTRE. Oui, nous sommes d'accord : le plein de nos 22.500 tonnes. Nous allons à la conférence, et nous pourrions même faire, au lieu de 30.000 tonnes, en faire davantage, puisque nous ne sommes limités, en fin de compte, que pour les unités de ligne.



M. MARTIN-BINACHON. Je ne crois pas que, quand nous discuterons les accords de Washington, nous gagnerons la partie. Washington, c'est une grossière erreur. Le ministre qui est allé là-bas a fait une gaffe monumentale. Mais, au point de vue du tonnage global, je vous demanderai de maintenir ferme notre position. C'est là qu'il faut dire aux Italiens : il n'y a pas de parité possible, nous sommes à  $3/2$ , voilà la situation, ne varietur.

D'ailleurs, le Japon vous y aidera. Mais enfin, sur cette question, c'est le point précis, maintiendrez-vous cette position de 3 à 2 ne varietur ?

C'est la grosse question. Nous ne pouvons pas céder là-dessus.

M. LE MINISTRE. Nous sommes tout à fait d'accord là-dessus.

D'ailleurs, je ne serais même pas mécontent, monsieur le président - c'est sur cette suggestion que je voudrais finir - vous allez probablement faire un petit communiqué ? S'il est même possible de glisser quelque chose dans ce genre-là, même sous cette forme de "maintenir les positions toujours prises par la France dans les conférences navales" ?...

M. MARTIN-BINACHON. Dans la discussion de la tranche navale : je ne serai pas long, mais je poserai la question à la tribune, pour ne pas vous gêner.

.....L.....



actuels à Londres. Cette question a pris une actualité et j'ajoutera une acuité plus spéciale du fait des démarches qui ont été récemment tentées auprès de nous par le Japon et dont je parlerai au cours de cet exposé.

## COMMISSION de la MARINE.

=====

Je vous demande la permission de reprendre la question dans son aspect historique.

Séance du mardi 4 décembre 1934.

-----

Vous vous rappelez, Messieurs, que le traité de Washington contient à la fois des clauses quantitatives et des clauses qualitatives. Les clauses qualitatives, vous les connaissez: limitation à

35.000 tonnes des cuirassés, limitation à 406 des plus gros canons, et, ce qui est moins important, définition technique relative à la façon de calculer les déplacements, etc... Il contient également

M. Pietri, ministre de la Marine, est introduit.

M. LE PRESIDENT.- La séance est ouverte.

Monsieur le Ministre, je vous remercie d'avoir bien voulu répondre, et si vite, au désir exprimé par la commission de vous entendre sur certaines questions qui font l'objet de ses préoccupations.

Etes-vous d'accord sur la manière dont nous allons conduire cette audition? Nous vous avons envoyé un questionnaire très détaillé sur les points sur lesquels nous voudrions bien être éclairés. Voulez-vous répondre paragraphe par paragraphe? Nous arrêterions votre exposé pour demander aux membres de la commission s'ils ont des questions à vous poser. Monsieur le Ministre, vous avez la parole.

M. LE MINISTRE.- La première question que vous m'avez fait l'honneur de me poser est, en même temps, la plus importante et la plus actuelle: c'est celle qui concerne la position de la France à la prochaine Conférence navale et la portée des pourparlers et ensuite prendre la responsabilité de dénoncer le traité alors



qu'il aurait été reconduit. Cependant il faut reconnaître que si la  
actuels à Londres. Cette question a pris une actualité et j'ajoutera  
démonstration du traité de Washington n'intervient pas ou de notre  
une acuité plus spéciale du fait des démarches qui ont été récemmen  
fait, ou du fait d'une autre puissance, avant le 31 décembre 1934,  
tentées auprès de nous par le Japon et dont je parlerai au cours de  
nous aurions toujours la latitude et la faculté de le dénoncer par la  
cet exposé.  
suite.

Je vous demande la permission de reprendre la question dans  
son aspect historique.

Vous vous rappelez, Messieurs, que le traité de Washington  
contient à la fois des **clauses** qualitatives et des clauses quantita-  
tives. Les clauses qualitatives, vous les connaissez: limitation à  
35.000 tonnes des plus gros bâtiments, limitation à 406 des plus gros  
canons, et, ce qui est moins important, définition technique relative  
à la façon de calculer les déplacements, etc... Il contient également  
des conditions et des clauses quantitatives: droits de construction  
des grandes puissances navales en bâtiments de ligne et porte-aéronefs  
lesquels droits de construction ont été fixés de la façon suivante:  
Angleterre, 5, Etat-Unis, 5, Japon, 3, France et Italie, 1,75.

Ce traité prend fin, nous allons nous expliquer là-dessus, le  
31 décembre 1936. Toutefois, si une nation désire que le traité ne  
soit pas automatiquement reconduit, elle doit l'annoncer deux ans à  
l'avance, c'est-à-dire le 31 décembre 1934. Si personne ne dit rien,  
le traité se trouve reconduit d'année en année et indéfiniment, sous  
la réserve toujours maintenue d'un préavis de dénonciation de deux an

Il vous apparaît qu'il y a, tout de même, une petite différen-  
entre ces deux dispositions. J'entends par là qu'autre chose est  
de déclarer à présent que l'on n'entend point que le traité soit  
reconduit, et autre chose est de laisser cette reconduction se faire  
et ensuite prendre la responsabilité de dénoncer le traité alors



qu'il aurait été reconduit. Cependant, il faut reconnaître que, si la dénonciation du traité de Washington n'intervient pas, ou de notre fait ou du fait d'une autre puissance, avant le 31 décembre 1934, nous aurions toujours la latitude et la faculté de le dénoncer par la suite.

Voilà pour le traité de Washington. Le traité de Londres, lui contient une trêve de construction jusqu'en 1936 et quelques limitations spécialisées qui ont été acceptées par la France et par l'Italie en particulier celle concernant le ~~déploiement~~ des sous-marins.

En dehors de cela, qui concerne, comme le traité de Washington lui-même, les cinq puissances, il y a un accord entre les trois plus grandes puissances navales sur les bâtiments légers et sur les sous-marins, une sorte de traité de Washington applicable à autre chose qu'aux bâtiments de ligne et porte-aéronefs. Ni la France, ni l'Italie n'ont participé ni adhéré à cet accord. Le traité de Londres est, en somme, une simple rallonge au traité de Washington, soit dans sa partie commune aux cinq puissances, soit dans sa partie limitée aux trois plus grosses puissances.

Il arrive à échéance le 31 décembre 1936, mais sa reconduction n'a pas été prévue. Le traité de Londres n'a pas été ratifié par le Parlement français. Par conséquent, nous n'en parlerons que relativement peu.

La conférence de 1935, dont il est question depuis le mois de mai dernier, vient de ce que l'article 23 du traité de Londres a prévu, pour cette époque, une réunion, une conférence, destinée à l'élaboration d'un traité qui remplacerait celui de Londres. Cette Conférence aurait, évidemment, à s'occuper en même temps de



la modification des clauses du traité de Washington si une puissance signataire manifestait, avant le 31 décembre 1934, l'intention de mettre fin à ce traité.

Qu'en est-il des pourparlers de Londres? Le gouvernement britannique a pris l'initiative, au début de 1934, de tâter, si je puis dire, le pouls des grandes puissances navales, pour connaître les grandes lignes de leurs points de vue et déterminer dans quelles conditions se tiendrait la Conférence de 1935, pour déterminer: le lieu, date, présence ou non présence de l'Allemagne, point important, et puis, question soulevée par la France des autres puissances navales telles que la Russie, l'Espagne et d'autres.

Vous vous rappelez que M. Barthou et moi avons fait un voyage, là, à Londres en juillet 1934. Il s'est engagé/des conversations dont je dois rappeler qu'elles ont été empreintes de beaucoup de confiance et de cordialité. Elles avaient le caractère d'une sorte de recherche d'affirmations mutuelles qui s'est faite avec beaucoup d'amitié réciproque. Il faut noter de ces conversations que les Anglais se sont montrés beaucoup plus accessibles que par le passé aux thèses françaises, et se sont montrés, en tout cas, ce qui est un point excessivement important pour nous, favorables au maintien de la relativité de fait des flottes actuelles.

Ceci a été positivement acté, si je puis dire, dans des procès-verbaux signés. Il n'y a aucun doute sur ce point.

Je signale également, ceci a été moins inattendu, que la position des Anglais pourrait <sup>également</sup> devenir très différente et beaucoup



plus accommodante sur la question des sous-marins.

Après les conversations franco-anglaises, il y a eu des conversations beaucoup plus courtes avec les Italiens. Les Italiens en août 1934, se sont contentés de redemander la parité franco-italienne de toutes les catégories. C'est l'idée fixe des Italiens.

Enfin, j'en viens au séjour actuel à Londres de M. Normann Davis et de l'Amiral Yamamoto. Nous sommes tenus au courant au jour le jour avec une grande précision du déroulement de ces conversations et nous y étions intéressés, parce que nous entendions éviter, comme à Washington, une sorte d'accord à trois en dehors de nous. Jusqu'à maintenant, cet accord ne semble pas se réaliser. Les Américains veulent le maintien pur et simple du traité de Washington, ou, au moins, des coefficients de ce traité. Les Japonais en ont fait une question de prestige. Ils veulent des droits égaux pour toutes les grandes marines. Au lieu des coefficients 5.5.3., ils réclament avec énormément d'insistance et de vigueur les proportions 4.4.4.. Si on ne tombe pas d'accord, les Japonais ne cachent pas leur intention de dénoncer le traité avant la fin du mois. Nous avons même, là-dessus, une **précision**, il s'agirait du 21 ou du 22 décembre. Ils ne se plieront à aucune limitation, même qualitative, et ils ont pris une position extrêmement forte.

Quel est le point de vue français?

Le point de vue français, d'abord, dans l'ordre qualitatif, c'est que la France est prête à adhérer aux limitations proposées en particulier par les Anglais, en ce qui concerne la limitation du calibre des canons au dessous de 406 et la limitation du tonnage



des bâtiments au dessous de 35.000 tonnes, sous réserve que nous ayons le droit de répondre aux constructions des bâtiments italiens en cours. Je reviendrai sur ce point tout à l'heure.

Au point de vue quantitatif, je rappelle les principes: tout accord naval doit être classé dans un accord plus général, qui rentrerait dans le cadre de la S.D.N. C'est le fameux dogme pour nous de l'<sup>interdén</sup> ~~indé~~ pendance des armements. En second lieu, tout accord limitatif doit résulter de l'article 8 du pacte: "supériorité des servitudes maritimes de l'empire mondial français". En troisième lieu, si les principes généraux de limitation des armements défendus par la France à Genève, ne sont pas, actuellement admis, la France ne serait pas hostile à une limitation des armements navals basée sur la relativité actuelle des flottes. En ce qui concerne la France et l'Italie elle est de 3 - 2 <sup>à cette</sup>. Le traité de Washington tenait compte du traité de Versailles. Cela ramène le problème au cadre de la Société des Nations.

Ceci dit, comment se présentent les demandes du Japon à la France, et comment peut se dégager, à l'heure un peu délicate où nous sommes, la position à la fois navale et diplomatique de la France?

Le traité de Washington prend fin le 31 décembre 1936. Si une nation déclare que le traité de Washington ne doit pas être reconduit, elle doit l'annoncer avant la fin de l'année présente. A la suite des pourparlers de Londres, entre les Anglais, d'une part, et les Américains et les Japonais, de l'autre, l'Angleterre essaya de jouer, difficilement, un rôle d'arbitre. Le Japon manifesta son intention de faire jouer la clause de non reconduction et il a demandé le 27 novembre, à la France et à l'Italie..... A l'Italie,



c'est pour la forme; le Japon ne peut pas ignorer, personne n'ignore, que l'Italie est, des cinq puissances, celle qui tient le plus au maintien du traité de Washington. Le Japon, dis-je, a demandé, le 27 novembre, à l'Italie et à la France, -en fait, à la France- de se joindre à lui dans cette démarche. La marine, pressentant que la question serait posée, avait fait connaître son point de vue au Quai d'Orsay, une bonne dizaine de jours avant que la demande ne nous soit parvenue, et cette lettre rappelait les réserves formulées par le Parlement au moment où le traité est venu devant lui et ne cachait pas son désir de voir le traité prendre fin en 1936. La réponse de la France au Japon a été établie par le Quai d'Orsay après consultation du ministère de la marine. La rédaction n'a pas été facile. Les points de vue concordaient, mais la façon de les présenter ne concordaient pas toujours. Dans cette lettre, tout en indiquant, si l'ensemble des signataires avait été de cet avis, nous aurions été, ou, plus exactement, si nous avions été consultés sur nos préférences entre la reconduction ou l'expiration du traité de Washington, notre réponse eût été <sup>une</sup> acceptation. Nous ne pouvions que décliner l'offre du Japon, parce que le Japon avait paru se motiver par le désir, par des considérations qui lui étaient propres, auxquelles nous n'avions pas été mêlés, et que, par conséquent, le fait de tenter en même temps que le Japon et avec lui cette démarche, pourrait donner lieu à des malentendus.

En fait, Messieurs, c'est ici que j'ai le devoir de parler très franchement et très clairement, nous désirons vivement la non reconduction du traité de Washington. Celà, c'est <sup>le</sup> point de vue naval. Diplomatiquement, nous considérons, et je crois que nous n'avons pas tort, qu'il était beaucoup plus avantageux et préférable pour nous que cette dénonciation soit faite par le Japon, puisque



son intention, à cet égard, paraît formelle. Il y aurait, cependant, à cette attitude, un petit danger: c'est que, au cas où le Japon lâcherait, permettez-moi l'expression, -nos renseignements nous permettent de considérer qu'il ne lâchera certainement pas- mais il pourrait arriver que l'Angleterre et l'Amérique fissent sur le Japon une pression telle et l'accompagnassent de <sup>con</sup>cessions telles que le Japon renoncerait à la dénonciation, dans ce cas, je m'aventure bien un peu, une pareille décision ne peut être prise qu'en plein accord avec le Quai d'Orsay, -nous sommes dans le domaine de ce qu'il est possible de faire- dans ce cas, nous serions, évidemment, libres de dénoncer, de prendre l'initiative de la dénonciation du traité de Washington, en prenant acte de la rupture d'équilibre qui serait intervenue à la suite des concessions dont j'ai parlé. Le cas serait plus délicat s'il y avait, de la part du Japon, "dégonflage" pur et simple sans contrepartie, ce qui est à peu près impossible à prévoir.

Enfin, dans l'hypothèse la plus défavorable, par suite d'une perte de temps, d'un manque de renseignements, si la date fatidique du 31 décembre 1934 se trouvait atteinte, sans que nous ayons été amenés à nous prononcer sur ce point, nous aurions, évidemment, perdu quelques mois, mais nous serions toujours à temps, au moment des conversations qui s'engageraient à Londres, bientôt, de dénoncer purement et simplement le traité de Washington en utilisant la seconde des clauses que j'indiquais tout à l'heure, même une fois le traité reconduit, de le dénoncer.

Si, au contraire, comme tout le fait prévoir, le Japon, d'ici quelques jours, dénonce le traité de Washington, après la dénonciation du traité par le Japon seul, les autres puissances signataires nous demanderaient peut-être si nous voulons poursuivre à quatre



le décret de Washington. Dans ce cas, notre situation serait délicate et demanderait réflexion. Il faudrait, d'une part, éviter d'être entraîné dans un accord à quatre sans ou contre<sup>le</sup> Japon, cet accord, laissant croire que nous voulons poursuivre le traité, ~~et~~ se trouverait par conséquent, suivi de répercussions assez difficiles en Extrême-Orient, surtout en corrélation avec notre politique vis-à-vis de la Russie. D'autre part, le soutien que nous pourrions trouver auprès de l'Angleterre vis-à-vis de l'Allemagne, nous oblige à des ménagements très sérieux. Cette hypothèse est, en principe, à rejeter. La marine, en somme, souhaite que la France, - ~~et~~ il a semblé qu'il pouvait en être question, - prenne une sorte de position d'arbitre entre le groupe anglo-saxon et le Japon, avec les propositions transactionnelles suivantes: abandon des clauses quantitatives du traité de Washington, et maintien, avec revision, des ~~clauses~~ qualitatives.

En somme, si je résume d'un mot ce que je viens de dire, au sujet de l'état actuel de tous ces pourparlers, il y a une position problématique, qui paraît assez bonne, à laisser le Japon tirer les marrons du feu pour notre compte, et, dans le cas où le Japon ne croirait pas devoir le faire, nous aurions encore le temps de prendre gouvernementalement toutes dispositions nécessaires pour envisager si l'initiative d'une dénonciation, ou plus exactement d'une non reconduction du traité devrait appartenir à nous seuls.

D'après les renseignements qui nous parviennent, - les derniers en date sont d'avant-hier - il me semble que la dénonciation du traité de Washington par les Japonais devrait intervenir le 21 ou le 22.

Tout à l'heure, je faisais allusion aux réserves dont le



Parlement avait entouré la ratification du traité de Washington. Vous êtes, certainement, informés de cette question, mais j'ai ici, à votre disposition, dans tous les cas, les documents qui rappellent les réserves faites, d'une part, sur la durée du traité, d'autre part, sur l'acceptation des coefficients étendus à toutes les catégories de navires, enfin, les réserves, qui n'ont plus d'intérêt, sur l'accord relatif à l'emploi du sous-marin.

M. LE PRESIDENT.- Il y a une question qui se pose; je m'excuse de ne l'avoir pas fait plus tôt, mais les documents sont venus un peu tard. Pour moi, la question se pose de savoir si la reconduction est possible. Si les renseignements que j'ai reçus et qui émanent des textes officiels sont vrais, les chambres n'ont jamais voté la reconduction du traité de Washington. La Chambre a cru voter un texte défendant la reconduction. Cela résulte clairement de l'intervention de M. Guernier, rapporteur, excluant la possibilité d'une reconduction, et le texte lu par le Président de la séance, prévoit, au contraire, la faculté de reconduction. Que s'est-il passé au Sénat? M. Lémery est intervenu, il a eu l'approbation du Président du Conseil. Le texte lu par le Président du Sénat, et voté par le Sénat, est celui qui aurait dû être voté par la Chambre des députés et adopté par le gouvernement. Il est tout différent de celui de la Chambre des députés. Il déclare d'une façon formelle que le traité n'est valable que jusqu'au 31 décembre 1936.

Et alors, au Journal Officiel, quelques mois après, sept ou huit mois après, il y a un erratum, comme s'il était possible, par la voie du Journal Officiel, d'apporter un erratum à un texte voté par nos assemblées. D'une part, la Chambre des députés a voté un



un texte, d'autre part, le Sénat a voté un texte différent, où il est dit que le traité n'est valable que jusqu'en 1936.

Le gouvernement a signifié aux signataires du traité de Washington qu'on était d'accord sur la possibilité d'une reconduction. Comment allez-vous en sortir?

M. le MINISTRE.- C'est très délicat. Juridiquement, je vais essayer de vous faire repasser par les vicissitudes très curieuses du texte. En prenant la loi telle qu'elle a été, en fin de compte, promulguée, il est assez difficile d'envisager qu'elle s'oppose à la reconduction, mais, évidemment, l'examen des travaux préparatoires, à cet égard, soulève une inquiétude et une espèce de suspicion assez délicate. Si vous voulez bien, je vais vous rappeler les réserves faites.

Quand on examine les travaux préparatoires, il est certain que l'esprit même de la Chambre des députés, dans lequel le traité a été ratifié, excluait l'idée de reconduction, ou, plus exactement, indiquait la date précise de la durée du traité. Je cite un passage du rapport Guernier à la Chambre des députés: "Ramené à ces termes, le traité ne peut être ratifié..... jusqu'en décembre 1936."

Le rapporteur propose la rédaction suivante du projet de loi: "Le gouvernement est autorisé à ratifier, pour valoir jusqu'au 31 décembre 1936, le traité etc....."

Au cours des travaux préparatoires, dans le débat lui-même, le rapporteur dit:

"Cette limitation, Messieurs, ne vaut que pour la durée de l'accord. Arrivés à l'échéance, nous reprenons notre liberté".



reconduction." Voici pour la durée. Je vais arriver à des points plus précis encore. Je passe sur les réserves, sur l'extension du coefficient. Troisième source de travaux préparatoires: extrait du rapport Reynald au Sénat: le a été, en quelque sorte, fixée par le protocole du dépôt des ratifications en date du 17 août 1923.

"Votre commission a retenu également qu'une conséquence...  
..... d'une initiative de rupture."

C'est une observation très juste.

"Mais, à la réflexion, il nous est apparu.....  
.....le premier désir d'une revision de l'accord."

Il y avait là une vue prophétique.

Le rapport Reynald, comme le rapport Guernier, propose la rédaction suivante:

"Le gouvernement est autorisé à ratifier, pour valoir jusqu'au 31 décembre 1936....."

4°) - Puis vient le rapport Lémery, au nom de la commission de la marine:

"Les obligations qui découlent.....deux autres réserves importantes." Ce sont celles dont je vais parler tout à l'heure, et le Président du Conseil donne l'accord du gouvernement.

5°) - Le discours de M. Guilloteaux, vice-président de la commission de la marine au Sénat:

"Votre commission ne saurait admettre la procédure de tacit



13-20

reconduction." Voici pour la durée. Je vais arriver à des points à plus précis encore. Je passe sur les réserves, sur l'extension du coefficient à toutes les catégories de navires, puisqu'elle n'est pas en question et qu'elle a été, en quelque sorte, fixée par le protocole du dépôt des ratifications en date du 17 août 1923, et je passe, également, sur les réserves concernant la résolution Troutte en matière de sous-marins.

Le projet de loi donne lieu à deux rapports : celui de M. Sevenne, fait au nom de la commission de la Marine de la Chambre. Il fut déposé le 6 juillet 1923.

M. LE PRÉSIDENT.- Je lis dans l'article que j'ai sous les yeux que le projet de loi déposé à la Chambre ne comporte aucune réserve sur la date. Or, je vois ici dans le rapport de M. Sevenne (Document n° 5109, session 1923) qu'il est dit : " Le Gouvernement de la République est autorisé, pour valoir jusqu'au 31 décembre 1926, le traité signé à Washington, etc... ".

Or, ce n'est pas ce texte qui a été voté à la Chambre. Un autre lui a été substitué et qui a été lu par le Président et qui a été voté. Il ne porte aucune réserve et débute ainsi : " Le Gouvernement de la République est autorisé à ratifier et à faire exécuter s'il y a lieu, etc... ".

Vous le voyez, il n'y a la aucune limitation.

M. MARTIN-BINACHON.- On a mis dedans les assemblées parlementaires.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- En tout cas Messieurs, je continue mon exposé comme si mes affirmations étaient exactes et je crois qu'elles le sont.



Voici alors comment se présente l'incident délicat qui a abouti à l'erratum auquel faisait allusion M. le Président .

Le projet de loi portant approbation du traité de Washington fut déposé le 30 mai 1923 à la Chambre des Députés par M. Poincaré, Ministre de Affaires Etrangères et par M. Raiberti, Ministre de la Marine . Son texte ne contient aucune réserve sur la date .

Le projet de loi donne lieu à deux rapports : celui de M. Sevenne, fait au nom de la commission de la Marine de la Chambre . Il fut déposé le 6 juillet 1923 .

M. LE PRESIDENT.- Je lis dans l'article que j'ai sous les yeux que le projet de loi déposé à la Chambre ne comporte aucune réserve sur la date . Or, je vois ici dans le rapport de M. Sevenne ( Document n° 6109, session 1923 ) qu'il est dit : " Le Gouvernement de la République est autorisé, pour valoir jusqu'au 31 décembre 1936, le traité signé à Washington, etc... " .

Or, ce n'est pas ce texte qui a été voté à la Chambre . Un autre lui a été substitué et qui a été lu par le Président et qui a été voté . Il ne porte aucune réserve et débute ainsi : " Le Gouvernement de la République est autorisé à ratifier et à faire exécuter s'il y a lieu, etc... " .

Vous le voyez, il n'y a la aucune limitation .

M. MARTIN-BINACHON.- On a mis dedans les assemblées parlementaires .

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- En tout cas Messieurs, je continue mon exposé comme si mes affirmations étaient exactes et je crois qu'elles le sont .



Donc, M. Sevenne, au nom de la Commission de la Marine de la Chambre, dépose son rapport du 6 juillet 1923. Il n'est pas enthousiaste ; il fait des réserves mais, devant l'impossibilité pratique de ces réserves, il conclut néanmoins l'adoption.

A peu près en même temps, M. Guernier, au nom de la Commission des Affaires Etrangères, dépose un rapport. Il est plus développé que l'autre et reproduit un échange de lettres entre M. le Rapporteur et M. Poincaré sur les tonnages. Il admet implicitement que le traité prendra fin en 1936 et termine par le projet de loi auquel il donne la forme suivante : " Le Gouvernement de la République est autorisé à ratifier, pour valoir jusqu'au 31 décembre 1936, le traité signé à Washington le 6 février 1922, etc... ".

Voici maintenant le débat.

Le 7 juillet 1923, le lendemain du dépôt du rapport, M. Guernier dit à la tribune de la Chambre : " Par conséquent, Messieurs, la situation de la France se résume très simplement : d'une part, liberté d'action pleine et entière, en ce qui concerne les bâtiments légers ; d'autre part, si nous avons accepté de limiter à 175.000 tonnes le tonnage de remplacement des navires de ligne, cette limitation ne vaut que pour la durée de l'accord.

" Arrivés à l'échéance, nous reprenons notre liberté ; on n'aura pas le droit de nous objecter alors, sous quelque forme que ce soit, que nous sommes liés par un rapport quelconque."

Et M. Aristide Briand : " Parfaitement. "

Or, le texte lu par le Président de la Chambre avant le vote, ne contient aucune réserve.

Je demande que l'on nous procure ce texte pendant que la discussion continue, car le point délicat est de savoir si le projet de l



contient une réserve de date, comme semble l'indiquer l'article documenté dont il est question, ou bien s'il n'en contenait pas, quel que soit le texte du projet de loi lui-même, le rapport conclut à une réserve de date, ~~ainsi~~ et le texte qui sort des délibérations de la Chambre n'en contient pas.

Passons au Sénat .

Le projet de loi déposé le 10 juillet 1923 ne contient pas non plus de réserve de date : évidemment, puisque c'est le texte de la Chambre .

Le rapport de M. Raynald, fait au nom de la commission de Finances, est inséré au Journal Officiel du 9 juillet 1923 . Il conclut à l'adoption avec les réserves de date : " Le Gouvernement de la République est autorisé à ratifier pour valoir jusqu'au 31 décembre 1936 le traité signé à Washington le 6 février 1922 <sup>8</sup> .

Vient le débat, à la suite duquel, et, avant le vote, M. le Président du Sénat donne lecture du texte qui va être soumis au Sénat C'est celui du rapporteur ; il contient les réserves de date . ~~Il s'agit~~  
~~du texte~~ .

Or, le texte de la loi, lorsqu'elle fut promulguée le 27 juillet 1923, ne contient aucune réserve de date.

Là intervient quelque chose de très curieux : quelqu'un s'aperçoit à un moment donné, de la discordance des textes votés à la Chambre de Députés et au Sénat . Le Journal Officiel du 14 novembre 1923 publie l'erratum suivant :

" Au compte rendu in extenso de la séance du mercredi 11 juillet 1923 ( J. O. du 12 juillet .) page 1580, 1<sup>re</sup> colonne, 56<sup>e</sup> à 63<sup>e</sup> ligne,

" au lieu de :



" le Président de la République est autorisé à ratifier pour valoir jusqu'au 31 décembre 1936, le traité signé à Washington le 6 février 1922, etc... " .

" Lire: avoir terminés. Le reste à votre disposition, car on

" le Président de la République est autorisé à ratifier et à faire exécuter, s'il y a lieu, le traité relatif à la limitation des armements navals, conclu à Washington le 6 février 1922 etc... ."

Cet erratum ne modifie pas la loi qui est déjà promulguée, mais modifie les paroles prononcées par le Président du Sénat au moment où il donne lecture du texte du projet de loi .

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Mais si quelqu'un le dénonce

M. MARTIN-BINACHON.- Ce n'est pas tout à fait cela, en ce qui concerne la délibération du Sénat. Voici ce qu'a dit M. Guilloteau: " Pour elle ( la Commission de la Marine ), les accords de Washington seraient constitués comme des accords essentiellement temporaires et elle compte absolument sur la vigilance du Gouvernement pour se mettre en rapport, et dès 1934, avec les autres puissances contractantes, afin de ne pas laisser jouer automatiquement la clause de tacite reconduction et pour dénoncer, s'il y a lieu, les traités qui ont été signés, - elle tient à le signaler -, que pour un temps." Mais pas et que nous estimons que, de toutes façons, il

Par conséquent, le rapporteur et vice-président de la Commission de la Marine à ce moment-là a dit au Sénat: il faudra que vous songiez, en 1934, à dénoncer le traité. France, dans un moment où

nous avons besoin de réserver le maximum de nos forces, au risque de froisser l'Angleterre et de contrarier les Etats-Unis. Quand même le traité aurait été promulgué sans aucune réserve de date, notre devoir de le dénoncer se pose de la même manière.

Avant fait sur le traité toutes les réserves possibles, ayant indiqué à quel point il nous semble peu favorable, nous



Ici, nous retombons dans toute la partie diplomatique de la question, qui est celle-ci: quelqu'un se charge de dénoncer le traité; laissons le faire. Sur cette partie de la question, je crois avoir terminé. Je reste à votre disposition, car un échange de vues me paraît des plus utiles.

M. LE PRESIDENT.- Quelqu'un demande-t-il la parole?

M. MARTIN-BINACHON.- Le Gouvernement, à mon avis, doit dénoncer le traité.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Mais si quelqu'un le dénonce dans trois jours.

M. LE PRESIDENT.- Alors, si quelqu'un tire les marrons du feu, laissons le faire.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- La question ne peut devenir un peu délicate que dans l'hypothèse impossible où le Japon ne dénoncerait pas.

Si le Japon dénonce: nous serons dans cette situation de n'avoir caché à aucun moment que le traité de Washington ne nous enthousiasme pas et que nous estimons que, de toutes façons, il doit être refondu.

Nous n'avons décliné aucune offre, notamment, celle de cette démarche à deux, du Japon et de la France, dans un moment où nous avons besoin de réserver le maximum de nos forces, au risque de froisser l'Angleterre et de contrarier les Etats-Unis.

Ayant fait sur le traité toutes les réserves possibles, ayant indiqué à quel point il nous semble peu favorable, nous



aurons à ce moment, au sein des négociations navales nouvelles, toute latitude pour exiger ce que nous croyons conforme à l'intérêt de notre pays.

Si le Japon ne dénonce pas: le jeu que nous aurons joué serait en partie manqué. Nous laisserions apparaître notre attitude, qui aurait été d'avoir quelque peu spéculé sur le fait que le Japon se chargerait de tout.

Voilà les deux hypothèses. Alors, se présentent deux sous-hypothèses.

Première sous-hypothèse: le Japon renonce à dénoncer, parce que les grandes puissances navales lui ont dit: ne dénoncez pas; nous acceptons par avance que, dans les négociations qui vont s'engager, on substitue à la proportion 5-5-3, la proportion 5-5-4 ou bien 5-4-4. Alors le Japon, en présence de ces déclarations nouvelles, déclare qu'il renonce à s'opposer à la reconduction.

Dans ce cas, nous autres français, nous avons toutes les raisons du monde, dans les huit jours, pour dénoncer. A ce moment, nous pourrions dire: " Si nous n'avons pas bougé, c'est parce que nous n'avons pas d'intérêt spécial à dénoncer, puisque nous avons la possibilité, en 1935, de donner notre avis sur l'ensemble des conversations qui doivent s'engager. Cependant, ici, il y a un certain déséquilibre. En effet, nous n'avons pas de contact direct avec la flotte japonaise et, pourtant, nous avons donné notre adhésion à un certain nombre de chiffres déterminés. Ils sont modifiés; nous dénonçons. "



Deuxième sous-hypothèse: brusquement, nous nous apercevons, aux environs du 25 ou du 26 décembre, que le Japon ne dénonce plus rien et, en fin de compte, abandonne complètement toute espèce d'idée de dénonciation. Je ne crois pas à cette sous-hypothèse, elle nous mettrait dans une situation assez délicate.

M. LE PRESIDENT.- En Il faut tout de même la prévoir.

M. FARJON.- Dans ce cas, n'y aurait-il pas une situation qui mettrait à l'abri et vous laisserait les mains libres? Ne serait-il pas possible qu'un parlementaire vienne, par voie d'interpellation, vous dire: " Vous nous avez fait un erratum qui est inexact. Puisque la question revient sur l'eau, faites regarder de très près les textes et vous vous apercevrez que nous ne vous avons pas donné le moyen de signer le traité. Donc, si vous voulez le signer effectivement, vous devez revenir devant le Parlement pour demander de nouveau la ratification. " ?

Par ce procédé, vous auriez le moyen de vous retourner vers les puissances associées, pour leur dire: il y a mal-donne, je n'avais pas le droit de signer; on m'en fait apercevoir.

Un membre de la Commission.- Après le 31 décembre.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Mais non.

L'observation de M. Farjon, au point de vue de la concordance des dates, me semblait judicieuse. C'est vers le 22 décembre qu'il s'agira de prendre une décision ou d'envisager de prendre une décision. Ce sera, je crois, le moment, exactement,



où le Japon se prononcera et ce moment coïncidera avec celui où le budget sera devant le Sénat.

Si le Japon a dénoncé, la question ne <sup>se</sup> pose plus.

S'il n'a pas dénoncé, je crois qu'il n'y aurait qu'avantage, malgré le côté embarrassant de la situation, à me faire pousser par les Chambres à une dénonciation éventuelle, parce qu'on préparerait les autres signataires à une dénonciation possible par la France du traité de Washington.

M. MARTIN-BINACHON.- Quand on discutait la tranche navale, j'ai spécifié ce point et, en reprenant les paroles de M. Guilleloteau, nous allons refaire exactement ce qui se passait à ce moment-là: " Nous aurons pu mesurer l'importance du traité ....

M. MARTIN-BINACHON.- A votre avis, que fera l'Angleterre si le Japon dénonce ? Supposez que l'Angleterre dise : faisons un accord à quatre, entre les Etats-Unis, l'Italie, vous et nous . Et le président du conseil a ajouté: " C'est cela " .

Le Gouvernement est habilité avec ce qui s'est passé à ce moment. Vous avez été invités à n'accepter que l'échéance de 1936. Vous n'avez qu'à répéter ce qui a été dit.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Quelles qu'aient été les paroles prononcées à cette époque, il y a un fait brutal: la loi de promulgation ne contient pas de réserve de date. Par conséquent, du moment que l'on ne pas trop insister sur ces histoires <sup>d'erratum</sup> ~~de circonstance~~ qui peuvent faire à l'étranger un effet peu favorable, - et je me fie sur ce point à la sagesse du Sénat -, je crois qu'il ne

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- On fait des accords ou on n'en fait pas ; mais il est impossible d'en conclure un contre une puissance ex-signataire du traité dénoncé .



serait pas mauvais que quelque personnalité du Parlement vînt nous rappeler que s'il est exact que la loi de ratification ne portait pas de réserve de date, il était dans l'esprit du Parlement que nous en fixions une, nous, Gouvernement, et/ que, par conséquent, ~~il~~ il faut dénoncer le traité.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le Ministre, vous avez un apaisement. Le projet de loi, lors de son dépôt à la Chambre, ne porte aucune indication de date. C'est donc ~~il~~, ~~il~~ le rapport Guernier qui, in fine, comportait un texte relatif à la limitation.

~~Monsieur le Ministre de la Marine.~~

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- J'aurais été étonné de m'être trompé car j'ai bien étudié la question.

M. MARTINÉBINACHON.- A votre avis, que fera l'Angleterre si le Japon dénonce ? Supposez que l'Angleterre dise : faisons un accord à quatre, entre les Etats-Unis, l'Italie, vous et nous.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- C'est très délicat. On a dit que Sir Jhon Simon y songeait. Je ne le crois pas. L'Amérique pourrait essayer de proposer un accord à quatre ; cela m'étonnerait de l'Angleterre.

En tout cas, l'un ou l'autre mettrait évidemment les autres puissances, et nous surtout, dans une position difficile. Cette espèce de coalition contre le Jaune apparaît comme un peu malsonnant.

M. MARTINÉBINACHON.- Je crois que ~~M/~~ l'Amérique ne se gênera pas.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- On fait des accords ou on n'en fait pas ; mais il est impossible d'en conclure un contre une puissance ex-signataire du traité dénoncé.



M. LE PRESIDENT .- Nous attendrons la discussion du budget de la Marine . Si à ce moment , pour faciliter votre action, vous demandez une intervention publique, elle sera faite au nom de la Commission de la Marine du Sénat .

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Il vaut mieux pour moi, si je dois changer mes batteries apparentes, que je n'ai pas l'air de dire : " La nuit dernière je n'ai pas réfléchi " . Il vaut mieux que le Parlement me force la main .

M. LE PRESIDENT.- Et vous pourrez dire : "Le Sénat m'a rappelé la doctrine constitutionnelle de l'approbation des deux Chambres" .

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Cela me permettra de déclarer: cette doctrine, en effet, ne s'est pas traduite par une réserve de date dans la loi de ratification elle-même ; mais la doctrine est telle qu'elle contraint le Gouvernement Français à dénoncer à toutes fins utiles le traité avant le 31 décembre 1934 .

Au surplus, nous aurons encore le droit de le faire en avril ou en juin prochain . Lorsque s'engageront les conversations relatives à l'accord de Londres, nous aurons la possibilité de choisir n'importe quel prétexte pour dire : " Nous dénonçons le traité de Washington " . Mais nous aurons presque six mois ou un an pour le faire.

J'en ai terminé sur ce point .

M. LE PRESIDENT.- Nous allons vous demander, Monsieur le Ministre, de nous entretenir de la situation de nos bâtiments de ligne .

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Je passe donc à la situation de nos bâtiments de ligne .



J'indiquerai d'abord celle de nos vieux bateaux et ensuite celle des nouveaux, c'est-à-dire de ceux qui sont encore en construction. Je me permettrai d'y joindre un aperçu sur les unités refondues ou en refonte en Italie.

Nous avons, en ce moment, six vieux cuirassés: le Courbet, le Jean-Bart, le Paris, de 22.500 tonnes, avec douze canons de 305. L'un d'eux, en particulier le Courbet, doit disparaître dès l'entrée en service du Strasbourg. Ceux que je viens d'énoncer, à savoir le Courbet, le Jean-Bart, le Paris, restent en l'état. Les trois autres: la Bretagne, la Provence, la Lorraine, sont des navires de 22.500 tonnes, mais ils n'ont que dix canons. Il est vrai que ces dix canons sont du calibre 340. Autrement dit, ils ont moins de pièces principales que les trois autres, mais leur calibre est plus fort.

Ces trois navires sont en cours de refonte. La Bretagne et la Provence sont terminées; quant à la Lorraine, les travaux sont en cours.

En quoi consiste la refonte? On remettra en état les installations, la fonte au mazout. Mais, en dehors de la Lorraine, pour laquelle il sera procédé à un certain nombre de réinstallations, notamment en ce qui concerne l'aéronautique, il ne s'agit pas, cependant, d'une modernisation sérieuse.

La dépense sera de 50 ou 60 millions par bateau. Leur vitesse sera de 20 noeuds couramment, de 22 noeuds exceptionnellement. On ne peut donc pas dire qu'il y a là une refonte aussi poussée

En résumé, pour la France : refonte de trois cuirassés,



que celle qu'envisagent les Italiens.

J'arrive aux Italiens.

Leur refonte porte sur quatre unités: le Cavour, le Cesare, qui sont du même type et qui ont un tonnage d'environ 22.000 tonnes. Leurs canons sont de calibre 305. Ils ressemblent au Courbet et au Jean-Bart. Ils sont de la même date. Leur refonte est en cours d'exécution.

Quant au Duilio et au Doria, ils sont du même type mais ils ne sont pas en cours de refonte, encore. Elle est seulement prévue. D'ailleurs, ce ne sera pas une refonte très poussée. Il est question de dépenser de 200 à 250 millions par bateau. La vitesse qui serait obtenue avec un allongement de la coque, pourrait être portée à 25 noeuds.

Au lieu de treize canons de 305, ces cuirassés n'en auront plus que dix, mais plus moderne et d'une plus grande portée. Ils auront des installations d'aéronautique et une ~~plus~~ amélioration de la protection.

C'est vers la fin de 1935 que le Cavour et le Cesare seront terminés, c'est-à-dire après la Bretagne et la Provence, qui sont déjà terminées, ~~mais~~ chez nous, mais les leurs subiront une modification plus efficace.

M. LE PRESIDENT.- Le Cavour et le Cesare n'augmentent pas leur vitesse.

M. PIETRI, Ministre de la Marine.- Elle reste de 25 noeuds. La refonte, par conséquent, n'est pas commencée pour deux des cuirassés italiens.

En résumé, pour la France : refonte de trois cuirassés,



déjà à peu près effectuée ou tout au moins sur le point de l'être en ce qui concerne le dernier, mais refonte limitée qui n'équivaut pas à une véritable modernisation .

Pour l'Italie: refonte commencée de deux bateaux qui ne seront terminée que deux années après la nôtre, mais refonte plus poussée .

Je ne sais pas si depuis qu'ils ont décidé des constructions de 35. 000 tonnes ils songent à refondre les deux autres.

M. MARTIN-BINACHON. - Non, ils ont renoncé à faire d'autres renforcements .

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - C'est bien ce que nous croyons . Je parlais tout à l'heure de la Lorraine : c'est notre refonte la plus poussée . Elle comporte une augmentation notable de l'artillerie anti-aérienne : huit canons de cent au lieu de sept de 75 . Il y aura une catapulte pouvant lancer trois avions .

La vitesse de l'unité sera à peu près la même que celle des autres, à savoir 20 noeuds, alors que actuellement elle est de 16 noeuds .

M. MARTIN-BINACHON. - Ils reviendront à leur vitesse d'origine .

M. L'AMIRAL ODEND'HAL. - Mais avec possibilité de soutenir cette vitesse longtemps puisqu'ils brûleront du mazout .

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Quant au Dunkerque et au Strasbourg ...

M. FARJON. - Là, vous ne refaites pas l'artillerie ?







M. LE MINISTRE. - J'en arrive au Dunkerque et au Strasbourg.

Pour le Dunkerque, qui est en construction à l'arsenal de Brest, au Bassin du Salou, 30 metres d'avant seront construits après avoir sorti le bateau de la Penfeld.

Ordre de mise en chantier : octobre 1932.

Montage sur cale, décembre 1932 ;

Commencement des essais, juin 1936.

Le bâtiment est actuellement à un peu plus de 45 % de son achèvement.

Pour le Strasbourg, la lettre du 16 juillet 1934 à Penhoët lui prescrit de prendre toutes dispositions pour la construction de ce bâtiment, sans attendre la signature du marché. Cette signature est maintenant virtuelle.

M. MARTIN-BINACHON. - Elle est d'avant-hier !

M. LE MINISTRE. - Il n'y a plus maintenant de discussion sur le marché. Ce qui empêchait la signature, c'était la question du financement. Mais, je le répète, considérez maintenant la chose comme virtuelle.

M. LE MINISTRE. - Montage sur cale, 28 novembre 1934.

M. MARTIN-BINACHON. - Vous vous êtes mis d'accord avec la caisse des dépôts et consignations ?

M. LE MINISTRE. - Oui ! c'est fini avec elle, mais nous n'en avons pas terminé avec les banques.

12 %, plus un appareil moteur du Georges Leygues, Forges



et Chantiers de la Seyne, 3,8 %, Gironde, 0,8 %.

M. MARTIN-BINACHON.- S'agissant d'une commande de la marine, la caisse des dépôts n'aurait pas dû se montrer aussi formaliste. Elle le fut moins avec Citroën et la Normandie.

rade, une question que je voudrais joindre à celle-là. Il s'agit simultanément :

M. LE MINISTRE.- C'est qu'elle a un domaine propre avec lequel elle peut faire ce qu'elle veut. 1° de construire à Brest des bâtiments lourds, actuellement le Dunkerque et peut-être plus tard un bateau

de 35.000 t. M. MARTIN-BINACHON.- Peut-être, mais en l'espèce, elle a dépassé les limites ! Les besoins d'une escadre dont

la composition doit dépendre, dans une certaine mesure, de

M. René HERY.- Ce n'est pas de l'argent à elle ; la menace allemande. c'est une gestion.

Actuellement, le Dunkerque est en construction au fond de

M. LE PRESIDENT.- M. le Ministre vient de nous dire que l'affaire était réglée, la question est donc entendue. Veuillez continuer, Monsieur le Ministre. Pour sortir le

bateau de la rivière, on a entamé la pointe Rose, ce qui

M. LE MINISTRE.- Le commencement des travaux est facilitera la manœuvre. maintenant chose faite.

Dans l'avenir, il faut que la construction de grande bâtisse

M. MARTIN-BINACHON.- Il y a trois jours ! devenue

manifestement trop étroite. Une partie des ateliers doit se

M. LE MINISTRE.- Montage sur cale, 28 novembre 1934. vider sur les quais de la Penfeld. Dans l'est des sous-

Commencement des essais prévu pour le milieu de 1937. marins se trouverait l'arsenal ; dans l'ouest, la flottille

Répartition approximative des travaux: cette répartition a donné lieu à de nombreuses palabres. dont la construction va commencer.

En ce qui concerne la deuxième escadre et les besoins pour la coque et les machines : Penhoët 43 % ; Loire, 12 %, plus un appareil moteur du Georges Leygues; Forges

contre-torpilleurs ont été emboisées à la petite jetée de



et Chantiers de la Seyne, 3,8 % ; Gironde, 0,6 %.

Pour les blindages : St-Chamond-Schneider, 22 % ; Marine, 8 % ; Chatillon-Commentry, 6 % ; St-Etienne, 4 %.

M. Martin-Binachon m'a posé, à propos de l'aménagement permanent de très grands bâtiments, quelle que soient les heures de marée, une question que je voudrais joindre à celle-là. Il s'agit simultanément :

1° de construire à Brest des bâtiments lourds, dans la forme de la chambre de commerce de Brest et actuellement le Dunkerque et peut-être plus tard un bateau rait à des difficultés assez graves et peut-être assez coûteuses.

2° de pourvoir à tous les besoins d'une escadre dont la composition doit dépendre, dans une certaine mesure, de possède aucun engin de levage convenable. Il faudrait y la menace allemande.

Actuellement, le Dunkerque est en construction au bassin de la Salou moyennant une dépense de 6 à 7 millions. fond de la Penfeld. Le bassin étant trop court, 15 mètres. Il n'est pas impossible que les abords de la forme de la d'avant seront construits ultérieurement en échouant le chambre de commerce se prêtent à de tels agencements, mais bateau dans le grand bassin de la Ninon. Pour sortir le l'existence, à proximité de cette forme, de propriétés privée de la rivière, on a entamé la pointe Rose, ce qui vées telles que stockages de charbon pourrait, dans tous les facilitera la manoeuvre.

Dans l'avenir, il faut que la construction de grands

batiments se fasse ailleurs que dans la Penfeld devenue la forme de la chambre de commerce et les ateliers manifestement trop étroite. Une partie des ateliers doit se intéressés de l'arsenal devrait une telle construction vider sur les quais de la Penfeld. Dans l'est des sous-excessivement onéreux. Il y aurait des problèmes de voies marins se trouverait l'arsenal ; dans l'ouest, la flottille l'arsenal à établir et un trafic extrêmement difficile à assurer sur un terrain et par les voies n'appartenant pas à la

En ce qui concerne la deuxième escadre et les nécessités d'entretien et de réparations qu'elle implique, les contre-torpilleurs ont été embossés à la petite jetée de



En total, il n'est besoin d'aucune étude complémentaire la Ninon, ce qui tient moins de place et accroît les possibilités de logement de la rade. Une étude est en cours pour déterminer quels dragages seraient nécessaires pour l'amarrage permanent de très grands bâtiments, quelles que soient les heures de marée.

La construction d'un navire de ligne de 35.000 tonnes dans la forme de la chambre de commerce de Brest se heurterait à des difficultés assez graves et peut-être assez onéreuses.

D'autre part, la forme de la chambre de commerce ne possède aucun engin de levage convenable. Il faudrait y faire un agencement analogue à celui dont nous avons muni le bassin de la Salou moyennant une dépense de 6 à 7 millions.

Il n'est pas impossible que les abords de la forme de la chambre de commerce se prêtent à de tels agencements, mais l'existence, à proximité de cette forme, de propriétés privées telles que stockages de charbon pourrait, dans tous les cas, créer à cela des difficultés assez sérieuses.

Au surplus, la distance considérable existant entre la forme de ~~xxx~~ la chambre de commerce et les ateliers intéressés de l'arsenal rendrait une telle construction excessivement onéreuse. Il y aurait des compléments de voies ferrées à établir et un trafic extrêmement difficile à assurer sur un terrain et par des voies n'appartenant pas à la marine.

Du reste, il y a là des terrains inutilisés qui vous appartiennent.



Au total, il n'est besoin d'aucune étude complémentaire sur place pour assurer, de la manière la plus nette, que l'idée de l'emploi de la forme de radoub de la chambre de commerce pour construire à Brest un 35.000 tonnes paraît pas irréalisable. Car il y a évidemment du pour et du contre.

Voilà la note qui m'a été remise.

M. LE MINISTRE. - Nous allons recevoir la question à l'étude. M. MARTIN-BINACHON. - Là, vous allez être obligé de

faire une voie ferrée contournant le port de Brest et de construire un tunnel pour arriver à la Ninon où, au surplus, dans cette situation, non pas de président de la commission, mais vous n'avez pas d'appareils de levage. Enfin, pendant ce temps, votre bassin de la Ninon va se trouver immobilisé. Je ferai une suggestion qui donnerait tous apaisements à M. Martin-Binachon. Il y a, à Lorient, une forme où l'on peut construire des bateaux de cuirassés ?

toutes tailles, même des 35.000 tonnes. Il suffirait de remplir. M. LE MINISTRE. - Il n'y a pas de doute, d'après la note dont je parle, que je viens de parcourir dans son texte, que nous aurons besoin de dépenser de l'argent si nous voulons créer un bassin à la Ninon et même plus que ce qui est prévu pour améliorer la forme de la chambre de commerce. Mais nous touchons là à un intérêt plus direct, parce que la modification du bassin de la Ninon accroîtrait la valeur proprement militaire du port de Brest et serait très avantageuse pour le radoub et les réparations.

M. MARTIN-BINACHON. - L'artillerie navale a dépensé beaucoup d'argent pour de grands travaux sous le parc aux Ducs. Il y a là des terrains inutilisés qui vous appartiennent.



Je reconnais qu'il y a des difficultés ; mais si j'ai posé cette question, c'est parce que, si vous voulez construire vos 35.000 tonnes à Brest, je crois que vous allez être obligé de faire de grosses dépenses. Je ne demande, certes, pas l'impossible, car il y a évidemment du pour et du contre.

M. LE MINISTRE. - Pour la rade, c'est une question de dragage qui coûterait un million à un million et demi. Il l'étude.

M. LE PRÉSIDENT. - Si j'osais... j'hésite étant donné ma situation, non pas de président de la commission, mais que de sénateur du Morbihan - je ferais une suggestion qui donnerait tous apaisements à M. Martin-Binachon. Il y a, à

M. LE MINISTRE. - Pour en terminer avec les grosses unités, je vais dire un mot de la refonte du Béarn. Cette refonte va être terminée dans un assez bref délai. Elle aura rempli le bassin pour que le bateau flottât.

M. FARJON. - Pourrait-on le sortir ? puissance propulsive, le Béarn devant faire 30 nœuds pour l'artillerie.

M. LE PRÉSIDENT. - Il y aurait des précautions à prendre ; mais on le pourrait avec des remorqueurs. En cas de

cette question des porte-avions est, évidemment, assez presse, vous avez là, je le répète, un bassin remarquable où délicat. Un porte-avions de 30.000 tonnes coûte 340 millions vous pouvez construire le bateau complètement. Vous pouvez alors un porte-avions de 30.000 tonnes coûte 380 millions, même allumer les feux dans la cale et faire partir le bâtiment de là.

M. MARTIN-BINACHON. - Ayant construit le Dunkerque et le Strasbourg, je crois qu'il y aurait intérêt pour la marine

M. MARTIN-BINACHON. - Je n'y suis pas opposé. à prévoir un porte-avions comme le Ranger américain, de

18.000 M. LE PRÉSIDENT. - Si, pour des raisons quelconques,



vous aviez à précipiter la construction d'une grosse unité, je vous indique timidement Lorient.

M. l'amiral ODEN d'HAL.- Il y a la question de la rade et la sortie. MINISTRE.- Cette question du porte-avions soulève une très grosse incertitude.

M. LE PRESIDENT.- Pour la rade, c'est une question de dragage qui coûterait un million à un million et demi. Il faudrait, d'autre part, des circonstances atmosphériques exceptionnelles pour sortir sans danger un bateau de cette importance ; mais avec des remorqueurs, je suis persuadé que vous le pourriez.

M. LE MINISTRE.- Pour en terminer avec les grosses unités, je vais dire un mot de la refonte du Béarn. Cette refonte va être terminée dans un assez bref délai. Elle aura coûté 25 millions qui ont été affectés surtout au changement des chaudières et à l'augmentation de leur puissance propulsive, le Béarn devant faire 20 noeuds. pour l'artillerie, une somme d'un million a été dépensée.

Cette question des porte-avions est, évidemment, assez délicate. Un porte-avions de 20.000 tonnes coûte 540 millions alors qu'un porte-avions de 10.000 tonnes coûte 280 millions.

M. MARTIN-BINACHON.- Ayant construit le Dunkerque et le Strasbourg, je crois qu'il y aurait intérêt pour la marine à prévoir un porte-avions comme le Ranger américain, de 18.000 à 20.000 tonnes. Les cuirassés que vous allez avoir, qui sont en face de ses côtes, à l'est et à



il faudra les éclairer, vous ne le pourrez qu'avec un porte-avions. Il y aura donc lieu de demander à vos services d'étudier cette question qui, pour moi, est la plus importante nous n'est pas tout à fait la même. Je ne reconnais pas

M. LE MINISTRE.- Cette question du porte-avions soulève l'utilité, en l'état actuel, des porte-avions ; mais je ve une très grosse incertitude.

répète que la question est très délicate.

M. MARTIN-BINACHON.- Je répète que ce bâtiment ne devrait plus être du genre Béarn, mais du genre Ranger, c'est à-dire que tous les appareils y seraient lancés par catapulte. Mais je veux être sans parti pris, sans idée préconçue et c'est pourquoi j'admets que la question soit étudiée.

M. LE MINISTRE.- Notre crainte, dans cette question du porte-avions, est que les progrès de l'aviation et surtout des gros porteurs puissent être tels, pendant le temps qu'on mettrait à construire le bâtiment et ensuite, son existence, qu'à peine né, ce navire de 500 à 600 millions apparaîtrait presque comme inutile.

Ajoutez-y que les vitesses, même sur les grosses unités, deviennent considérables. Je me demande alors si l'on pourra jamais donner à un porte-avions une vitesse qui lui permette de suivre réellement la flotte.

M. MARTIN-BINACHON.- Il faudrait évidemment prévoir, pour le porte-avions, trois ou quatre noeuds de plus.

M. LE MINISTRE.- Ce cinquième cuirassé ne ressemble pas aux autres.

M. LE MINISTRE.- Qu'un pays comme l'Amérique, qui n'a pas de bases, qui a en face de ses côtes, à l'est et à



l'ouest, une mer énorme, construisse des porte-avions - il  
 M. LE MINISTRE.- Je vais en parler, car c'est assez  
 aurait peut-être tendance maintenant à considérer qu'il en a  
 important.

trop fait -, on le conçoit encore ; mais la situation pour  
 Vous savez que le Deutschland a effectué sa première  
 nous n'est pas tout à fait la même. Je ne méconnaissais pas  
 sortie il y a un an et demi. Les essais de machines ont donné  
 l'utilité, en l'état actuel, des porte-avions ; mais je  
 répète que la question est très délicate.

M. MARTIN-BINACHON.- Je vous pose la question ; je  
 de la construction navale. La dépense de combustible aurait  
 n'insiste pas.

répondu aux prévisions et l'impression, de ce côté, est  
 satisfaisante. M. LE MINISTRE.- J'en viens aux intentions de la mari-  
 ne compte tenu de la mise en chantier des 35.000 tonnes ita-  
 liens et de l'accroissement possible des caractéristiques  
 des cuirassés allemands.

Vous connaissez, évidemment, la situation en ce qui  
 M. MARTIN-BINACHON.- Le bâtiment vibre.  
 concerne les cuirassés allemands. Le premier Deutschland est  
 en service. Le deuxième, qui s'appelle l'Amiral Scheer, est  
 actuellement en essais. Viennent ensuite le Graf von Spee,  
 qui a été lancé cette année, et le D.-non encore nommé-,  
 qui a été mis en chantier cette année, mais dont nous ne  
 prévoyons pas les dates de lancement et d'essais. Enfin, un  
 cinquième bâtiment - le dernier - vient d'être mis en chan-  
 tier.

Je passe sur les torpilleurs et les divers.  
 de turbines alimentées par des chaudières à haute pression.

Cela a justifié le point d'interrogation que vous m'avez posé.  
 M. MARTIN-BINACHON.- Ce cinquième cuirassé ne ressem-  
 ble pas aux autres.

service des constructions navales.  
 D'après certains renseignements auxquels faisait



M. LE MINISTRE.- Je vais en parler, car c'est assez important.

Vous savez que le Deutschland a effectué sa première sortie il y a un an et demi. Les essais de machines ont donné satisfaction. Le bâtiment aurait même dépassé de quelques nœuds la vitesse maximum prévue qui était de 26 nœuds, ce qui n'est pas extraordinaire dans les conditions actuelles de la construction navale. La dépense de combustible aurait répondu aux prévisions et l'impression, de ce côté, est satisfaisante.

Cependant, les autres résultats n'ont pas été aussi heureux ; je vous ai déjà, sur ce point, avec toute la prudence désirable, donné quelques détails.

M. MARTIN-BINACHON.- Le bâtiment vibre.

M. LE MINISTRE.- Non seulement il vibre et la coque soudée aurait souffert des secousses dues aux tirs d'artillerie, mais les moteurs Diesel sont extrêmement bruyants et, pendant la nuit, révèlent à une distance énorme l'approche du navire. Il est permis de penser qu'en fin de compte, ce modèle de propulsion n'a pas donné satisfaction puisque les machines envisagées pour les cuirassés D et E récemment mis en chantier comportent la suppression des Diesel et l'emploi de turbines alimentées par des chaudières à haute pression. Cela a justifié le point d'interrogation que posait notre service des constructions navales.

D'après certains renseignements auxquels faisait



allusion M. Martin-Binachon, le cuirassé D aurait 37 mètres de plus que les cuirassés précédents et serait muni d'une tourelle de 380. Il y aurait là une violation du traité de Versailles ou plutôt, les violations de l'Allemagne, sur ce point, auraient tardé. Elle comble la lacune. Il semble même - c'est un détail confidentiel que je vous donne - qu'elle construise des sous-marins. Elle permet donc de raisonner de la sorte, il y a la discussion sur les fameux quatre torpilleurs de remplacement.

Je crois qu'il faut envisager qu'avec, peut-être, un restant de pudeur pour ne pas trop effaroucher l'Angleterre, les Allemands sont en situation de violation ouverte du traité de Versailles. Le droit de mettre sur cale 35.000 tonnes de 1937 et 35.000 tonnes de 1939.

Donc, pour les cuirassés allemands, point d'interrogation. Nous avons le droit, en outre, de remplacer la France perdue.

Il y a aussi celui que posent les 35.000 tonnes de l'Italie. Ce point de vue a été précisé, au moment de la ratification.

Faut-il vous rappeler que le traité de Washington contenait un tableau relatif au remplacement de nos navires de ligne, que les navires à déclasser étant le Jean-Bart et le Courbet, le France perdu, le Paris, le Bretagne, le Provence et le Lorraine viennent s'inclure dans les années de mise sur cale qui ont été prévues. Un maximum qu'on ne voulait pas dépasser.

Nous avons ainsi le droit de remplacer 35.000 tonnes de 1937, 35.000 tonnes de 1929, 35.000 tonnes de 1931, 35.000 tonnes de 1932 et 35.000 tonnes de 1933.

répondre en utilisant tous leurs droits, de sorte que nous



Le traité de Londres établit une trêve des constructions. Il prévoit, toutefois, que la France et l'Italie pourront construire les tonnages de remplacement qu'elles étaient autorisées à mettre sur cale en 1927 et 1929. Il prévoit également le maintien de la clause relative au remplacement des bâtiments perdus.

Cet exposé de nos droits permet donc de raisonner de la manière suivante :

1° le tableau des déclassements prévus au traité de Washington n'a qu'une valeur indicative et ne nous lie pas. En fait, nous pouvons très bien, si cela nous agréait, permuter la France et le Paris dans ce tableau ;

2° nous avons le droit de mettre sur cale 35.000 tonnes de 1927 et 35.000 tonnes de 1929, soit 70.000 tonnes. Nous avons le droit, en outre, de remplacer la France perdue en 1923, ce qui donne, comme total de nos droits, 105.000 tonnes. Ce point de vue a été précisé, au moment de la ratification du traité de Washington, par M. Raiberti.

Il est exact qu'au moment des négociations de Londres de 1930 et plus tard, au cours des pourparlers navals avec l'Italie, nous avons mis en avant que, pour ce droit de construire 70.000 tonnes jusqu'en 1937, il s'agissait, dans la pensée de la marine, d'un maximum qu'on ne voulait pas atteindre puisque le Dunkerque et le Strasbourg ensemble ne font que 35.000 tonnes.

Mais, à cette marque de modération, d'autres ont répondu en utilisant tous leurs droits, de sorte que nous



sommes en droit de construire tout de suite, si bon nous en semble, et dans l'ordre normal des traités intervenus, un bâtiment de 35.000 tonnes avec 17.000 ou 17.500 tonnes de supplément et, à l'expiration du traité de Washington, un autre navire de 35.000 tonnes.

Il s'agit de Je préfère dire en commission plutôt que de l'avoir déclaré à la Chambre - bien que je l'aie indiqué d'une manière très nette dans une réponse à une question de M. Bergeon - que nous nous étions réservé le droit de faire un 35.000 tonnes si l'Italie en construisait un et si, ce faisant, elle paraissait renoncer à servir ce qui paraissait être les vues de plusieurs des puissances signataires du traité de Washington et de Londres, à savoir de se limiter aux environs de 25.000 tonnes. Je crois donc que nous nous trouvons dans l'obligation de prévoir immédiatement, pour la tranche 1935, un bâtiment de 35.000 tonnes. - avec une annuité de 900 millions, qui a même J'ai rendu deux Conseils supérieurs de la marine pour et connaître de la question/de l'organisation. Nous sommes tout assez à fait prêts et il est/probable probable que la tranche navale qui sera présentée pour 1935 prévoira le premier de ces 35.000 tonnes. de notre flotte, ne peut guère descendre

La construction de ce 35.000 tonnes serait envisagée dans le bassin du Salou? La mise sur cale serait possible après la mise à flot du Dunkerque, en octobre 1935.

Caractéristiques :.....

M. LE MINISTRE. - Je l'ai déjà un peu abordée.



Pour terminer sur cette question de la construction des bâtiments, j'indique que la Chambre - et je suis sûr qu'à cet égard, le Sénat sera d'accord avec elle - estime qu'il faudrait profiter des circonstances actuelles, qui paraissent favorables, pour essayer de rattraper d'un coup notre arriéré. Il s'en faudrait de quelque 500 millions.

M. LE MINISTRE. - J'arrive à la troisième partie de mes explications : la question de l'air. Il y a un second point qui, à mes yeux, est plus important encore et que j'ai indiqué d'une manière très nette.

Au lieu de prendre un à un les points qui me sont à la tribune de la Chambre. Il n'est pas possible d'envisager soumis, nous allons, si vous le voulez bien, les retrouver - tous les calculs ont été faits sur ce point et je vous en fais grâce - le renouvellement régulier d'une flotte de

Vous savez, Messieurs, que, jusqu'en novembre 1932, l'importance de celle que nous voulons maintenir - je ne parle même pas des 750.000 tonnes dont il était question, fois soulevé et débattu, en particulier au Sénat - a été soit à la Conférence navale de Londres, soit dans le statut tirailée entre les deux ministères de l'air et de la marine naval qui avait été déposé mais qui n'a jamais été voté, qui ne s'entendaient guère sur la formule à adopter : ou mais des 630.000 à 650.000 tonnes dont il peut s'agir, en bien formule de l'air intégrale - c'est celle, avec quelques fait, actuellement - avec une annuité de 900 millions, qui modalités, de l'Angleterre et de l'Italie, ou bien, au a même été réduite, cette année, à environ 846 millions. Il contraire, formule de l'aéronautique proprement maritime, ou faut que nous revenions à l'annuité que je considère comme du moins, hégémonie de la marine sur certains périples normale et préconisée, en particulier, au Sénat, de 1.200 millions. On doit prévoir que l'annuité d'amortissement, si considère comme la mieux outillée et la mieux organisée en l'on peut dire, de notre flotte, ne peut guère descendre matière d'aéronautique maritime : les Etats-Unis, au-dessous de ce chiffre.

Le décret du 27 novembre 1932 a rétabli une collaboration. M. LE PRESIDENT. - C'est une question que vous aurez surtout à discuter avec M. le ministre des finances. unique

confiée à l'Etat et dont il a la responsabilité ; unité  
M. LE MINISTRE. - Je l'ai déjà un peu abordée.



Sur le premier point, la situation est donc assez simple. Sur le second, elle est plus délicate parce qu'il s'agit d'une dépense qui réapparaît chaque année dans le budget.

En 1933, la Direction des forces aériennes de la marine, l'aéronautique maritime Air, a continué à profiter de tous les services du matériel au ministère de l'air.

M. LE MINISTRE. - J'arrive à la troisième partie de mes explications : la question de l'air.

de ces vacances où j'ai étudié le problème aussi attentivement qu'il m'était possible - au ministère de l'air, un chef

Au lieu de prendre un à un les points qui me sont soumis, nous allons, si vous le voulez bien, les retrouver dans l'ordre d'un exposé d'ensemble.

coordonner l'emploi des crédits accordés par le Parlement.

Vous savez, Messieurs, que, jusqu'en novembre 1933, Je m'explique.

l'aéronautique maritime - c'est un point qui a été plus d'un

fois soulevé et débattu, en particulier au Sénat - a été

de la marine, lorsqu'il a récupéré son aéronautique, a été

tirailée entre les deux ministères de l'air et de la marine - et c'est bien le but que l'on doit poursuivre - de l'inté-

qui ne s'entendaient guère sur la formule à adopter : ou

bien formule de l'air intégrale - c'est celle, avec quelques

l'ensemble des services de l'état-major. Le 1<sup>er</sup> Bureau avait

modalités, de l'Angleterre et de l'Italie ; ou bien, au

donc son compartiment d'aéronautique, comme le 4<sup>e</sup> avait le

contraire, formule de l'aéronautique proprement maritime, ou

bien. Je ne parle pas du 2<sup>e</sup> Bureau qui n'a rien à voir avec

du moins, hégémonie de la marine sur certains périples

aéronautiques - c'est la formule de la puissance que je

doit rester groupé.

considère comme la mieux outillée et la mieux organisée en

matière d'aéronautique maritime : les Etats-Unis.

tenir compte. Il se paraît difficile - et cela, après que

Le décret du 27 novembre 1933 a rétabli une collaboration, qui n'a aucune raison de ne pas être parfaitement

à l'expérience - d'imaginer qu'en l'état actuel, étant donné

confiante, sur les principes suivants : unité de technique

la grande, l'âge des chefs de bureaux d'état-major, il y a

confiée à l'Air et dont il a la responsabilité ; unité



d'utilisation et d'emploi sur la mer par les soins du ministre de la marine.

Comme suite logique de ce décret, le ministre de l'air a supprimé, en 1933, la Direction des forces aériennes de mer. L'aéronautique maritime a continué à profiter de tous les services du matériel au ministère de l'air.

Mais il manquait - c'est ce qui m'est apparu au cours de ces vacances où j'ai étudié le problème aussi attentivement qu'il m'était possible - au ministère de l'air, un chef marin utilisateur pour exprimer les besoins de la marine et coordonner l'emploi des crédits accordés par le Parlement. Je m'explique.

Le premier mouvement, si je peux dire, du ministre de la marine, lorsqu'il a récupéré son aéronautique, a été - et c'est bien le but que l'on doit poursuivre - de l'intégrer, de la diluer, en quelque sorte, ~~complètement~~ dans l'ensemble des services de l'Etat-Major. Le 1<sup>er</sup> Bureau avait donc son compartiment d'aéronautique, comme le 4<sup>e</sup> avait le sien. Je ne parle pas du 2<sup>e</sup> Bureau qui n'a rien à voir avec ces questions, ni du 3<sup>e</sup> Bureau, celui des opérations, qui doit rester groupé.

Mais il y a une certaine psychologie dont il faut tenir compte. Il me paraît difficile - et cela, après que la question eût été bien débattue, nous est apparu vraiment à l'expérience - d'imaginer qu'en l'état actuel, étant donné le grade, l'âge des chefs de bureaux d'Etat-Major, il y ~~est~~ en service. Pour moi, c'est le gros vice dont nous souffrons en matière d'aéronautique maritime.



Il eût chez eux, malgré toute la bonne volonté qui pût exister, si l'aéronautique devait être simplement diluée dans leur service, une notion suffisante de ce que l'on doit réclamer et obtenir de cette aéronautique.

Nous avons donc, en plein accord avec l'Etat-Major, extrait de nouveau des 1<sup>er</sup> et 4<sup>eme</sup> Bureaux les compartiments d'aéronautique qui s'y trouvaient inclus et nous les avons groupés en y joignant tout un service concernant, non pas la suite comptable qui continue à être confiée à la Section administrative, mais la suite logique des crédits qui continuent à être employés et qui est quelque chose de très grandement compliqué. J'en ai alors fait un service d'ensemble qui est maintenant groupé, comme sous les ordres de trois sous-chefs d'Etat-Major, sous l'autorité d'un capitaine de vaisseau extrêmement distingué et connaissant à merveille ces questions, le capitaine de vaisseau Codefroy. Nous en ressentons déjà les excellents effets.

Je ne suis pas contenté de réorganiser, dans des conditions que je crois bonnes, l'aéronautique au sein du ministère de la marine. Je me suis rapproché du général Denain, ministre de l'air. Nous avons eu ensemble plusieurs conversations très longues et très importantes qui ont été suivies de conversations et même de négociations entre ses services et les miens. Je voudrais arriver à une organisation telle que nous puissions réduire des délais que je considère comme encore excessifs entre le moment où tel prototype a été adopté et où les avions de ce modèle entrent en service. Pour moi, c'est le gros vice dont nous souffrons en matière d'aéronautique maritime.



Il s'écoule trop de temps - trois et parfois quatre ans - entre le moment où l'on décide l'adoption d'un appareil d'une façon ferme et celui où il va entrer en service. Pourquoi ce délai ? Parce qu'il y a tout un échange de lettres, de documents, d'ordres au ministère de l'air, de discussions qui s'engagent au Comité du matériel. On réunit celui-ci une fois, puis, par la suite, on ne le convoque pas, si bien qu'il se produit une foule de complications dans le détail desquelles je n'entre pas, mais qu'a très loyalement reconnues le général Denain. Toutefois, nous devons certainement aboutir, après toutes ces conversations, à un système plus cohérent, plus expédient, qui permettra d'avancer grandement tout ce processus incontestablement lent et lourd.

Evidemment, le décret de 1932 lui-même ne me donne pas entièrement satisfaction, notamment en ce qui concerne l'aviation autonome; il y a là un départ d'attributions à opérer. Je me suis efforcé, Monsieur Bergeon, en vous répondant à la tribune, il y a quelques mois, de vous dire - et je ne pouvais pas et ne devais pas répondre autrement, - que je m'accommodais de cette situation et que le décret me donnait satisfaction. En réalité, il soulève certaines difficultés, et si le service utilisateur, à savoir la marine, s'accommod<sup>m/</sup>e parfaitement du régime actuel de l'aviation embarquée et de l'aviation de coopération, s'il n'y a, là-dessus, aucune difficulté, il y en a pour l'aviation autonome.

Quelquefois nous ne savons pas exactement même, malgré les déclarations formelles figurant au décret, si cette aviation sera vraiment à la disposition de la marine, le cas échéant. Nous avons actuellement quelques difficultés, notamment en ce qui concerne la



fameuse unité technique, pour l'avion<sup>nt</sup> de chasse en particulier; nous ne demanderions pas mieux que de le voir revenir à l'Air; nous y gagnerions. Néanmoins, je crois que nous arriverons à une entente utile sur tous ces différents points.

Cela, d'ailleurs, ne nous a pas empêchés de travailler; en 1934 un effort sérieux a été accompli dans l'ordre des commandes d'appareils lourds : vous pouvez envisager la rénovation, avant quelques mois, de toute l'aviation navale de bombardement, et dans un délai un peu plus long, des escadrilles d'exploration - soit 11 Bréguet-Bigeot, la rénovation du Béarn, qui sera pourvu de "Devoitine", la livraison, avant quelques mois également, de 3 "Croi du Sud" pour grandes croisières.

Sur le compte spécial de la loi de 1934 le ministère de la marine attend que le ministère de l'air présente des appareils correspondant à ses besoins. Pour 1935 on prévoit un nouvel appareil d'exploration, mais la marine, bien que cela serait très désirable, ne peut compter sur l'aéronautique maritime autonome, qui peut être employée ailleurs; pour coopérer au large avec les forces navales on envisage la création d'escadrilles nouvelles de bombardement et de torpillage : 100 nouvelles escadrilles de coopération, mais elles ne pourront garantir que très difficilement la protection des convois prévus pour le début de la guerre. On est actuellement gêné par un tableau annexe au décret de 1932 qui empêche d'augmenter lesdites forces tant que l'aéronautique autonome elle-même ne sera pas augmentée. La marine a demandé à M. le ministre d'augmenter le tableau; c'est difficile.

On prévoit également la création de divisions volantes



mouillées ou amarrées, comme les divisions de torpilleurs ou d'avions. Ce jour-là la fusion sera complète entre les baetaux volants et non volants.

En ce qui concerne le personnel - je l'indique très sommairement, - l'aéronautique maritime manque évidemment de cadres supérieurs. Le remède, par définition, consiste dans un avancement plus rapide. Des mesures sont étudiées pour permettre, à l'avenir, à tous les commandants de bâtiments de combat de mieux connaître les possibilités de l'aviation. Depuis le décret de 1932 il y a, incontestablement, afflux de candidatures aux postes d'officiers de l'aéronautique maritime alors qu'auparavant il n'y en avait pas. Mais le statut des officiers mariniens de l'aéronautique appelle lui-même des retouches. Si l'on compare les âges moyens des promotions dans l'air et la marine, on constate, par exemple, que pour le grade de second-maître, - dans l'aviation correspondant à celui de sergent, - l'âge moyen est de 22 ans dans l'armée de l'air et de 25 ans dans la marine; pour le grade de maître - sergent - chef dans l'aviation, - l'âge est le même dans la marine et l'air, soit 27 ans ; pour le grade de premier-maître - ou d'adjudant pour l'air - l'âge moyen est de 30 ans pour l'aviation et 32 ans pour la marine. Un effort va être fait pour abaisser l'âge moyen de promotion au grade de second-maître, mais il faut tenir compte des considérations suivantes : une promotion tropjeune embouteille l'avancement, surtout en période de crise; d'autre part, le pilotage d'un hydravion nécessite, en plus des connaissances élevées indispensables, une expérience maritime spéciale ; c'est un peu comme le



commandement d'un bateau: la marine hésite à confier un hydravion à des gens trop jeunes, courageux, évidemment, mais encore inexpérimentés au point de vue maritime s'ils possèdent déjà une grande partie des connaissances aériennes nécessaires.

Quoiqu'il en soit, comme je l'ai dit, nous allons tenter un effort pour abaisser l'âge moyen de promotion aux grades d'officiers marinière.

J'ai dégagé très succinctement l'organisation de l'aéronautique maritime, de son programme à la fois en matériel et en personnel. Je suis maintenant à votre disposition pour répondre aux questions qui pourraient m'être posées; toutefois, je voudrais, auparavant, vous montrer un tableau que j'ai fait faire, parce qu'il est très difficile d'avoir une vue synoptique de ces questions.

La colonne du milieu fournit l'indication de nos forces actuelles, avec les caractéristiques : âge, ~~types~~ bâtiments armés ou en réserve; cette colonne étant elle-même divisée en unités d'exploration, de bombardement, de surveillance, de torpillage : Bénon, Commandant-Teste, etc.

A droite, correspondant à ces différentes cases, matériel de rénovation commandé ou en cours de commande. Les chiffres que je vous donne sont actuellement débarrassés de tous éléments d'incertitude, car je dois faire observer qu'il est très difficile de s'en tirer dans les chiffres de l'aviation, étant donné qu'il faut distinguer entre "réserves de paix", "réserves de guerre", "aviation armée", "non armée", etc. Mais nous parlons uniquement d'appareils en service, et armables. Actuellement, donc, il y a 208 appareils armables, dont 149 effectivement en service



et 59 prêts à être armés, si c'est nécessaire. Il y a, d'autre part, 73 appareils commandés actuellement, dont la livraison sera achevée au cours de 1935 et de 1936, - quitte à en commander d'autres, bien entendu, si c'est nécessaire. Les avions commandés <sup>sont de</sup> ~~proviennent de~~ Latécoère, Bréguet, <sup>(Bizerte en ce qui concerne l'exploration)</sup> Dewoitine (pour le Béarn) et Potez. En ce qui concerne ces avions commandés, il ne faudrait pas tomber dans l'erreur courante qui consiste à croire qu'ils sont inférieurs à ce qui se fait à l'étranger; non; ils donnent toute satisfaction, possèdent une vitesse excellente, un plafond, une faculté de transporter des bombes et un rayon d'action satisfaisants.

Le seul souhait que nous puissions formuler c'est de les avoir le plus vite possible, car actuellement, il est incontestable qu'avec les Cams, Farman, Wibaut, nous avons une position inférieure.

J'ai croisé avoir terminé la partie purement descriptive de cet exposé ~~et~~ sur l'aéronautique et je suis entièrement à votre disposition pour répondre maintenant aux questions que vous voudrez bien me poser.

M. TISSIER. - M. le ministre nous a fait connaître les crédits mis à la disposition de la marine; c'est pour qu'elle puisse les utiliser évidemment au mieux de sa défense et, par conséquent, si elle ne trouve pas au ministère de l'Air les appareils dont elle a besoin, elle est en droit de les commander à l'extérieur.

Or, je suis bien placé pour savoir quelles sont les idées du ministère de l'Air, puisque j'ai entendu le ministre à la sous-commission et je sais qu'il entend soumettre toute sa fabrication aux possibilités et aux travaux des industriels français; or, le ministère de l'air, qui pour l'avion <sup>de</sup> de terre n'a



déjà pas tout ce qu'il lui faut, l'aura encore moins pour fournir à la marine ce dont elle a besoin, si bien que si, dans un an, nous avons la guerre, alors que l'Allemagne aura achevé le programme Goering, nous serons nous, dans une situation très inférieure et dans l'impossibilité de nous défendre. Nous sommes un certain nombre, à la commission qui n'avons pu nous empêcher de faire des observations à cet égard et de nous élever contre les idées de M. le ministre de l'air, en lui faisant remarquer qu'ainsi nous serions certainement servis les derniers.

M. PIETRI, Ministre de la marine. - Nous espérons bien, grâce à la nouvelle organisation que j'envisage, ne pas être servis les derniers.

M. TISSIER. - Ce qui n'est surtout pas admissible c'est que le client - en l'espèce la marine, - ne puisse examiner un appareil avant de l'acheter et que le ministère de l'air, qui en ordonne la fabrication vous oppose une fin de non-recevoir en déclarant que la fabrication ne vous regarde pas. d'avance Un client comme vous qui s'adresse au ministère de l'air doit avoir le droit d'examiner ce qu'il commande. D'autre part, on vous demande trois ans pour vous livrer des avions, alors que j'ai vu récemment à l'Exposition, des appareils Hawker, commandés par la marine anglaise, faisant 400 kilomètres à l'heure, coûtant moins cher quant à leur fabrication et à leur entretien - appareils que vous pourriez avoir si vous aviez le droit de vous adresser à l'extérieur, au lieu de vos appareils de chasse faisant 250 kilomètres à l'heure.

M. PIETRI, Ministre de la marine. - le "Hawker" dont vous



parlez n'est pas un hydravion.

M. TISSIER. - C'est la même chose pour les hydravions. Partout à l'étranger on réalise des vitesses plus fortes que chez nous. Cependant, si l'on a donné à la marine ces crédits c'est <sup>laisser</sup> pour lui ~~donner~~ en même temps une certaine indépendance et non pour l'obliger à prendre tout ce que le ministère de l'air voudra bien lui donner. Si elle ne trouve pas auprès de celui-ci la marchandise dont elle a besoin, que le ministère de l'air doit lui assurer par priorité, elle a droit de chercher ailleurs et de commander un ou deux prototypes, soit pour remplir ses vides, soit pour pousser le ministère de l'air à la servir un peu mieux. Quand on aura fait cette expérience une fois ou deux, cela ira peut-être mieux.

M. PIETRI, Ministre de la marine. Monsieur Tissier, il y a le droit et il y a le fait. En droit, il est incontestable que le décret de 1932 envisage l'autorité et l'hégémonie technique du ministère de l'air. Je ne désespère pas du tout, dans les négociations que j'ai engagées actuellement et qui vont leur train, de faire distinguer au moins l'essai technique de l'essai purement militaire et je voudrais que la marine ait, au moins, dans l'essai militaire, une prédominance.

M. TISSIER. - Qu'elle soit maîtresse d'acheter ou de ne pas acheter.

M. PIETRI, ministre de la marine. En droit, nous ne pouvons améliorer l'état de choses actuel que par une entente, mais en fait la question se pose différemment. J'ai ici, sous forme de graphiques, toutes les différences de performances entre les avions, non pas en



cours d'exercice, mais que nous envisageons comme devant être bien -tôt livrés, et ces différences sont souvent à notre avantage, rarement à l'avantage des étrangers. J'ai fait faire une note très brécise à ce sujet, et je ne crois pas que nous trouverions à l'étranger des résultats si extraordinaires. En Italie, il y a le "Savoia" dont les performances ~~sont évidemment~~ <sup>ne sont en rien</sup> supérieures à celles de notre Bréguet-Bizerte. En Angleterre, les ~~gros~~ <sup>gros</sup> appareils "Short-Calcutta", dont dérive notre Bréguet-Bizerte a des qualités légèrement supérieures. En Allemagne, nous ne pourrions acheter que des appareils commerciaux "Junkers", qui, une fois transformés, perdraient de leurs qualités et demanderaient une mise au point difficile. Par ailleurs, le "Heinckel" n'a pas réalisé des performances extraordinaires. Enfin, en Amérique, le hydravion "Sikorski" appareil commercial, d'un poids total de 16400 kilogs, réalisant une vitesse au sol de 415 kilomètres et à 1500 mètres de plus de 300 kilomètres, pouvant transporter 2000 kilogs de charge/à 2000 kilomètres de distance, est un appareil commercial dont la transformation conduirait nécessairement à des déboires. Par ailleurs, le "Sikorski", aux yeux du commandant Bonnot, n'est pas doué de qualités marines acceptables et suffisantes pour que nous que nous puissions l'employer comme appareil militaire.

En résumé, toutes qualités mises à la place qu'elles doivent occuper du point de vue militaire,, il ne semble pas qu'aucun appareil français en essai ou commandé ait quelque chose à envier à l'aéronautique étrangère; il apparaît même que les conditions actuelles conduiront, dans un an, à la réalisation d'un appareil français, supérieur aux appareils étrangers similaires.



Ces appareils : les Lioré, les Cams, les Lioré-Bréguet, réalisent des vitesses de 260, 300 et 350 kilomètres et il ne faut pas étendre à l'avenir quelques critiques justifiées qui s'appliquent à la situation présente.

M. TISSIER. - Les renseignements favorables que vous donnez sont tout naturels; pour les trois quarts ils proviennent de l'Air.

M. PIETRI, Ministre de la marine. Non, de nous-mêmes.

M. TISSIER. - Dans tous les cas, le ministère de l'air, il y a quelques jours, était obligé de déclarer que les appareils qu'il voulait faire sortir n'étaient pas encore prêts et ne sortiraient pas de sitôt, - et en fait, pas <sup>ou presque</sup> seul/n'est sorti et on ne peut pas dire qu'ils soient supérieurs à ce qui se fait actuellement dans les usines similaires américaines, anglaises ou italiennes; ils sont même inférieurs à ceux qui sont en cours de construction en Amérique, en Angleterre et en Italie. Pour toute défense, le ministre s'est borné à dire : "oui, les appareils que nous avons actuellement sont inférieurs à tous ces appareils étrangers, mais ceux que nous allons faire sortir, dans dix-huit mois, pour être mis au point, seront supérieurs à ceux que les Américains ont actuellement...mais inférieurs à ceux qu'ils sortiront après."

Et comme un de nos collègues, - c'est je crois M. de La Grange, qui est ici et pourra le confirmer, - lui suggérerait l'idée d'une entente avec les industriels américains pour une étude en



commun des procédés de fabrication, étude dont les deux pays pourraient tirer profit, non seulement en temps de paix mais en cas de guerre pour compenser notre infériorité présente, il nous a opposé une ~~très vive~~<sup>formelle</sup> fin de non recevoir, /faisant une sortie très vive, allant même jusqu'à offrir sa démission.

Nous lui avons alors fait remarquer que s'il avait des responsabilités, c'était devant nous, ~~et~~ que nous, nous en avons devant le pays, et qu'en fait c'est à nous qu'en dernier lieu la parole devait rester.

"Du reste, a-t-il ajouté, je n'ai pas besoin de cela : il y a une mission qui va me donner à cet égard tous les renseignements nécessaires; je vais faire mettre à l'étude les améliorations ~~nécessaires~~ réalisées par les Américains et il sera possible de les introduire dans l'aviation française." Mais, Monsieur le ministre, vous savez quel abîme il existe entre une conception et sa réalisation industrielle. Je n'ai qu'à rappeler l'expérience passée du moteur Diesel pour lequel également une mission d'études a été instituée. Il n'empêche qu'à un moment donné, il aurait presque fallu acheter une licence à chaque ingénieur de la marine qui voulait faire son petit Diesel. Si l'on avait fait le nécessaire alors nous ne nous serions pas trouvés dans la situation où nous étions, et nos sous-marins n'auraient pas été handicapés comme ils l'ont été pendant la guerre.

Quand on nous fait envisager la réalisation d'un progrès pour un délai de 18 mois, je trouve que c'est une folie et je voudrais tout au moins que la marine ne risquât pas cette folie. Qu'elle profite donc de l'indépendance qu'on lui a donnée pour exiger tout d'abord les appareils dont elle a besoin.



Si elle trouve mieux à l'étranger, qu'elle ait également la liberté de passer des commandes ou, tout au moins, de se faire livrer des échantillons; le jour où l'on verra qu'elle est disposée à prendre à l'extérieur ne fût-ce qu'un ou deux appareils, soit de chasse, soit de bombardement, répondant à des qualités supérieures à celles qu'on lui propose, je suis sûr que cela fera faire, même à l'aviation de terre, un gros pas en avant.

Si la marine ne le fait pas, elle se trouvera très rapidement dans une situation très inquiétante, et ce, malgré des dépenses considérables qui n'auront servi à rien, parce que nous ne pourrons pas résister à l'aviation ennemie. Faudra-t-il alors adopter cette attitude que nous avons eue pendant un certain temps dans la marine, au point de vue des gros bateaux ? On disait alors : si nous nous battons contre l'Angleterre, le mieux serait de laisser les bateaux dans les ports, mais comme l'opinion publique ne le permettra pas, nous serons obligés de nous battre pour sauver l'honneur, sans d'autres résultats que des pertes regrettables pour le pays. Il ne faudrait pas que cela se passât ainsi pour l'aviation.

M. de La Grange pourra vous donner d'autres renseignements, car - j'en demande pardon à la commission, ~~mais~~ je vais être obligé de m'absenter tout de suite, pour un motif personnel très impérieux. Je veux terminer simplement en vous affirmant que nous étions tous du même avis à la sous-commission; aussi, Monsieur le ministre, je ne puis qu'appeler très vivement votre attention sur ces faits que la commission de la marine pourra vous confirmer. Je me résume : quand on vous a donné le crédit dont vous disposez personnellement, c'était pour que vous vous adres-



siez, de préférence, évidemment, au ministère de l'air pour obtenir de lui les appareils convenables, mais si vous ne pouvez pas trouver auprès de lui tout ce qui vous est indispensable, nul doute que vous ayez le droit de vous adresser à l'extérieur.

M. PIETRI, Ministre de la marine. - Ou plus exactement, de lui demander de s'adresser à l'extérieur.

M. TISSIER. - Vous-même, Monsieur le Ministre.

M. PIETRI, ministre de la marine. - Cela, nous n'en avons pas le droit.

(M. Tissier quitte la salle des délibérations de la commission.)

M. DE LA GRANGE. - L'incident auquel M. Tisser a fait allusion revêt une certaine gravité et il serait préférable de le mettre au point pour qu'il n'y ait pas de malentendu.

A la sous-commission, l'autre jour, un certain nombre de questions ont été étudiées. La première avait trait à la qualité de nos appareils.

M. le Général Denain n'a pas caché qu'en ce qui concerne l'armée de terre - car il n'a pas été question de l'aéronautique maritime - tout d'abord, et des appareils destinés à la doter, il allait procéder en deux étapes : la première, - qui nous paraît peut-être trop importante par rapport à l'ensemble, - va absorber les crédits de 1934 et 1935, c'est-à-dire les deux tiers de ce qui est prévu pour l'ensemble de la réorganisation de l'aviation.



Les deux tiers des crédits seront donc consacrés à commander des appareils de transition, c'est-à-dire analogues à ceux que vous avez pu voir au Salon pour le bombardement et la chasse : des "Devoitine", infiniment supérieurs à nos propres appareils actuels, mais inférieurs encore à ceux que les Américains, notamment, sont en train de préparer et que nos constructeurs eux-mêmes sont en train de préparer, mais qui ne pourront sortir que dans deux ans.

Donc, premier point, nous allons dépenser, d'ici deux ans, les deux tiers des crédits prévus pour rénover les deux tiers de notre aviation : 1/3 pour l'aviation de chasse et 1/3 pour l'aviation de bombardement, et ce pour nous procurer des appareils, dès maintenant inférieurs à ceux dont on entrevoit la sortie et qui seront ainsi nettement déclassés.

Là-dessus, la sous-commission, qui n'a pas voulu traiter la question de la valeur des appareils, a attiré l'attention du ministre de l'air sur une question tout à fait différente, qui se pose aussi la marine armée de l'air, bien pour ~~l'aviation maritime~~ que pour l'~~aviation~~ : celle de la quantité des appareils, et il a été adressé alors deux questions un peu indiscretes au général Denain : savait-il que les Allemands ont déjà outillé un grand nombre d'usines pour la construction des avions et savait-il aussi que ces usines faisaient tourner 24 heures sur vingt-quatre? Le général Denain a reconnu l'exactitude de cette information.

J'ai fait ressortir alors, et le bon sens même l'indique, qu'étant donné la puissance industrielle de l'Allemagne, qu'on lui reconnaît dans tous les domaines, il en serait de même au point de vue de l'aéronautique et qu'elle serait ainsi en situation d'avoir



très vite une aviation bien supérieure à la nôtre; j'ai avancé le chiffre de 1 à 5, faisant ressortir que, vers le milieu de l'année prochaine, elle serait capable de construire cinq fois plus que nous. Hier encore je lisais un document rappelant que les Allemands pourraient atteindre très vite un rythme de production d'appareils avoisinant 1800 par mois (?), très supérieur à celui que nous pourrions produire nous-mêmes.

J'ai fait également ressortir que jamais nous n'aurions l'initiative de l'action et qu'il leur serait très facile de partir en campagne avec un nombre d'appareils supérieur, - au moins double, sino même ~~du~~ triple du nôtre. Enfin, j'ai produit le seul chiffre réel que je connaisse : celui du plan Goering, qui prévoit 1400 avions pour 1935, alors que notre projet prévoit un chiffre bien inférieur.

Donc, toute question de qualité mise à part, il est incontestable que les Allemands pour partir en campagne auront plus d'appareils que nous, et également qu'après la mobilisation, ils auront encore les moyens de produire davantage.

Ils auront, dès le temps de paix, en effet, mis en service leur fabrication de guerre, alors qu'il nous faudra au moins six mois pour que nos usines travaillent au maximum. Pendant ces six mois, les Allemands, ayant trois fois plus d'appareils que nous, viendront bombarder nos voies de chemins de fer et gêner le travail de nos usines. Notre mobilisation industrielle en sera elle-même gênée et ne pourra produire, même au bout de ces six mois, le nombre d'appareils prévu.

Vous apercevez, messieurs, tout de suite ma conclusion.

J'ai demandé alors : "Monsieur le Ministre, quelle solution entrevoyez-vous" ?



à chercher Le général Denain a répondu alors : " je me tourne vers la sous-commission et lui demande si elle est disposée à accepter que l'on fasse tourner les usines 24 heures ... Vous voyez tout de suite quelle sera la réaction de l'opinion ! Ce n'est pas possible."

9/10 de Alors, ai-je répliqué, si ce n'est pas possible, il faut trouver une autre solution, et je vais vous en suggérer une. Puisque notre industrie est malheureusement très inférieure, - et le Général Denain ne l'a pas contesté, - à l'industrie allemande, faisons appel à l'étranger. Or, le tour des possibilités est vite fait : l'Angleterre travaillera d'abord pour elle-même; l'Italie, - qui sera avec ou contre nous, - dans les deux cas, veillera également à assurer ses propres besoins. La Russie ?... cela pourrait être sans doute très intéressant, mais, géographiquement, elle est mal placée pour nous aider efficacement. Elle pourra le faire en bombardant Berlin, par exemple, de l'autre côté, mais il ne faut pas compter sur elle pour nous fournir des appareils. Il ne reste alors qu'un seul pays : l'Amérique. Je le connais bien, ayant fait partie de la mission qui s'est rendue en Amérique pendant la guerre, et je sais le temps qu'il a fallu : nous avons eu des appareils au bout de 14 mois, très peu de temps avant l'armistice. Actuellement, ce serait peut-être plus rapide; mais si nous voulons que les usines américaines nous servent de réserve en temps de guerre, si nous voulons que la France puisse s'appuyer sur la production américaine pour contrebalancer la puissance allemande, il faut nous préparer à cette oeuvre dès le temps de paix.

donc maison C'est alors que j'ai dit au général Denain: "Monsieur le ministre, il me semble que le bon sens, patriotiquement, vous oblige



à chercher, puisque vous réorganisez l'industrie aéronautique française, puisque vous obligez les maisons françaises à s'unir pour diminuer les frais généraux, puisque vous voulez une industrie française de l'aéronautique puissante, puisque vous êtes son client pour les 9/10 de sa production, - il semble dis-je, que le bon sens vous oblige à pousser les industriels français à faire ce qu'ils auraient dû faire depuis longtemps : passer l'Atlantique et s'entendre avec les industriels américains. Ils pourraient, dès le temps de paix, s'associer avec eux: c'est la seule formule féconde, association d'industriels à industriels de façon à arriver à construire des appareils identiques. Les besoins de l'aviation américaine étant semblables aux nôtres, il importe que les appareils soient construits aussi bien en Amérique qu'en France.

la mouche,  
C'est alors que le ministre a pris ~~la mouche~~ et a déclaré qu'il avait fait des efforts méritoires pour pousser l'industrie française à faire des appareils meilleurs.

J'ai rendu hommage à ces efforts que l'on ne saurait méconnaître, mais qui sont encore insuffisants, pour des raisons qui tiennent à la façon dont le ministère de l'Air travaille ou dont on a toujours bridé les industriels français.

Le ministre a répondu : "la solution que M. de La Grange préconise est élégante, mais alors je tue l'industrie aéronautique française. " - "Monsieur le Ministre, ai-je répliqué, vous ne pouvez pas faire de l'industrie française une critique plus grave, car vous imaginez que ce sera mettre les maisons françaises à la remorque des maisons étrangères par cette alliance que je propose, c'est dire que nous sommes en retard sur elles".



M. le ministre de l'air a maintenu son point de vue, et j'ai alors expliqué que je ne voulais nullement acheter des appareils aux Américains, mais pousser les maisons françaises à s'associer avec les Américains, de façon que des cerveaux travaillent à élaborer des appareils qui seront les mêmes pour les deux pays, qui posséderont des qualités supérieures à celles des appareils actuels, aussi bien en France qu'en Amérique, des appareils franco-américains, de père français et de mère américaine ou inversement.

La conversation s'est terminée sur ces considérations et le ministre a promis de revenir devant la sous-commission aussitôt que la mission Lecar<sup>me</sup>~~ne~~ serait rentrée. Elle est rentrée maintenant, je crois.

A la suite de cette audition, je me suis permis de parler de la question au président du Conseil. Il m'a, d'ailleurs, déclaré qu'il avait été mis au courant par le général Denain lui-même et qu'il avait envisagé le problème et la solution que je suggérais. Il ne conteste pas qu'il y ait dans cette idée quelque chose à retenir. Il s'est montré opposé à l'achat de licences d'appareils américains, existants, parce que, dans son esprit, si nous achetons des appareils américains nous risquerons d'arriver en retard, mais il est absolument d'accord avec moi pour reconnaître qu'il convient de pousser le ministère de l'air vers l'association de certaines maisons françaises avec des maisons américaines : la maison Farman ~~Farman~~, par exemple, qui n'a rien d'intéressant à nous offrir, mais qui dispose d'une grosse capacité de production, pourrait s'associer avec une maison d'outre-atlantique pour réaliser dans la technique de l'aviation, des progrès particulièrement intéressants. Il pourrait en être de même pour



une ou deux autres usines françaises. Cela amènerait nos constructeurs et les services techniques du ministère de l'air, qui nous mettent actuellement dans un état d'infériorité réelle vis-à-vis de l'étranger, à adopter enfin la seule méthode qui permette à nos industriels de travailler : la méthode de liberté. Le jour où nous aurons un appareil franco-américain qu'on pourra construire aussi bien en France qu'en Amérique, - et c'est la solution à laquelle il faudra bien en venir - nous aurons mis le ministère de l'Air à même de réaliser ce qui doit être son suprême désir : s'assurer la possession des meilleurs appareils.

M. PIETRI, Ministre de la marine. - J'ai été très intéressé par les déclarations de M. de La Grange, mais, pour le moment, je désire simplement présenter deux observations complémentaires sur le double problème de la qualité et de la quantité.

En ce qui concerne la qualité - et ici, je réponds à une partie des observations de M. Tissier, - il résulte de l'espèce de chevauchement qui se produit en ce moment-ci que les appareils que nous étudions actuellement ou même que nous sortons peuvent être supérieurs à ceux qui existent ailleurs, mais ne seront peut-être pas sûrement supérieurs à ceux qui sortiront ultérieurement. Je crois que, dans cette sorte de course constante en matière de fabrication, nous aurons toujours un léger retard; c'est simplement une impression que j'ai, qu'il s'agisse de l'aviation terrestre ou des hydravions; je crois cependant que les progrès vont un peu plus lentement en matière d'hydravions. Mais si le programme que j'ai décrit sommairement se trouve accompli dans le temps voulu, je crois que non seulement nous



ne serons pas dépassés, en nous plaçant, par exemple, en 1937, mais qu'en ce qui concerne l'hydraviation, nous serons même ~~36~~<sup>gè</sup> ~~supérieurement~~ supérieurs, au moins vis-à-vis des pays auxquels il y a lieu de nous comparer.

En ce qui concerne la quantité, je suis pleinement de l'avis de M. de La Grange, et je suis même persuadé, par tout ce que j'ai personnellement entendu, que nous n'atteindrons jamais la capacité de production qu'il serait souhaitable de posséder si l'on ne constitue pas les groupements auxquels il a fait allusion. Je crois qu'en ce qui concerne la possibilité de mobiliser d'ores et déjà notre industrie, qui se heurte à tant de difficulté, en ce qui concerne même le régime courant du temps de paix, il y a, incontestablement une infériorité très nette de nos possibilités de production. Et à mon sens, ces groupements industriels rendraient encore plus de services que n'en pourrait rendre le simple fait de l'obtention d'un prototype.

pas pleine satisfaction.

J'ai rédigé une note qui constitue, en quelque sorte, le réquisitoire de la marine à l'encontre du ministère de l'air, réquisitoire que, bien entendu, j'ai remis au général Denain lui-même pour permettre notre collaboration. Je croyais pouvoir vous en faire lecture d'un passage de cette note concernant l'utilisation des crédits dont parle M. Bergeon, mais je m'aperçois qu'elle n'est pas dans mon dossier. Mais je puis vous dire ce qu'elle contient en substance.



M. BERGEON.- Monsieur le Ministre, depuis que le Parlement, lors de la dernière loi de finances, a inscrit à votre propre budget les crédits afférents à l'aéronautique maritime, vous avez pu disposer de sommes importantes de l'ordre de 200 à 250 millions. Comment faites-vous pour la gestion de ces crédits ? Comment opérez-vous vis-à-vis de votre collègue, le ministre de l'air ? Faites-vous des virements en bloc ou au fur et à mesure des dépenses du ministère de l'air ?

Il serait intéressant de savoir quel est le processus pour ces questions de crédits, puisque le ministre de l'air est votre propre fournisseur.

M. LE MINISTRE.- C'est là-dessus, en effet, que porte la plus grosse partie des travaux en commun dont j'ai pris l'initiative. Il est incontestable que, pour l'instant, la façon dont ces crédits sont utilisés et suivis ne donne pas pleine satisfaction.

J'ai rédigé une note qui constitue, en quelque sorte, le réquisitoire de la marine à l'encontre du ministère de l'air, réquisitoire que, bien entendu, j'ai remis au général Denain lui-même pour permettre notre collaboration. Je croyais pouvoir vous donner lecture d'un passage de cette note concernant l'utilisation des crédits dont parle M. Bergeon, mais je m'aperçois qu'elle n'est pas dans mon dossier. Mais je puis vous dire ce qu'elle contient en substance.



Actuellement, en effet, nous procédons pas transferts alors que nous voudrions opérer par cession, de façon à pouvoir suivre les crédits beaucoup mieux que nous ne le faisons. C'est un point sur lequel nous avons d'ores et déjà la satisfaction du ministère de l'air. Cela est infiniment plus judicieux que de faire un virement en bloc des crédits qui nous ont été accordés. On ne comprendrait pas pourquoi ces crédits nous ont été donnés si notre rôle devait consister simplement à les repasser à l'Air en lui disant : "Maintenant, faites-en des choux, des raves, etc., de loin en loin, vous nous en donnerez l'utilisation".

Dorénavant, ce n'est plus ainsi qu'il sera procédé, car nos conversations, sur ce point, ont déjà abouti. C'est la raison pour laquelle, dans ce service recentralisé d'aviation maritime que j'ai constitué au ministère de la marine, en dehors des attributions des 1<sup>er</sup> et 4<sup>ème</sup> Bureaux, il y a une section qui, en dehors du travail budgétaire proprement dit, suivra pas à pas, point par point et article par article, l'utilisation des crédits afin d'être constamment au courant de la façon dont ils sont employés et utilisés par l'Air.

Cela ne doit pas m'empêcher, mais à un titre purement statistique, de vous fournir toutes les indications qui vous paraîtraient intéressantes concernant l'utilisation que nous avons déjà faite des crédits du 3.146. Je ne crois pas, cependant, devoir insister sur un exposé de ce genre, car



si nous dissociions peut-être ces crédits du 3.146 à l'usage de la commission des finances ou du ministère des finances, en réalité - et c'est à quoi sert justement la décentralisation et ce procédé que vous préconisez à juste titre - nous les confondons complètement avec les crédits actuels. En d'autres termes, nous n'avons pas, en quelque sorte, capitalisé certaines dépenses sur les crédits du 3.146 et certaines autres sur les crédits budgétaires annuels. Nous en faisons un bloc. C'est à cela que servira plus spécialement la centralisation dont j'ai parlé.

Mais votre observation, Monsieur Bergeon, est fort juste. Désormais, ce n'est plus par transfert de crédits que nous procéderons, mais par le procédé infiniment plus objectif et plus constant des cessions.

M. BERGEON.- La pensée du Parlement, lorsqu'il a décidé de transférer ces crédits dans votre propre budget était que vous en ayez la gestion matérielle effective.

M. LE MINISTRE.- Il pouvait alors céder à ce que j'appellerai une simple préoccupation statistique, celle de savoir ce que coûte l'aviation maritime, sans aller plus loin dans ~~xx xxx~~ cette manipulation de ces crédits. Mais il est juste de dire que c'est de cette façon qu'ils doivent être utilisés.

M. BERGEON.- Vous venez de dire, Monsieur le ministre que vous employiez tous vos efforts à réduire les délais



trop importants qui s'écoulaient entre le moment où un appareil est commandé et celui où il est livré. Si vous avez la gestion de vos crédits, vous possédez un moyen puissant d'action sur le ministère de l'air pour qu'il abrége ces délais.

M. LE MINISTRE. - C'est évident, et cela permet au service central de le suivre pas à pas.

M. LE PRESIDENT. - Monsieur le Ministre, vous êtes certainement au courant de l'oeuvre de la commission de la marine pour doter notre marine militaire de l'aviation dont elle a besoin. Nous avons bataillé ici sans répit pendant deux ans pour que la marine ait une certaine autonomie du côté de ses forces aériennes. Dans des déclarations très loyales, le général Denain est venu dire au Sénat, au mois de juillet, que, tant qu'il serait au ministère de l'air, aucune atteinte ne serait portée au statu quo.

Or, j'ai lu avec beaucoup d'intérêt la discussion qui s'est déroulée à la Chambre où l'on est un peu partisan du ministère de l'air intégral, et je dois dire que les déclarations du général Denain m'ont un peu inquiété. Certes, il n'a rien dit qui puisse nous faire craindre qu'il essaiera de revenir sur l'état de choses établi. Mais, lorsqu'il déclare qu'il s'est évertué, depuis qu'il est au ministère de l'air, à ne pas modifier la situation actuelle dans un sens favorable à la Marine, nous ne pouvons pas ne pas éprouver une grande anxiété.



C'est pourquoi, Monsieur le Ministre, en vous remerciant des explications très substantielles, très claires et très apaisantes aussi que vous êtes venu nous apporter, nous vous demandons de vouloir bien faire en sorte que le peu que nous avons obtenu pour la Marine ne tombe pas en déshérence. Nous voulons, au contraire, renforcer la situation de la Marine en ce qui concerne les forces aériennes et, en tout cas, ne rien céder du terrain acquis, si je peux m'exprimer ainsi en parlant de l'air.

M. LE MINISTRE. - J'ai été, moi aussi, un peu impressionné par les déclarations du général Denain à la tribune de la Chambre. Mais l'incident s'est apaisé depuis.

Le général Denain avait été, je crois, un peu influencé par une discussion - car elles sont parfois un peu vives comme toutes celles qui peuvent surgir en pareille matière - qui s'était élevée entre ses services et les miens, précisément à propos de ces négociations concernant Orly qui sont entamées et même pres d'aboutir. C'est un rien, mais, à un moment donné, dans cette sorte de réorganisation que nous tentons ensemble, les représentants de la marine avaient dit: "Puisqu'il n'est pas question d'unité technique à Orly qui n'est qu'un entrepôt d'hydravions purement marins géré par des marins, ne pensez-vous pas qu'il serait infiniment plus simple, etc.".

Cela, joint à d'autres questions analogues, avait donné au général Denain l'impression que la Marine voulait



tirer la couverture à elle. Mais ce semblant de désaccord n'a pas résisté à la conversation que j'ai eue le lendemain même avec le général Denain et nous sommes repartis pour une concorde aussi parfaite que possible.

M. LE PRESIDENT.- Sur ces bonnes paroles, je vous remercie une fois encore, Monsieur le Ministre, et je lève la séance.

(La séance est levée à 18 h.30.)

----