



PROCES-VERBAUX DE LA COMMISSION  
DE LA MARINE

- Auditions -

- 1935 - 1938 -

- 6 février 1935 - Marine et S/Cion de contrôle des travaux du ministère de l'Air réunies-  
Audition de M. PIETRI, ministre de la Marine et de M. le général DENAIN, ministre de l'Air.
- 20 décembre 1935 - Audition de M. PIETRI, ministre de la Marine.
- 19 février 1936 - Audition de M. PIETRI, ministre de la Marine.
- 26 février 1936 - Audition de M. DE CHAPPEDELAINE, ministre de la Marine marchande.
- 13 mars 1936 - Audition de M. PIETRI, ministre de la Marine.
- 16 décembre 1936 - Audition de M. GASNIER DUPARC, ministre de la Marine.
- 2 juin 1937 - Audition de M. Henri TASSO, S/S d'Etat à la Marine marchande.
- 18 novembre 1937 - Audition de M. CAMPINCHI, ministre de la Marine.
- 7 décembre 1937 - Audition de M. Pierre COT, ministre de l'Air.
- 8 juin 1938 - Audition de M. DE CHAPPEDELAINE, ministre de la Marine marchande.

COMMISSION DE LA MARINE  
ET  
SOUS-COMMISSION DE CONTROLE DES TRAVAUX DU  
MINISTERE DE l'AIR REUNIES

-:-:-:-:-



AUDITION DE

M. PIETRI, Ministre de la Marine,

M. le Général DENAIN, Ministre de l'Air.

-----

Mercredi 6 Février 1935

M.M. les Ministres de la Marine et de l'Air prennent place à 15 heures 05 à la table de la Commission.

M. LE PRESIDENT. - Messieurs, mercredi dernier, la Commission de la Marine a décidé de demander à M. le Ministre de la Marine de bien vouloir venir devant elle pour lui apporter quelques explications au sujet des fabrications de l'air.

Pour faciliter l'audition de M. le Ministre de la Marine, je lui ai soumis un questionnaire dont je donne lecture :

1<sup>o</sup> Organisation des rapports entre le nouvel organisme d'aéronautique navale créé par l'arrêté du 29 octobre 1934 et les services du ministère de l'Air, notamment en ce qui concerne la fabrication et les essais du matériel et la gestion des crédits;

2<sup>o</sup> Processus d'élaboration des programmes de l'aviation navale depuis l'énoncé des besoins par l'Etat-Major Général jusqu'à l'adoption des prototypes et la réalisations des séries;

3<sup>o</sup> Plan d'armement des escadrilles de 1935, tant pour l'aviation autonome que pour l'aviation côtière et embarquée;

4<sup>o</sup> Matériel en service, en livraison et en commande.  
Programme de rénovation ultérieure.

Lorsque M. le ministre de la marine a reçu ce questionnaire, il a fait observer que ces questions ayant un rapport très net avec le ministère de l'Air, il m'a demandé, pour bien montrer qu'il était en accord complet avec M. le Ministre de l'Air, s'il y avait

• • •

une objection à ce que ce dernier fût entendu en même temps que lui.

Je me suis alors mis en rapport avec le général Denain qui a bien voulu déférer au désir du président de la commission de la marine. C'est pourquoi vous le voyez aujourd'hui à côté de M. le Ministre de la Marine.

Monsieur le Ministre de la Marine, vous avez la parole.

M. PIETRI, Ministre de la Marine.- Je vous remercie, Monsieur le Président, d'avoir déféré au désir que j'ai exprimé de voir M. le Ministre de l'Air présent à cette audition, je me permets, avant de me saisir des divers points du questionnaire, de poser une question préalable : Sommes-nous bien, comme il en avait été question lorsque vous m'avez demandé de venir devant vous, non pas seulement en présence de la commission de la marine ...

M. LE PRESIDENT.- La sous-commission de contrôle des travaux du Ministère de l'Air est ici représentée par son Président et par quelques Membres.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Monsieur le Président, j'irai donc, si vous m'y autorisez, un peu plus loin dans le petit plan de travail que vous m'avez tracé pour cet après-midi. Avant de répondre, si étendues qu'elles soient, aux questions particulières que vous m'avez posées, je voudrais vous demander, en plein accord avec lui, d'entendre d'abord M. le Ministre de l'air qui pourra commencer par dresser devant vous un tableau beaucoup plus général de cette question si délicate, si difficile même par certains côtés, des constructions d'hydraviation maritime.

A la lumière des renseignements qui vous auront été fournis par M. le Général Denain, je prendrai à mon tour, dans la mesure où elles n'auront pas été épuisées par lui, les questions plus spéciales que vous avez bien voulu me poser. Ce serait, je crois, la bonne méthode.

.....

M. LE PRESIDENT..- Je suis persuadé que la commission ne verra aucune objection à cette façon de travailler.

Monsieur le Ministre de l'Air, vous avez la parole.

M. le Général DENAIN, Ministre de l'Air.- Messieurs, chaque fois qu'en aviation, qu'elle soit terrestre ou maritime, on veut aborder un problème, c'est toujours un problème de matériel. Les questions d'organisation sont relativement simples à régler en face des questions de matériel, et celles-ci, pour l'aviation maritime, sont plus difficiles encore que pour l'aviation terrestre.

Elles sont plus difficiles, d'abord, à raison de l'importance et de la complexité des matériels, notamment d'hydravion, ensuite, parce que notre industrie aéronautique française, n'est pas, dans son ensemble, intéressée dans la mesure au problème du matériel aéronautique destiné à la marine. Il faut bien dire que les industriels ne sont pas des philanthropes qui travaillent à perte. Or, le plus souvent ils ne trouvent pas dans le matériel de la marine le moyen de faire face convenablement à leurs affaires. C'est toute la question.

Cette question s'est trouvée compliquée du fait qu'en raison des missions multiples et très spécialisées, la marine a dû envisager de nombreuses catégories d'avions et des programmes plus nombreux encore correspondant à ces catégories.

C'est ainsi que, si l'on considère l'avion terrestre, on peut faire rentrer tout ce dont on a besoin dans quatre types généraux d'avions : chasse, bombardement, observation et reconnaissance.

J'entends bien qu'en temps de guerre, les avions seraient davantage spécialisés qu'ils ne peuvent l'être en temps de paix où il faut réduire les dépenses. Mais la préparation du matériel est beaucoup plus facile pour l'aviation terrestre que pour l'aviation maritime. Cependant, en réduisant les spécialités comme

.....

nous l'avons fait depuis plusieurs mois en plein accord avec la marine, nous sommes arrivés, pour l'aviation maritime, à dix catégories de matériels.

Si vous tenez compte de ce fait que, grossièrement, l'aviation maritime compte cinq fois moins d'appareils que l'aviation terrestre, vous apercevez la difficulté en face de laquelle nous nous trouvons : quatre ou cinq groupes d'appareils pour l'aviation terrestre; au moins dix et même quinze groupes actuellement, d'après le programme, pour 240 avions environ de la marine du temps de paix et 350 du temps de guerre, contre 1.800 avions terrestres du temps de paix et naturellement davantage du temps de guerre.

Le gros problème est donc d'arriver à obtenir des constructeurs qu'ils fassent un effort pour le matériel d'aviation maritime.

On pensera que, dans certains pays, l'aviation maritime a pu avoir des appareils meilleurs que les nôtres et réaliser des performances supérieures. Il y a là une grande exagération, comme je m'efforcerai de le montrer tout à l'heure.

Mais on doit, ensuite, admettre que les constructeurs d'hydravions, notamment aux Etats-Unis et en Angleterre, ont été beaucoup plus intéressés que les nôtres à travailler pour la marine parce qu'ils avaient à fournir un plus grand nombre d'appareils. Vous voyez le même phénomène se produire pour l'aviation commerciale terrestre. Pourquoi les Etats-Unis présentent-ils une si grande avance en ce qui concerne les avions commerciaux ? Parce que nous sommes là sur un véritable continent et que les liaisons commerciales étant nécessairement beaucoup plus développées qu'en France, la construction d'avions commerciaux a été payante pour les industriels américains alors qu'elle ne l'était pas pour les nôtres, le débouché étant, chez nous, insuffisant. Voilà le grand problème.

Pour arriver à résoudre ces difficultés, il y a plusieurs moyens.

D'abord, il y a la réduction du nombre de types que demande la marine. Celle-ci devrait se contenter, pour une spécialité déterminée, d'un avion qui aurait en même temps une autre spécialité. Cet avion ne répondrait peut-être pas également bien aux deux objets auxquels il serait ainsi destiné, mais lorsqu'on le construira en série, la série portera sur 60, 90, 100 appareils alors qu'autrement, avec deux avions spécialisés, il n'y aura, pour chacune des deux séries, que 20 ou 30 appareils.

Le deuxième moyen serait d'obliger tous nos grands constructeurs d'avions terrestres à s'intéresser à l'hydraviation au lieu de laisser celle-ci spécialisée comme ce fut presque toujours le cas jusqu'à présent.

Un grand constructeur d'avions terrestres qui a des séries importantes d'appareils à construire pour la guerre doit, en effet, considérer comme un devoir, sinon comme un luxe pour lui de construire des hydravions, même s'il ne doit pas, sur cette catégorie de matériel, gagner de l'argent. C'est une obligation qui doit lui être faite en raison de ce que, par ailleurs, il tire des profits de ses constructions pour l'aviation de guerre.

Nous sommes entrés dans cette voie. A la vérité, on s'y était déjà engagé l'année dernière; mais nous y venons de plus en plus, et j'espère qu'à très brève échéance, tous les grands groupements industriels que connaît bien la commission de l'air du Sénat seront intéressés à la construction d'hydravions.

Par ces deux moyens, je pense que nous arriverons à une grande amélioration du matériel et de sa rapidité de sortie.

On a également, et à juste titre, aussi bien pour les avions terrestres que pour les marins, critiqué les délais extrêmement longs de mise en service du matériel. On a donné le chiffre-

.....

du reste, exact - de 45 à 46 mois pour des matériels destinés à la marine. Ne vous en étonnez pas. Je puis vous dire - la commission de l'ait connaît bien ces matériels - que le Bréguet-41, l'Amiot-14, l'Amiot-143 ou 144 suivant le type du moteur, qui sont des avions du programme de 1928, ne sont pas encore en service chez nous. Cela fait donc 60 mois pour des appareils terrestres dont la construction est beaucoup plus facile que celle d'hydravions.

J'entends bien que, pour ces constructions, nous avons rencontré des difficultés exceptionnelles dans la dernière année. Mais, si tout s'était bien passé, les avions dont je parle entraient en service en ce moment alors que ce n'est pas le cas.

Nous avons donc des premières séries que nous ne pouvons pas mettre en service parce que nous avons eu des difficultés.

Mais je signale en passant - et là, il s'agit d'avions terrestres - que le Potez-54, par exemple, qui est un avion hors programme de mai 1934, et le Bloch-200, qui est également un avion hors programme de janvier 1933, entrent actuellement en service dans les unités. Deux escadrilles sont constituées pour le Bloch-200 et une est en constitution pour le Potez-34.

Ainsi, des avions du programme de 1928 que, d'ailleurs nous n'avons pas encore pu mettre en service, vont se trouver inférieurs aux appareils dont je viens de parler. Ce sont des séries que, vraisemblablement, nous n'allons pas suivre puisqu'elles vont se trouver dépassées par les autres. Peut-être, cependant, ferons-nous une exception pour l'Amiot-140 dont certaines performances de distance franchissable seront intéressantes. Lorsqu'on sera maître des questions de stabilité, on pourra probablement en faire une autre petite série, mais assez limitée parce qu'ils vont être tous dépassés.

.....

Dans une lettre que j'adressais à M. le Sénateur Mahieu en réponse à des questions qu'il m'avait posées, je lui disais notre espoir d'arriver à mettre normalement en service, tenant compte d'une moyenne d'ennuis que nous avons avec les matériels pour l'aviation maritime, des appareils en trente mois à partir du moment où l'Etat-Major de la marine a remis à l'Etat-major général de l'Air, selon un processus que j'indiquerai tout à l'heure, son programme tactique. Voici comment se décompose ce délai:

- Elaboration du programme technique par la Direction des constructions aériennes : un mois et demi.

- Délai fixé pour la fin des essais de performance : onze mois et demi.

- Essais complémentaires et décision de commande : six mois.

Je donne un battement d'une demi-année non pas, bien entendu, pour la décision de commande, mais pour les essais complémentaires qui peuvent avoir lieu et les difficultés imprévues qui peuvent surgir.

- Elaboration du marché, discussion des prix et signature du marché : deux mois.

- Début de la livraison du matériel de série : dix mois.

Vous savez que nous comptons toujours dix à douze mois pour que le premier des avions de la série commandée entre en service

-----  
Total : trente mois.

Avec nos méthodes actuelles appliquées à la marine - et je vais vous donner un exemple de cette application - nous devons arriver à une mise en service en trente mois, c'est-à-dire un peu

.....

moins d'un an de plus que pour les constructions les plus favorables d'avions terrestres, cette différence étant due, je le répète, à la plus grande complexité du matériel.

Prenons un matériel comme le Dewoitine de chasse destiné au Béarn; il sera mis en service dans un délai de dix-neuf mois, quoique spécialisé pour le Béarn, parce qu'il se rapproche de la formule terrestre et que nous aurons eu de plus grandes facilités pour l'établir. Du reste, pour des types de matériel analogues au Dewoitine, les Américains comptent vingt mois.

Il semble bien que nous tenions là les délais les plus courts que l'on puisse envisager pour la mise en service des matériels. Je les répète : 30 mois au lieu des 45 indiqués dans les réponses faites à M. Mahieu.

Cet aspect général de la question technique de l'aviation maritime étant donné, je rappelle brièvement le nombre des avions en service à la marine : 217 appareils - y compris l'aviation maritime autonome - du temps de paix et 312 du temps de guerre, au lieu de 206 et 310 appareils en 1934, soit une augmentation relativement faible, et une escadrille avec 3 Latécoère-302, c'est-à-dire des avions type Croix-du-Sud, de ceux qui ont traversé l'Atlantique sud.

Ces appareils sont répartis en six spécialités tactiques : chasse, bombardement, torpillage, croisière, exploration et surveillance. Ils ont nécessité dix solutions techniques, suivant que l'appareil est embarqué ou non, qu'il est terrestre ou hydravion.

La marine avait cependant, au moment de l'arrivée de M. Piétri au ministère, l'année dernière, quinze programmes que nous avons réduit au maximum à dix. C'est dire qu'elle a là un effort très net à faire pour la réduction des programmes, afin de faciliter les réalisations techniques.

.....

La valeur du matériel en service en 1934, est, comme pour celui de l'armée de terre, insuffisante et déjà surclassée. Les vitesses sont inférieures à 200 kilomètres, les distances franchissables des explorateurs n'arrivent pas à 1.200 kilomètres, les charges des bombardiers comprises entre 700 et 600 kilos environ.

L'effort de rénovation du matériel qui a été fait en 1934 en vue de 1935 doit amener la mise en service de trois escadrilles de chasse d'aviation maritime autonome avec 16 Morane-225 qui seront les mêmes que ceux de l'armée de terre, faisant 335 kilomètres à l'heure. Nous devons livrer, en 1935, 26 Lioré-258, pour le bombardement 14 Bréguet-Bizerte pour l'exploration, 30 Dewoitine-500, 20 Dewoitine-373, qui sont les avions de chasse les plus rapides actuellement, ils le sont même plus que les nôtres. Je puis dire que ce sont les appareils les plus rapides parmi ceux qui sont en service dans les aviations maritimes. C'est là où nous aurons une supériorité.

Nous avons ensuite : 10 Bloch-200 qui sont les mêmes que nos bombardiers, destinés à l'aviation maritime de bombardement autonome, 24 Léo-257 bis et 7 Loire-70; ce qui donne un total de 147 appareils modernes.

A la fin de 1935, nous avons donc une situation analogue à celle de l'armée de l'air : la moitié du matériel se trouve rénovée. Je pourrais même dire un peu plus de la moitié, mais nous tenons compte de ce que, sur les 147 appareils qui doivent être livrés avant la fin de 1935, il y en a quelques-uns qui peuvent causer des désillusions, que tous ne seront peut-être pas armés en escadrille. Bref, on pense qu'il y aura 105 appareils effectivement armés. Vous voyez que, par rapport aux 217 avions dont je parlais tout à l'heure, c'est la moitié. Par rapport aux 312 avions de l'effectif de guerre que j'ai également indiqué, le chiffre total de 147 avions modernes correspond aussi à la moitié de la rénovation.

Pour cette rénovation, aussi bien pour l'aviation maritime

.....

que pour l'aviation terrestre, nous envisageons trois stades : première moitié en 1935, deuxième moitié à la fin de 1936. Le troisième stade est la constitution, à la fin de 1937, des stocks et des matériels de réserve des escadrilles. A la fin de 1936, en effet, ne seront rénovés que les appareils en ligne et non les réserves qui doivent exister derrière et qui sont à peu près du tiers du matériel en service.

Voici, d'après un tableau que j'ai sous les yeux, les performances générales des appareils que je viens d'énumérer.

Pour les chasseurs, la vitesse va être comprise entre les 335 kilomètres des Morane-225 dont je parlais tout à l'heure et les 400 kilomètres du Dewoitine-373, en passant par le Dewoitine-500 qui fait 375 kilomètres. Le Dewoitine-373 accuse 50 kilomètres de plus que la vitesse des avions de chasse embarqués de la nation où ces appareils sont le plus rapides, c'est-à-dire l'Amérique.

Pour les bombardiers, nous avons un transport de 1.000 kilos à 1.000 kilomètres, avec une vitesse de 230 à 290 kilomètres. Je ferai tout à l'heure une comparaison et vous verrez que ces chiffres sont honorables.

Pour les explorateurs, nous avons un rayon de 1.800 kilomètres avec 14 heures d'autonomie et une vitesse de 230 kilomètres.

Toute l'aviation maritime autonome se trouvera donc complètement rénovée à la fin de 1936. Ne croyez pas que ce résultat est dû à ce que cette aviation fait partie de l'armée de l'air, il tient à ce que le problème a été beaucoup plus facile pour nous parce que cette aviation est rénovée, en grande partie, avec du matériel terrestre.

Pour l'aviation de coopération navale, la situation sera bonne surtout pour les gros hydros, c'est-à-dire la moitié à peu près des appareils.

Du....

Du côté de l'aviation embarquée, nous trouvons une très grosse supériorité sur la chasse. Mais nous devons avouer qu'il n'y aura pas d'amélioration ni pour la surveillance, ni pour le bombardement en fin 1935. Cette amélioration est réservée pour 1936 parce que les prototypes n'ont pas encore terminé leurs essais.

Je disais tout à l'heure qu'il fallait intéresser les grandes maisons à la fabrication d'hydravions. Dans cet ordre d'idée, Bréguet a construit une usine au Havre où il fabrique des hydravions. C'est lui qui a sorti les Bréguet-Short et les Bréguet-Bizerte.

Quant à Potez, il a absorbé Cams.

Lioré et Dewoitine ont reçu de nombreuses commandes de la marine.

Je ne parle pas de Latécoère qui a toujours été spécialisé dans l'hydraviation. Nous lui demandons d'entrer dans un groupement de manière à ne pas se trouver gêné dans une année comme 1935 où l'on croyait lui faire des commandes qu'on ne lui passera pas parce que, et à juste titre, ce qui était proposé n'a pas intéressé la marine. Je suis ici, tout à fait de l'avis de la marine sur la décision qu'elle a prise.

Latécoère va donc, en 1935, se trouver presque sans travail, n'ayant à faire que les hydravions Croix-du-Sud. Le chef de la maison est venu me trouver, il m'a dit qu'il allait sortir les Croix-du-Sud beaucoup plus rapidement qu'il s'y était engagé par son contrat et qu'il serait obligé d'étaler jusqu'à la fin de 1935 pour maintenir son usine en activité. Je l'ai supplié de n'en rien faire parce que cela retarderait notre action sur l'Atlantique-sud. Il m'a alors répondu : "Donnez-moi du travail pour employer mes ouvriers si, d'autre part, vous voulez que j'aille vite." Nous lui avons conseillé d'entrer dans un groupement. Il s'y efforce pour compenser le manque de commandes d'hydravions en 1935 par des fabrications d'appareils terrestres. C'est une ap-

application du principe que j'énonçais tout à l'heure.

Voici qui va vous montrer que si, sur certains points, notre hydraviation n'est pas très en avance, sur d'autres nous sommes assez bien placés. L'Angleterre, il y a quelques jours, est entrée en pourparlers avec nous pour l'achat de la licence du Santos-Dumont et du Lieutenant-de-Vaisseau-Paris. Vous direz que ce sont des avions commerciaux. C'est vrai, mais les techniques des uns et des autres sont très voisines et les efforts à faire dans les deux domaines sont identiques. L'avion commercial type Croix-du-Sud n'a-t-il pas également son utilisation dans la marine ?

Cela montre que, du point de vue de l'hydraviation, tout n'est pas critiquable chez nous.

Il y avait d'autres choses qui, dans la marine comme dans l'aviation terrestre, n'allait pas très bien du point de vue technique. Je veux parler des postes de T.S.F., de l'équipement en viseurs de bombardement, des tableaux de bord, du pilotage sans visibilité. Ce sont là des problèmes qui se posent de la même manière pour l'aviation terrestre et l'aviation maritime, de sorte que les mêmes améliorations seront apportées dans les deux domaines.

Avant de répondre aux questions précises qu'à indiquées au début de cette réunion M. le Président Rio, je vous demande la permission, d'après le tableau rigoureusement exact que j'ai sous les yeux, de procéder devant vous à des comparaisons de matériels.

Je vous ai dit la supériorité de l'aviation de chasse, je n'y reviens pas. Toutefois, je souligne que l'aviation embarquée anglaise a en service des monoplaces Hawker "Nimrod" qui font 310 kilomètres-heure, des biplaces Hawker "Osprey" qui font 280 kilomètres-heure. En France, l'aviation maritime autonome va être équipée avec des Dewoitine 500 (Vitesse 270 kilomètres-heure) et

le Béarn avec des Dewoitine 373 (Vitesse 400 Kilomètres-heure).

Ce dernier surclasse donc nettement tous les appareils de chasse embarqués à l'étranger.

Pour l'aviation embarquée, je ne donne pas de comparaisons de performances, car nous sommes très inférieurs. C'est en fin 1936 que le retard sera comblé.

#### Hydraviation de coopération navale :

En France, plusieurs escadrilles d'exploration sont encore équipées avec des Cams 55 (Vitesse 195 kilomètres-heure). Mais ces hydravions commencent à être remplacés par des trimoteurs métalliques Bréguet "Bizerte" (Vitesse 235/240 kilomètres-heure) ou Loire 70 (Vitesse 225 kilomètres-heure) qui ne sont inférieurs à aucun matériel étranger ni comme performances, ni surtout comme qualités de vol et qualités marines.

En Angleterre : Sept escadrilles d'exploration (Flying-boats) : trois équipées avec du matériel ancien Supermarine "Southampton" (180 kilomètres-heure) ; quatre équipées avec du matériel moderne Short "Singapour" (225 kilomètres-heure) et Supermarine "Scapa" (232 kilomètres-heure).

Ici, je ne constate aucune infériorité pour la France ; il y a même une légère supériorité. Il en est de même pour le retard, puisque ces avions anglais entrent en service, tandis que les nôtres sont en service déjà depuis un an. Ainsi là, aucune crainte à avoir.

En Italie, les escadrilles sont équipées avec toute une gamme d'hydravions en bois, Savoia S.55 dont l'ancien modèle ne dépasse pas 195 kilomètres-heure, et dont le modèle le plus récent, dérivé du type croisière Balbo, doit avoir, avec son équipement militaire en place, une vitesse de 240 kilomètres-heure. Celui-ci vient de faire des essais récents.

Aux Etats-Unis d'Amérique, jusqu'en 1934, les escadrilles étaient équipées avec des Martin P M 1 et P M 3 (190 kilomè-

très-heure). Elles reçoivent actuellement des Consolidated qui ont affirmé leurs qualités en effectuant, en escadrilles, le raid San-Francisco-Honolulu. La vitesse maximum de ces hydravions est de 225 Kilomètres-heure.

Ils sont comparables aux nôtres.

Donc, notre infériorité réside dans les matériels d'aviation embarquée. C'est ce retard que nous n'aurons rattrapé qu'en 1936.

M. PIETRI, Ministre de la Marine.- Nous avons à répondre aux questions concernant l'organisation de nos deux ministères ainsi que l'avancement du programme d'organisation navale.

Il s'agit d'abord d'avoir des escadrilles pour 1935, ensuite se posera le programme des rénovations ultérieures.

M. LE GENERAL DENAIN, Ministre de l'Air.- Je donnerai quelques explications sur le processus de la fabrication et des essais de matériel ainsi que sur la gestion des crédits.

M. LE PRESIDENT.- Quelqu'un demande-t-il la parole sur la question déjà exposée ?

M. TISSIER.- Où en est la question du pilotage automatique ?

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Cela intéresse l'aviation maritime, mais concerne, en somme, toutes les aviations.

Il existe trois dispositifs : le dispositif Constantin, le dispositif Gianolli sur avion monomoteur, le dispositif de la C.4. monté sur avion biomoteur Lioré, qui a fait des essais satisfaisants.

Le dispositif Constantin est, au point de vue réalisation, à échéance de deux ans - je donne des chiffres grosses modos. Le dispositif Gianolli est à échéance d'un an à un an et demi. Il existe un appareil qui en est muni et qui vole; mais il n'est pas suffisamment poussé.

En ....

En ce qui concerne le C. 4, c'est le plus avancé, il est fabriqué par la société de télémechanique. L'appareil est poussé il a réalisé la synchronisation des moteurs. J'avais espéré en commander une escadrille en 1934; mais les essais n'ont pas été suffisants.

Vers le milieu de 1935, nous pourrons commander la première escadrille munie du dispositif C. 4.

Les caractères essentiels du pilotage automatique sont : la stabilisation longitudinale, la stabilité latérale, le cap automatique tenu par les avions et la synchronisation des moteurs. Il faut que le pilote puisse se croiser les bras, retirer ses pieds du pilotage et n'avoir à se soucier de rien.

Si l'avion est bimoteur, il faut une synchronisation de moteurs. Si un moteur prend un régime supérieur à l'autre, il faut que ce dernier soit monté à ce régime et si le premier prend un régime inférieur, il faut que le second soit abaissé automatiquement.

Les postes de pilotage automatique sont donc essayés plus facilement sur les monomoteurs que sur les bimoteurs, puisque c'est la synchronisation des deux moteurs qui constitue la difficulté.

Combien de dispositifs étrangers sont intéressants ?

Le Speree, qui est américain. Nos officiers et nos ingénieurs l'ont expérimenté sur des matériels américains. Le Speree est à laisser de côté.

Le Siemens allemand s'est révélé remarquable. Mais nous ne le connaissons que sur monomoteur. Jamais nous ne l'avons vu sur bimoteur. Dernièrement nous avons demandé à Siemens de faire le montage de ce pilotage sur notre Bloch 200, notre avion de bombardement dernier modèle.

Nous avons hésité à le faire parce que ce Bloch 200 est notre matériel le plus moderne.

.....

Or, vous devez savoir, Messieurs, qu'aucun pilotage automatique ne peut être placé sur un avion indéterminé. Chacun de ces appareillages doit être disposé pour l'avion sur lequel il va être placé; il n'est pas interchangeable. Seuls, donc, les Allemands peuvent l'installer.

Nous avons hésité pendant un mois à mettre un Bloch à leur disposition en vue de cette installation. Après avoir pesé le pour et le contre, nous nous y sommes décidés.

Ainsi, les Allemands vont connaître complètement cet avion dans ses dispositifs d'armement et autres. Mais comme le Bloch 200 va être dépassé par un autre plus perfectionné, nous avons pensé pouvoir le faire connaître sans trop d'inconvénient. Donc nous allons essayer un Siemens.

En France, seul le C. 4 peut être considéré comme susceptible d'être utilisé.

M. TISSIER. - Pour la marine, ce système est intéressant, surtout pour les avions de reconnaissance où le personnel n'est pas nombreux. Il faut que le pilote puisse abandonner l'appareil pour s'occuper de différentes choses.

Les Anglais se servent couramment d'avions avec pilotage automatique.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - C'est une erreur.

M. TISSIER. - On nous l'a affirmé en Angleterre.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Le pilotage automatique est très discuté. De nombreux articles scientifiques indiquent que ce système est parfait quand il fait beau. A ce moment-là, justement on n'a pas besoin de s'en servir, car les manœuvres sont réduites à peu de choses. Il est intéressant surtout par très mauvais temps. Or, il a des actions à retardement qui font que certains pilotes, et non des moindres, prétendent que l'on pourrait avoir des chutes d'avion résultant de la confiance trop grande dans le pilotage automatique.

.....

Il ne faut pas espérer du pilotage automatique, au moins aujourd'hui, plus qu'il ne peut donner. Ce qu'il peut donner, c'est une possibilité de repos au pilote pendant des périodes assez longues sur une mission de six heures.

Dans la partie de cette mission où le temps est convenable, il peut abandonner les commandes, se lever, même, de sa place, sans trop s'éloigner de son siège, surtout en cas de très mauvais temps, par la brume notamment.

Certaines industries du pilotage automatique sont utiles; mais avant que les matériels soient tout à fait au point - et même les meilleurs d'entre eux, comme le Siemens, ne le sont pas tout à fait, au moins en ce qui concerne la synchronisation - le pilote sera toujours occupé de sa machine par mauvais temps.

Nous ne sommes pas au stade où n'importe qui peut s'asseoir à la place du pilote et laisser voler la machine ou la laisser atterrir.

On a fait des expériences de ce genre ; mais il y avait toujours un pilote prêt aux manœuvres nécessaires en cas de non fonctionnement du pilotage automatique.

Il faut donc le poursuivre et voir ce qui se fait de bien à l'étranger. La seule chose intéressante est le dispositif allemand.

Espérer et croire que ce système nous donnera des avantages marqués dans l'emploi du matériel - au moins pour les missions de guerre, me paraît exagéré. C'est un avantage, certes, mais de moindre importance que la modernisation du matériel.

Dans le classement des urgences, c'est la recherche de l'amélioration des performances de matériel qui doit être au premier rang de nos préoccupations ; viennent ensuite tous les dispositifs secondaires.

Le pilotage automatique donne évidemment du repos au pilote mais le résultat n'est pas aussi complet qu'on l'a dit. ....

La propagande étrangère l'a marqué à maintes reprises. De nombreux articles scientifiques et certaines discussions montrent que les gens du métier sont assez partagés en cette matière.

M. TISSIER..- C'est l'avion lui-même, évidemment, qui doit arriver en tête de nos préoccupations; mais il n'est pas défendu de rechercher des améliorations qui procurent un soulagement du pilote qui vole plusieurs heures de suite.

En Angleterre, on m'a déclaré que des installations de pilotage automatique existaient. Des aviateurs m'en ont parlé. Ne serait-il pas possible de demander aux Anglais des appareils de ce genre ?

A une question analogue posée par moi, il m'a été répondu que les Anglais les cachaient parce qu'ils ne voulaient pas les faire connaître.

M. LE MINISTRE DE L'AIR..- A propos du pilotage automatique, permettez-moi de vous citer un exemple typique.

Il y a trois ans, on nous signalait qu'un excellent dispositif était en service en Italie. Nous achetons la licence 15.000 francs. On nous donne les plans du dispositif et nous constatons que c'est celui de notre C. 4, moins perfectionné que le nôtre. Il nous avait été volé et nous l'avions acheté croyant qu'il s'agissait d'une nouveauté.

Je le répète, le seul dispositif intéressant est le dispositif allemand.

Les Anglais n'ont recherché la solution que d'une partie du problème, problème qui comprend, je l'ai dit, les deux stabilités, le cap, c'est-à-dire la direction et la synchronisation des moteurs. Avec le Siemens monomoteur qui nous était présenté, le pilote allemand, au cours du vol, a demandé aux officiers et aux ingénieurs français à bord avec lui : "Où voulez-vous aller ?" La réponse a été faite à cette question. Aussitôt, le pilote a

.....

calculé son cap d'après la carte. L'avion a foncé dans la brume et est allé directement à l'endroit indiqué. Ensuite, le cap contraire a été remis et l'appareil a été ramené directement au Bourget.

C'est donc un dispositif très intéressant au point de vue cap.

Il l'est également au point de vue stabilité. Seulement, il ne donne pas la synchronisation des moteurs. Or nous voulons l'obtenir. En effet, si les moteurs ne marchent plus au même régime, il n'y a plus de stabilité de route, ou de stabilité latérale.

Il en est de ce perfectionnement comme de tout autre et comme de toute chose en général : il ne faut pas fonder sur lui des espoirs exagérés. Les résultats ne sont pas niables, aussi convient-il de rechercher les dispositifs, même incomplets, car ils diminueront la fatigue et l'attention du pilote.

Voilà pourquoi nous allons essayer le Siemens.

M. HACHETTE.- Vous avez tout à l'heure, Monsieur le Ministre, répondu à une de mes questions.

Je voulais vous demander les délais de construction pratiqués dans les autres pays.

A l'occasion d'un type, vous avez parlé de dix-neuf mois, ce qui correspond à vingt-et-un chez nous; pour d'autres vous avez indiqué trente mois.

M. LE GENERAL DENAIN, Ministre de l'Air.- Je vous ai donné la réduction du délai obtenue chez nous, sans la comparer à celui pratiqué dans les autres pays.

M. HACHETTE.- Trente-mois, en comparaison des quarante-cinq mois d'autrefois, représentent-ils un délai normal si on le compare à celui en usage dans les autres pays ?

M. LE MINISTRE DE l'AIR.- C'est un progrès considérable.

.....

Pour un terrestre - le délai étant un peu plus long pour un marin - ce sera un résultat splendide de l'avoir en service deux ans après la demande de l'utilisateur.

Nous avons réalisé ce délai pour le Bloch 200 et nous avons même fait mieux pour le Potez 54. Pour celui-là nous avons moins de deux ans.

En Amérique, le Martin a été fait en moins de deux ans et les Américains ont considéré ce résultat comme exceptionnel.

En moyenne, pour un terrestre, il faut compter sur deux ans et demi; pour le marin, sur trente-trois mois environ, et cela, sans difficulté sérieuse.

M. HACHETTE.- Quarante-cinq mois était un délai anormal ; celui de trente-mois est la normale dans les autres pays.

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Pour certains matériels difficiles il faudra encore les quarante-cinq mois; mais nous devrons arriver à une moyenne de trente-trois mois. Trente mois est un minimum pour les hydravions.

M. HACHETTE. - Ma deuxième question est relative à la rénovation du matériel.

En 1935, je crois, vous rénovez la moitié du matériel et, en . . . , l'autre moitié . En 1937, vous constituez votre réserve de 30 % ; ensuite, vous avez dit : " Le 1er janvier 1936, la totalité sera rénovée. "

Quelque chose a dû vous échapper.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - La totalité de l'aviation maritime autonome. Je dis " totalité " parce qu'elle utilise les avions analogues aux terrestres et profite de notre matériel terrestre.

M. HACHETTE. - Vous avez donné des apaisements en ce qui concerne les vitesses comparées.

.....

Au point de vue du nombre, estimez-vous que notre flotte d'hydravions soit suffisante par rapport aux quantités existant dans les autres pays ?

M. LE PRESIDENT. - La question doit être posée plutôt à M. le Ministre de la Marine.

M. PIETRI, Ministre de la Marine. - Je n'ai pas de documents chiffrés entre les mains ; je les ai déjà produits, d'ailleurs, devant la Commission de la Marine.

Proportionnellement à l'importance de notre flotte, cela va de soi, nous conservons une supériorité assez marquée sous le rapport du nombre, sous réserves de quelques différences suivant les types.

Les Anglais, par exemple, en tenant compte de la proportion sont certainement mieux outillés en aviation embarquée. Ils paraissent l'être moins, en revanche, en aviation de coopération.

En ce qui concerne les Italiens :

Aviation embarquée : très peu de différence en proportion des flottes respectives.

Aviation de coopération: même conclusion que pour les Anglais.

J'ai pris ces deux Nations parce qu'elles sont plus près d'une comparaison utile.

Je ne parle pas de l'Amérique : là, le développement de l'aviation maritime est extraordinaire. L'effort se traduit même en proportion du tonnage, par quelque chose de très supérieur à ce que font les Anglais.

M. HACHETTE. - Donc, en quantité, le programme actuel vous donne satisfaction ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Parfaitement.

M. TISSIER. - Notre flotte laisse à désirer quelque peu. A chaque instant, nous nous plaignons de ne pas avoir une flotte de guerre suffisante. ....

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Comme nombre .....

M. TISSIER. - Oui.

La France a une situation particulière. Nous possédons des territoires d'outre-mer. En temps de guerre, nous avons besoin de communiquer avec ces territoires. Nous ne pouvons vivre si nous ne possédons pas les moyens de protéger nos convois ; même si nos navires de guerre restent dans les ports, cette protection doit être assurée. C'est un rôle qui revient à l'aviation.

Il faut donc à notre pays des avions plus nombreux qu'aux autres puissances ; celles-ci n'ont pas les mêmes besoins que nous. L'Angleterre et l'Italie n'ont pas, comme nous, à parer à cette obligation.

M. PIETRI, Ministre de la Marine. - Je ne suis pas de votre avis. L'aviation est encore plus nécessaire à l'Italie qu'à la France. ; les besoins de sa flotte sont plus strictement Méditerranéens que les nôtres.

Nos territoires sont répartis sur toutes les surfaces du globe. Tous ne sont pas sur une mer fermée. A partir du moment où un convoi s'éloigne des côtes d'Europe, le besoin d'avions devient moins grand.

C'est dans les eaux de la Méditerranée qu'un convoi a besoin d'aviation autrement plus qu'au large de l'Océan.

M. TISSIER. - L'Italie si elle avait besoin de ses colonies, pour leur prendre des effectifs, n'aurait pas à aller très loin. D'ailleurs, ces colonies ne comprennent que fort peu de troupes.

Au contraire, nous sommes obligés d'aller au Maroc, en Afrique Occidentale, en Algérie, où se trouve notre grand réservoir d'hommes et de vivres.

Nous devrons lutter contre des sous-marins ou des croiseurs et nous ne pourrons compter pour cela que sur des avions tenant l'air très longtemps. Il nous est permis, par conséquent de supposer que nous devrons, en temps de guerre, aller de Cherbourg à Dakkar. De ce côté nos transports exigeront une forte aviation pour les défendre.

L'Italie, l'Angleterre, l'Allemagne, l'Amérique, n'ont pas nos charges. Notre besogne de sécurité et de communication est plus considérable. Elle exige une aviation puissante, composée d'appareils tenant l'air longtemps? Ce seront, non seulement les avertisseurs du danger, mais aussi des appareils de lutte contre les petits bateaux. Vous n'avez ni les types ni la quantité d'appareils nécessaires.

C'est une opinion.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Je réponds sur la question nombre.

On peut ouvrir une discussion étendue sur les points de savoir si la flotte française n'a pas le devoir de posséder une proportion d'avions de marine supérieure à celle des autres nations.

J'ai déjà indiqué que cette supériorité relative existe. Elle peut être plus forte ; c'est un problème d'état-major général.

En ce qui concerne la qualité : comme l'a indiqué M. le général Denain nous sommes à la veille du jour où cette supériorité qualitative existera aussi, ou tout au moins une égalité confortable.

Nous pouvons affirmer même une grosse supériorité de l'avion de chasse ; car nous tenons le Dewoitine, pour un certain temps, comme le meilleur de l'espèce.

En ce moment, en matière d'aviation de coopération, nous avons une légère tendance à la supériorité, avec un progrès à faire pour l'hydraviation embarquée proprement dite, c'est-à-dire avions de surveillance, de bombardement et de torpillage.

D'ailleurs, en Italie, on n'a pas, sur ce point, beaucoup à se féliciter.

J'ajoute une observation plus étendue.

Sur des indications un peu périmées, on s'est fait une désillusion excessive quant au régime actuel de notre aviation

.....

maritime. En 1934, il a été fait un effort de rénovation extrêmement sérieux, et qui se poursuit en 1935.

Je ne veux pas, en sa présence, surtout, paraître couvrir de fleurs mon collègue de l'Air. Néanmoins je puis dire que son effort s'est fait sentir en matière d'aviation maritime, autant qu'en matière d'aviation terrestre.

Le seul défaut notable, c'est celui qu'a marqué M. Mahieu, quand il m'a adressé son questionnaire au nom de la sous-commission de contrôle des travaux du Ministère de l'Air. Notre organisation témoigne d'une certaine lenteur dans les délais de livraison.

Cette lenteur, sans nous donner le sentiment qu'elle empêche nos avions d'acquérir la supériorité désirable sur les avions voisins peut, cependant, nous faire redouter le risque de la perdre assez vite. Je veux dire que, quand, au bout de 45 mois, on met sur pied un avion qui égale ou dépasse celui du même type à l'étranger, on peut craindre que, très vite, on ne se trouve surclassé. En tout cas, et qualitativement, je puis affirmer, je crois, que nous sommes à la veille, non pas de la perfection - elle n'est pas de ce monde - mais, tout au moins, d'un état comparatif extrêmement satisfaisant.

M. TISSIER. - Je ne crois pas que vous ayez des avions de surveillance capables de tenir l'air pendant 12 à 14 heures, si cela est nécessaire, afin de protéger les convois. Et il ne faut pas n'en avoir qu'un.

D'autre part, pour la rapidité, je ne veux pas insister.

Je suis étonné que les Allemands aient mis sur pied, en 18 mois, un programme si redoutable et que nous soyons obligés d'attendre 30 mois pour obtenir un commencement de rénovation.

M. LE GENERAL DENAIN, Ministre de l'Air. - L'état-major général de la marine ne peut jamais demander que des avions fassent .....

de la protection et de la surveillance des convois pendant 12 ou 14 heures de suite. 15 heures de vol, c'est la traversée de l'Atlantique sud, le temps que mit hier le Santos Dumont pour l'accomplir. Ce ne sont pas des efforts normaux pour un avion militaire.

M. TISSIER..- Quand on peut faire un maximum de vitesse, cela ne veut pas dire qu'on le réalisera couramment.

M. LE MINISTRE de l'AIR..- On ne peut, sans danger, demander à un hydravion de rester 12 heures autour d'un convoi. D'ailleurs, un tel appareil devient un transporteur de carburant pour son propre compte. Il n'est plus capable d'emporter ni bombes, ni moyens de défense, ni personnel, soit pour travailler, soit pour attaquer.

La bonne moyenne d'utilisation, c'est 5 ou 6 heures. C'est dans ce cadre que les chefs de convoi de la marine devront organiser leurs relais.

Nous avons commandé quelques appareils du type Croix du Sud. Nous mettrons aussi nos trois commerciaux à la disposition de la marine, bien que le Croix du Sud ne soit pas convoyeur.

En résumé, il ne faut pas demander à des avions d'augmenter démesurément leur durée de vol.

M. TISSIER..- C'est ce que m'ont demandé des commandants d'escadre : deux groupes de pilotes. Les avions d'observation sont toujours un peu décalés par rapport au point où ils devraient être. Sans le vouloir ils donnent des renseignements erronés au commandant d'escadre. L'avion qui doit les remplacer a du mal à les trouver, ce qui est encore une aggravation du décalage. Il faudrait des avions qui tiennent l'air pendant le temps que j'ai indiqué, avec deux équipes afin que ce soit le même appareil qui fasse toute l'observation pour sonner des renseignements à peu près exacts.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE..- Cet objectif n'a pas été

.....

atteint par les nations étrangères, si j'en crois le tableau que j'ai. Nos quatre types d'avions de surveillance - je calcule en distance franchissable - peuvent faire 800 kilomètres environ, un peu plus même. A l'étranger, le Corsin (Etats-Unis) fait 1000 kilomètres, le Macchi (Italie) et le Fairey (Angleterre) ne font pas plus de 800 kilomètres.

M. LE PRESIDENT. - C'est un problème d'avenir.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - C'est cela.

M. LE PRESIDENT. - Si vous le voulez bien, nous allons aborder le questionnaire.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Organisation des rapports aéronautiques entre l'aéronautique navale et les services du ministère de l'Air, notamment en ce qui concerne l'essai du matériel et la gestion des crédits.

Je parlerai de ce qui se passe à partir du moment où cet organisme a émis une demande.

D'abord l'historique. A partir de la suppression de la direction des forces aériennes de mer (juin 1933) l'aéronautique maritime continue à bénéficier de tous les services techniques et administratifs du ministère de l'Air. Ce rôle de direction dans l'utilisation militaire a passé à la Marine. M. Piétri a organisé un service qui a coordonné les questions de matériel et de personnel et dont il parlera tout à l'heure. La Marine fixe et transmet à l'Air les caractéristiques militaires de différents types d'appareils en indiquant leurs servitudes d'emploi. L'Etat-Major général de l'Air établit, sur ces bases, un programme qui, après être passé par la Direction aérienne devient un programme technique. Ces opérations demanderont environ un mois et demi. Ce programme est soumis à la commission consultative des constructions aéronautiques dans laquelle la Marine à son représentant comme la Guerre et l'Air. Le projet adopté devient alors un programme

.....

et il est remis à la Chambre Syndicale où les constructeurs peuvent le consulter. Si un concours est institué, un règlement fixe une date limite pour la présentation des appareils, en général un an. Sinon un marché de primes est passé avec tel constructeur si un appel au concours n'est pas décidé ou s'il s'agit d'un appareil trop cher.

Supposons l'appareil réalisé. Treize ou quatorze mois se sont écoulés entre le moment où la Marine a émis son désir d'avoir un appareil et celui où les essais commencent. Ils sont faits au Centre de St-Raphaël qui dépend du Ministère de l'Air, par la Direction des constructions aériennes, chef de tous les centres d'essais et sous sa direction. Le programme est établi par les Constructions aéronautiques en tenant compte des desiderata de l'Etat-Major général de la Marine qui s'adresse directement à la direction des constructions aériennes, comme si c'était une direction de son département. La Marine reçoit copie de tous les procès-verbaux, un rapport est établi par la commission d'expériences de St-Raphaël. Il y a là un point délicat. C'est qu'à St-Raphaël on fait à la fois les essais techniques et les essais d'utilisation d'emploi. Evidemment on ne peut pas avoir deux centres, un centre purement marin pour l'emploi et un centre purement technique. Il faut bien que ce centre soit sous les ordres de l'Air dont le rôle est avant tout technique, mais il faut que la Marine y ait ses grandes entrées et qu'elle puisse y diriger ses essais elle-même. C'est l'entente que nous avons réalisée avec la Marine, sans aucune difficulté.

De même la Marine avait pu se plaindre qu'elle ne connaît pas très bien les résultats des essais du Centre de St-Raphaël. Quand ce reproche nous a été fait nous avons répondu que l'état-major général de l'armée de l'Air ne les connaît pas lui-même très bien. Il y avait une liaison insuffisante entre

.....

l'ancienne direction générale technique et l'état-major général. Cet inconvénient avait été supprimé entre l'état-major général et la direction des constructions aériennes. Il subsistait encore un peu avec la Marine. L'état-major de la Marine, par un scrupule trop grand, ne se reconnaissait pas le droit d'user du centre de St-Raphaël parce qu'il appartenait à l'Air. Cependant nous lui disions : "Tout le personnel est marin, l'avancement des officiers dépend de vous. Il n'est pas possible que le Centre ne soit pas à votre disposition complète pour y faire tout ce que vous voudrez." La Marine disait : "Nous n'avons pas le droit de demander quelque chose directement." Nous avons dit : "Demandez-la directement, nous n'y voyons aucun inconvénient."

Il y avait donc là un défaut de procédure. Le ministre de l'Air s'est mis d'accord avec la Marine sur cette question.

Une autre difficulté restait à résoudre : la gestion des crédits. Nous avons conservé les crédits de la Marine jusqu'au décret du 27 novembre 1932. Lorsqu'on a discuté le budget de 1933 devant le Sénat, mon prédecesseur et M. Leygues ont demandé ensemble, moi étant à côté d'eux en qualité de commissaire du Gouvernement et n'y voyant pas d'inconvénient, que les crédits passent au budget de la Marine. C'était logique puisque c'était pour l'aviation embarquée et les évolutions navales. Mais il y avait une difficulté car c'est nous qui dépons les crédits suivant les indications d'emploi données par la Marine. On pouvait adopter deux systèmes : le vieux système des cessions qui a des inconvénients quand les cessions sont normales car il est très compliqué. Aussi nous avons adopté celui-ci : la Marine nous transfère ses crédits de dépense mais elle en a la gérance. Elle nous dit de commander tant d'avions. Nous les commandons. Nous étudions le marché avec nos services techniques, le contrôle des dépenses engagées met son estampille, car c'est lui seul

.....

qui est au courant des prix. Mais le Ministre de l'Air qui signe ce marché ne peut le faire que quand il a l'autorisation préalable de la Marine.

Voilà la réponse à la première question.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Je n'ai rien à ajouter à ce que vient de dire M. le Général Denain. Je veux simplement souligner que le décret d'octobre 1934, pris sur mon initiative, et qui a institué à la Marine, ce service complètement centralisé de l'Aéronautique, donne les meilleurs résultats particulièrement en ce qui concerne l'indispensable liaison de la Marine et de l'Air. Lorsque la Marine, par application du décret de 1932, a recueilli la maîtrise militaire absolue de son aviation propre, (car ce décret respecte l'unité technique du ministère de l'Air, mais réserve l'emploi et l'utilisation militaires à la marine), elle a eu tendance à réaliser un amalgame total, tendance d'autant plus marquée que la Marine tenait à montrer combien l'aviation devait s'incorporer dans son mécanisme d'ensemble. Qu'est-il arrivé du point de vue psychologique ? Lorsque l'aviation s'est trouvée intégrée dans le 1er bureau de l'état-major, dans le 4ème bureau ou dans la section administrative qui dépend du cabinet et qui s'occupe du budget, il s'est produit un éparpillement fâcheux. Ces bureaux, en particulier ceux de l'état-major, avaient à leur tête, étant donné l'âge moyen du personnel, ce que j'appellerais des marins purs et l'aviation risquait de jouer un peu à leurs yeux les nouveaux venus, les parents pauvres. A la suite de conversations avec le ministère de l'air, j'ai, par le décret de 1934, extrait de ces bureaux tous les compartiments de l'aviation pour en faire un service concentré entre les mains d'un officier particulièrement versé dans ces questions, le capitaine de vaisseau Godefroy, que certains d'entre vous doivent connaître. C'est tout à fait l'homme de l'aviation maritime, et qui joue ainsi le rôle

...

d'un 3ème sous-chef d'état-major ayant en main la maîtrise complète sur tout ce qui concerne l'aviation maritime, non seulement du point de vue de l'utilisation militaire (1er et 4ème bureaux de l'état-major, car le 2ème bureau est tout à fait autre chose et le 3ème bureau a les opérations et il faut que les principes de stratégie et de tactique dépendent directement de l'état-major), mais pour toute la partie administrative. Il y a possibilité, depuis ce moment-là, par suite des ententes intervenues entre nous, de suivre pas à pas et somme par somme, tous les crédits qui figurent au budget de la Marine, mais qui sont employés pour le compte de la Marine par le Ministère de l'Air.

Ce système donne toute satisfaction, et je crois qu'il est appelé à fournir d'excellents résultats. Il arrivera peut-être un jour que l'incorporation sera telle que nous reviendrons à l'amalgame, mais, pour le moment, je crois que c'est la meilleure solution.

En ce qui concerne les mesures qui ont été prises pour la réduction des temps morts, la participation de la Marine pour les essais de St-Raphaël, la liaison avec l'entrepôt général d'aéronautique maritime (qui est encore à régler), l'accroissement des pouvoirs de la Marine sur les crédits accordés, je n'ai rien à ajouter à ce qui a été dit par M. le Général Denain.

M. LE PRESIDENT. - La parole est à M. BERGEON.

M. BERGEON. - Messieurs, les documents qui viennent de nous être donnés par les ministres de l'Air et de la Marine, sur les décrets de novembre 1932 m'amènent à poser une question. Si M. le Ministre de l'Air se le rappelle, lorsque nous avons eu à discuter devant le Sénat l'organisation générale de l'armée de l'Air, j'avais eu à exposer le point de vue de la commission de la Marine. Au cours de ce débat vous aviez bien voulu dire que vous envisagiez, par ce décret de novembre 1932, certaines modifications et

.....

qu'il vous semblait quelque peu obscur dans certaines de ses dispositions. Je veux croire que le décret d'octobre 1934 a été pris à la suite d'échanges de vue avec la Marine. Mais il y a une partie qui reste encore en suspens et qui avait fixé particulièrement l'attention de la commission de la Marine. L'article 2 du décret de novembre 1932 contient une disposition qui a paru assez exorbitante à la commission. La voici : " La répartition initiale des escadrilles de l'aéronautique maritime embarquée ..... est fixée par le tableau I annexé au décret".

Vient ensuite cette disposition :

"Les développements éventuels de ces deux aéronautiques maritimes sont fixés par les tableaux annexés au décret, compte tenu de ce que la première escadrille sera affectée à l'Aéronautique maritime".

Vous nous avez indiqué ce que vous entendiez faire. Est-ce que cette escadrille autonome qui est envisagée dans cette disposition a été réalisée et est-ce qu'à l'heure actuelle l'aviation autonome qui, à l'époque du décret, comportait six escadrilles, en comporterait une de plus ?

M. LE GENERAL DENAIN..- L'escadrille nouvelle a été créée dans le cadre de la coopération navale.

M. BERGEON..- La commission se demandait si dorénavant le développement de l'aéronautique de coopération navale continuait à être subordonné au développement de l'aéronautique autonome et ne se trouvera pas en quelque sorte handicapé par le fait que le ministère de l'Air, ayant à faire face aux besoins de l'aéronautique autonome, pourrait ne pas pousser rapidement ses réalisations dans ce compartiment. Dans ce cas, est-ce que la Marine, gênée dans le développement de sa propre politique de coopération navale, ne trouverait pas avantage à la modification de cette disposition ? Ne conviendrait-il pas de faire cesser cette politique

.....

subordonnant le développement de la Marine de coopération navale au développement de l'aéronautique autonome au ministère de l'Air?

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Les deux questions ne sont pas liées en fait. La Marine a ses crédits. Avant les décrets de novembre 1932 elle ne les avait pas. Elle est maintenant absolument libre de faire ce qui lui plaît avec ses crédits. Nous n'avons plus rien à y voir qu'à lui fournir ce qu'elle nous demande, compte tenu des discussions techniques que nous pourrions avoir, car, sur le choix des types d'avions nous avons à nous entendre préalablement. Plusieurs fois nous avons eu des discussions intéressantes et certaines tendances de l'état-major ont été modifiées par des renseignements que nous lui avons fournis. Ainsi, l'introduction du Dewoitine, qui fait 400 kilomètres, résulte d'un échange de vues. Primitivement, l'état-major général de la Marine, avant l'existence du service du capitaine de vaisseau Godefroy, demandait des Morane faisant 335 kilomètres. Nous lui avons conseillé le Dewoitine, il a examiné la proposition et nous avons été tout de suite d'accord.

Du fait que la Marine possède ces crédits, elle est libre d'en faire ce qu'elle veut. Si elle veut faire une escadrille de plus elle demande ses crédits au Parlement. Cela ne nous regarde plus.

M. BERGEON. - Il y a donc là une disposition caduque qu'il faudrait modifier.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Oui, puisque nous n'avons plus les crédits. Si au printemps de 1933 le ministre de l'Air n'avait pas voulu lâcher les crédits, il pouvait le faire. Cela s'est passé au Sénat. Mon prédecesseur, M. Pierre Cot, se tournant vers moi qui étais commissaire du Gouvernement m'a dit : " Avez-vous une objection à faire ?" J'ai dit : " Non! Il est logique de donner à la Marine." A partir de ce moment, la Marine a eu toute liberté de faire une escadrille de plus ou de moins. ....

Je vous dirai de l'aviation maritime autonome que nous y tenons comme à un dogme. Elle fait partie de l'armée de l'Air. Elle est préparée en première urgence pour des missions de la Marine, nous sommes tout à fait d'accord sur ce point. D'après le décret de 1932 elle n'avait une utilisation marine que si le Gouvernement le disait. Maintenant elle est marine, à moins que le Gouvernement ne dise le contraire. Bien que ce ne soit pas dans le décret, nous disons qu'elle se prépare d'abord aux missions de la Marine et nous ne la demandons à la Marine que si nous en avons besoin.

M. BERGEON. - Le décret dit : "Elle est affectée à des missions définies par le Gouvernement; sous la réserve qu'elle n'ait pas été appelée à d'autres missions, elle est mise à la disposition...."

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Nous disons : Marine d'abord et nous la reprenons si nous en avons besoin. L'aviation maritime autonome doit d'abord se préparer à sa mission marine, de même que nous estimons que l'armée de l'Air doit se préparer d'abord à sa mission de lutte aérienne et de guerre, et, en troisième urgence, être capable de venir en appui des forces de l'aviation maritime de coopération. L'aviation maritime autonome est en quelque sorte l'avant-garde d'utilisation de l'armée de l'Air au profit de la Marine.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - C'est cela.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - C'est pour cela que nous avons tendance à la rendre le plus possible terrestre. Nous estimons qu'on peut prévoir son utilisation principalement en Méditerranée et peut-être même pour d'autres besoins généraux, par exemple pour l'Atlantique et la Manche. La Méditerranée est une mer réduite et compte-tenu des risques des avions terrestres on peut très bien prévoir une utilisation terrestre de l'aviation de la Méditerranée au profit de la Marine.

.....

Nous voulons donc donner à l'aviation maritime autonome une organisation identique à nos escadres de l'armée de l'Air puisqu'elle en fait partie. Au lieu de deux groupes à trois escadrilles chacun, nous voudrions faire deux escadres et deux groupes de deux escadrilles, c'est-à-dire faire deux escadrilles maritimes autonomes de plus qu'actuellement. Ces escadrilles, je les possède en veilleuse. On a retiré le personnel navigant parce qu'il n'y avait pas encore de matériel moderne à leur donner, et quand je l'aurais reconstituée, je voudrais une escadrille de chasse de plus à Toulon (chasse et autonome), une de plus à Bizerte (escadre maritime autonome). L'aviation maritime autonome aurait deux escadrilles de plus.

Vous voyez avec quelle entente nous travaillons cela. Cette aviation maritime autonome est la partie de l'armée de l'air la plus préparée à travailler avec la Marine. Il y a intérêt à l'augmenter. Notamment, pour Bizerte, nous aurions deux groupes incomplètement terrestres et un en hydravions, avec une possibilité de souplesse extrêmement grande.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - En somme, l'aviation autonome sur laquelle se pose quelquefois un point d'interrogation, n'appartient à la Marine que par le fait plutôt que par le principe de son utilisation, mais je crois que c'est une excellente institution, puisqu'elle fait partie de l'armée de l'Air et qu'elle est d'utilisation navale. Elle est un trait d'union entre l'Air et la Marine. Cette situation a entraîné au début quelques difficultés d'un ordre subalterne mais que nous avons aplanies.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Des questions de personnel.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - C'est l'air qui, de plus en plus, recrute le personnel de cette aviation, qui, en vertu du décret, doit être le sien.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Nous pourrons le faire plus com-

.....

plètement lorsque la loi sur le statut sera votée. Elle viendra devant le Sénat avant Pâques. A ce moment le personnel de la Marine pourra choisir. Il pourra passer chez nous mais avec une destination maritime autonome.

M. MARTIN-BINACHON. - Combien y a-t-il d'appareils dans les escadrilles de coopération ?

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Les escadrilles sont plus nombreuses que les nôtres. A l'Air, il y en a dix uniformément.

Voici des Chiffres.

Sur le Béarn, escadrille 7 S 1 (surveillance de la Méditerranée) 12 en guerre, 9 en paix.

Escadrille 7 Bl (bombardement) 12 en guerre, 9 en paix.

Escadrille 7 Cl (chasse) 15 en guerre, 10 en paix.

Sur le Commandant Teste. 12 et 9 (surveillance et bombardement).

Dans l'aviation maritime de coopération :

1 à Cherbourg - 12 en guerre, 9 en paix.

1 à Palestre - 3 en guerre, 3 en paix (302 d'exploration).

A Berre : 12 en guerre, 9 en paix.

12	-	9	-
7	-	5	-
8	-	6	-
12	-	9	-
6	-	4	-
12	-	6	-

4<sup>e</sup> Région. Carouba : 8 en guerre, 6 en paix  
8 - 6 - (exploration, surveillance).

Pour l'aviation autonome, c'est 12 et 15.

Si le Ministère de l'Air était chargé de la faire, nous choisirions deux groupes d'escadrilles à 10 avions chacune. Cela ferait 40 au lieu de 36.

Mais on aura de cette manière une plus grande souplesse d'emploi parce que l'escadrille à 12 appareils est lourde et ne peut pas être scindée facilement.

M. LE PRESIDENT. - Nous arrivons au second point du questionnaire : le processus d'élaboration des programmes de l'aviation navale.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - J'ai l'impression que M. le ministre de l'air a déjà répondu sur ce point.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - J'ai, en effet, presque complètement répondu. Je puis, cependant, préciser comment la commande est faite.

L'Etat-Major de la marine établit son programme. Il l'envoie à l'Etat-Major de l'air qui le remet immédiatement à la Direction des constructions aériennes, laquelle établit le programme technique. C'est ce programme qui est transmis à la Chambre syndicale, ainsi que je l'ai déjà dit. Les constructeurs envoient leurs prototypes à la commission d'expériences de Saint-Raphaël où les essais ont lieu. Les procès-verbaux et les rapports sont établis en double pour l'Air et la Marine et un dernier rapport donne le classement des prototypes.

La décision définitive est prise, pour la Marine comme pour nous, d'après la demande de la Marine, en Comité du matériel.

Je rappelle qu'à l'occasion de la réorganisation du ministère de l'air, l'année dernière, j'ai créé un Comité du matériel qui comprend : le chef d'Etat-Major général, le directeur de l'Aéronautique civile, le chef d'Etat-Major de la marine qui, en général, envoie son représentant, le capitaine de vaisseau Godefroy, le directeur du matériel aérien militaire qui a sa place à ce Comité, étant le chef du service du ravitaillement.

Le Comité du matériel se réunit environ une fois par semaine, quelquefois deux, sous la présidence du ministre pour procéder à l'examen d'un certain nombre de questions posées qui peuvent avoir trait, soit aux commandes, soit à la politique industrielle, souvent

aux deux, car, notamment lorsqu'il s'agit de passer des commandes, il y a, compte tenu des besoins exprimés par les utilisateurs : Etat-Major de l'air ou Etat-Major de la marine, de la maison à laquelle on doit s'adresser, du nombre d'avions que l'on doit commander, une question de politique industrielle.

Cette question est réglée par le Comité du matériel. Il arrive que l'unanimité ne se fasse pas dans la discussion. En tout cas, depuis un an que je suis ministre et que ce Comité fonctionne, aucune commande n'a été passée à un constructeur sans que l'unanimité des voix ait été réalisée. Lorsque j'ai senti aux réunions qu'il y avait des divergences de vues, j'ai demandé que la question soit retirée pour être réétudiée et reprise dans le Comité suivant, de façon à arriver à un accord absolu. Généralement, il y a des ajustements à faire entre les exigences du Directeur des constructions aériennes, qui a naturellement tendance - ce qui est son rôle - à toujours suivre sa politique technique et industrielle, et les utilisateurs : guerre et marine, qui ont comme tendance - et c'est aussi leur rôle - de vouloir être servis tout de suite et d'avoir du matériel qui leur donne satisfaction au point de vue de l'emploi.

Cet ajustement peut parfois demander un certain délai, mais je répète que toutes les décisions actuelles de commande ont été prises à l'unanimité des voix du Comité du matériel.

Dernièrement encore, j'ai eu trois voix pour et une voix contre : celle du Directeur des constructions aériennes. Cela me gênait de voir que ce dernier était mécontent, au point de vue de sa politique industrielle, de penser que la décision demandée par les utilisateurs allait être prise. Je les ai renvoyés en leur demandant de réexaminer la question ensemble, de tâcher de se mettre d'accord et de m'apporter une solution qui réunisse toutes les voix.

Pourquoi procémons-nous de cette manière pour les avions de la marine comme pour ceux de l'air ? Parce que la lutte entre les constructeurs est très dure. Ceux-ci, naturellement, veulent des com-

mandes. Toutes sortes de questions annexes qui ne sont pas seulement basées sur l'intérêt de l'Etat interviennent. Il est nécessaire, pour que les décisions de commandes soient vraiment inattaquables et indiscutables et qu'on ne puisse pas dire qu'une influence s'est exercée en faveur de tel constructeur plutôt que de tel autre, qu'il y ait vraiment un bloc du ministère de l'air et de tous les grands directeurs et chefs de services.

Pour la marine, la décision des commandes de séries est donc prise par le Comité du matériel auquel assiste le chef du service de l'aéronautique maritime ou le chef d'Etat-Major.

A ce moment, la Direction des constructions aériennes a l'ordre d'exécuter la commande. Cette commande est étudiée par le service des marchés. Celui-ci arrive à une entente avec le constructeur qui signe son marché. Le marché passe alors à la Commission des marchés composée d'un certain nombre d'ingénieurs et d'utilisateurs et présidée par un Conseiller d'Etat, par conséquent étranger à notre administration. La Commission examine le marché pour voir s'il est correct, si les prix ne sont pas trop élevés. C'est donc un nouveau contrôle.

Le marché est ensuite examiné par le directeur du contrôle au point de vue de sa forme contentieuse et par le contrôleur des dépenses engagées au point de vue du ministère des finances. S'il s'agit de matériel de la marine, celle-ci doit donner son accord sur le marché. C'est elle, en effet, qui est responsable de l'utilisation des crédits dont elle a la gestion. Mais encore faut-il que le prix que l'on va demander pour un matériel lui plaise. C'est seulement à ce moment que le ministre de l'air peut signer le marché comme représentant toute la technique de cette organisation.

Voilà quel est exactement le processus des commandes.

Plan d'armement des escadrilles de 1935,  
tant pour l'aviation autonome que pour l'aviation  
côtière et embarquée.

M. LE PRESIDENT. - Nous passons au troisième point du questionnaire : le plan d'armement des escadrilles de 1935, tant pour l'aviation autonome que pour l'aviation côtière et embarquée.

M. PIETRI, ministre de la marine. - Je vais prendre successivement l'aviation embarquée, puis, l'aviation de coopération, enfin, l'aviation autonome. Je vous laisserai le soin, dans l'énumération que je vais donner, de faire le départ entre les types d'avions qui correspondent à une rénovation et ceux qui restent en l'état.

Pour l'aviation embarquée, le plan d'armement comprend, pour le Béarn, une escadrille de chasse Dewoitine-373 - c'est celui qui fait 400 kilomètres à l'heure -, une escadrille de surveillance P.L.-101 - c'est un type qui ne fait pas partie du plan de rénovation - et une escadrille de bombardement-torpillage.

M. MARTIN-BINACHON. - C'est périmé !

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Ce que nous appelons le plan d'armement, c'est ce qui existait avant 1935 ou encore, c'est l'état précis de ce qui se trouvera en service en 1935. C'est pourquoi je vous disais, il y a un instant, que vous auriez à faire le départ entre les avions nouveaux et un résidu assez important d'avions existants.

Donc, pour le Béarn : une escadrille de chasse Dewoitine-373, matériel entièrement nouveau et excellent, une escadrille de surveillance P.L.-101 et une escadrille de bombardement-torpillage P.L.-7 qui sont du matériel existant.

Pour le Commandant Teste : une escadrille de surveillance Gourdou-812, nouveau matériel, et une escadrille de bombardement-torpillage P.L.-15, ancien matériel.

Pour les croiseurs de 10.000 tonnes, nous avons des Gourdou-812.

Pour le Bertin et les unités coloniales, nous avons 8 hydravions Gourdou-852.

M. ALBERT MAHIEU. - Quelle est la vitesse des Gourdou-812 ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Le Gourdou-812 fait 180 kilomètres et le Gourdou-832, 225 kilomètres.

M. ALBERT MAHIEU. - Ce n'est pas brillant, mais cela peut aller.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Sur cette question de la vitesse il y aurait un long débat à instituer. Je ne crois pas trop m'avancer sur le terrain de la technique en général, en disant qu'il ne faut pas s'hypnotiser sur la vitesse : d'abord, parce que la perfection d'un avion et en particulier d'un hydravion représente une combinaison d'éléments divers, et que ce que l'on gagne en vitesse, on peut parfois le perdre en charge utile, en distance franchissable et surtout en sécurité, ce qui est extrêmement important; ensuite, parce qu'il faut se méfier un peu des performances de vitesse indiquées par certaines nations étrangères...

Peut-être avez-vous remarqué que les Anglais n'accusent jamais de vitesses impressionnantes, lorsqu'il s'agit de leurs avions. De même, lorsqu'un organe spécialisé dans ces questions et qui s'appelle, je crois, le "Jane", donne les caractéristiques des avions des divers pays, il sait si bien que, pour nos hydravions, les vitesses sont établies avec des appareils à charge beaucoup plus forte que ceux des autres nations, qu'il majore régulièrement de 20 ou 30 kilomètres toutes les vitesses données par nous.

Cela vous montre qu'il ne faut pas accepter les yeux fermés les vitesses indiquées par certains pays étrangers pour leurs avions.

M. ALBERT MAHIEU. - Je ne dis pas qu'il faille les accepter les yeux fermés; mais vous avez un Gourdou qui fait 180 kilomètres et un autre qui en fait 225. Il y a déjà une différence de vitesse sensible entre les deux. Or, j'espère bien, si vous commandez des Gourdou-852 l'année prochaine, que vous exigerez du constructeur une

vitesse supérieure à 225 kilomètres. Il y a, en effet, des moyens d'augmenter la vitesse sans nuire à la sécurité et même sans diminuer la charge utile. On les connaît; le général Denain les applique sur ses avions et on peut les appliquer aux hydravions comme aux avions. On le fait d'ailleurs à l'étranger.

Vous avez déjà obtenu une amélioration avec les nouvelles escadrilles qui marchent à 225. Il ne faut pas s'arrêter et dire au constructeur de Gourdou qu'on lui prendra ses appareils l'année prochaine à la même vitesse de 225 kilomètres. Ce serait une erreur complète. Grâce au Parlement et à votre ténacité, messieurs les ministres, vous êtes arrivés à un résultat. Si l'on n'avait rien dit, tous nos avions en seraient encore à la vitesse de 180 kilomètres et nous serions encore pour de nombreux mois dans la situation lamentable où nous étions il y a un an.

Je demande donc que vous ne vous contentiez pas du résultat obtenu et que vous disiez au constructeur du Gourdou que son appareil qui fait 225 kilomètres ne vous suffit pas. Indiquez-lui que vous êtes obligé de le prendre aujourd'hui parce que vous voulez vous armer immédiatement, mais que vous ne l'accepterez pas l'année prochaine à la même vitesse. Je suis convaincu qu'on arrivera à vous donner satisfaction.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Vous touchez là à un point délicat. La recherche du mieux, en pareille matière, peut être parfois assez dangereuse, et si l'on passe son temps à courir après la perfection, on risque de n'avoir rien ou de l'attendre indéfiniment.

Un cas de conscience s'est posé récemment pour moi à propos des Loire. Je n'aurais pas demandé mieux que ces appareils donnassent des résultats supérieurs. Mais il faut sortir tout de même quelque chose et avoir un plan d'armement qui se tienne.

M. MAHIEU. - Il ne faut pas considérer vos Gourdou-432 comme un type définitif.

M. LE GÉNÉRAL DENAIN, ministre de l'air. - Nous devions acheter 16 Gourdou-432 qui auraient fait 225 kilomètres. Ce sont des avions de bombardement en piqué. Nous avons estimé que ce ne serait pas suffisant pour le milieu de 1936-1937. Aussi, au lieu de 16, n'en prenons-nous que 4 pour pouvoir exercer le personnel au bombardement appliqué qu'il n'a pas encore fait et pour attendre un matériel plus moderne.

Il est exact qu'au début de notre travail en commun il y ait eu une tendance, aussi bien à l'Air qu'à la Marine, à boucher les trous avec ce que l'on avait. Puis, nous avons abandonné cette mentalité, et je puis dire, monsieur le ministre de la marine, que, vous et moi, nous avons travaillé dans ce sens auprès de nos états-majors. C'est qu'en effet, les Etats-Majors - et ils sont dans leur rôle - ont la hantise de maintenir leurs effectifs. Ils essayent de le faire avec ce qu'ils peuvent. Nous disons, nous, qu'il faut les maintenir, mais avec quelque chose de bien. Entre les deux, nous avons pris, à la Marine comme à l'Air, et exactement dans les mêmes conditions, une solution intermédiaire.

M. PIETRI, ministre de la marine. - Je continue mes indications sur le plan d'armement.

Aviation d'exploration : cinq escadrilles et une section de deux Bréguet-Bizerte (bons appareils); une escadrille de Cams-55 à Cherbourg (appareils quelconques).

M. MARTIN-BINACHON. - Vous pouvez même dire mauvais.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Non ! On ne peut pas dire du Cams-55 qu'il est mauvais.

M. MARTIN BINACHON. - C'est un taxi !

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Un taxi distingué, ou supérieur.

M. LE PRÉSIDENT. - Sa vitesse est de 140 kilomètres.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Non ! 200 kilomètres. Il ne faut pas le confondre avec le 37.

M. LE PRESIDENT. - Le 37 fait 120 kilomètres avec deux heures et demie de rayon d'action.

M. ALBERT MAHIEU. - Vous en avez encore ?

M. LE PRESIDENT. - On en a commandé l'année dernière.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Une escadrille de Short-Bréguet et une de Cams-55 à Berre; une escadrille Laté-381 - appareils qui ne sont pas mauvais non plus, mais qui ne font pas partie d'un plan de rénovation - une de Cams-55 à Saint-Raphaël et une escadrille de Cams-55 à Karouba.

Comme avions de surveillance : trois escadrilles : une de Cams 37 à Brest, une de Cams-37 à la Plage d'Hyères et une de Cams-55 à Carouba.

Il faut vous dire, Messieurs, que, dans toutes les aviations, il y a toujours un peu de matériel à la traîne. Nous parlions tout à l'heure de l'Angleterre; vous ne pensez pas qu'elle n'a que des avions neufs.

M. LOUIS TISSIER. - C'est de l'argent dépensé bien inutilement que d'avoir des Cams-37.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Il est dépensé depuis huit ans.

M. LE PRESIDENT. - On en a commandé sur les crédits de 1933 et je crois même sur ceux de 1934.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Peut-être sur les crédits de 1933, mais pas sur les crédits de 1934.

M. LE PRESIDENT. - J'ai protesté à ce sujet auprès de votre prédécesseur et je vous affirme que l'on a commandé du Cams-37 sur les crédits de 1933.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Ce sont des appareils qui sont en service.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Les appareils que M. Piétri énumère sont en service; nous ne les commandons pas.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Ce que je vous lis, ce n'est pas un plan de commandes, en effet. C'est un état de consistance.

M. LE PRESIDENT. - Oui ! c'est le plan d'armement. Nous avons compris.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Bombardement : deux escadrilles Lioré-258 (matériel nouveau) à Berre.

Torpillage : deux escadrilles Laté-29. Cet appareil est en cours d'essais.

M. LOUIS TISSIER. - N'est-ce pas cet appareil qui n'a pu être utilisé à cause des trépidations ?

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Le Laté-29 est un torpilleur.

M. LOUIS TISSIER. - On l'avait mis en interdit de vol dans la marine parce qu'il était très dangereux à cause des trépidations dont je parle.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Il est tout à fait au point maintenant.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Il a une vitesse de 220 kilomètres avec une distance franchissable de 800 kilomètres.

Aviation autonome. Bombardement : trois escadrilles de F-168 à Bizerte (vieux matériel).

Chasse : une escadrille Morale-225 à Hyères; deux escadrilles Nieuport-63 à Marignane.

L'année 1935 sera la dernière où du matériel de conception relativement ancienne sera en service. Mais le matériel commandé ou à commander en 1935 et de remplacement en 1936 restera du matériel d'essai. Faute de personnel ou de crédits pour le personnel, les escadrilles d'exploration ou de surveillance, sauf une à Bizerte, ne pourront, cette année, être armées qu'à quatre avions par escadrille.

Cette question du personnel devient très délicate dans la marine, d'une manière générale. Il faudra se décider à envisager une nouvelle loi des cadres, car nous commençons à être extrêmement gênés dans nos disponibilités en hommes.

Programme de rénovation ultérieure.

M. LE PRESIDENT. - Nous connaissons le matériel en service. Vous nous avez, d'autre part, parlé du matériel en livraison et en commande. Avez-vous quelque chose à nous dire sur le programme de rénovation ultérieure ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Voici pour le programme de rénovation ultérieure.

Classe croisière. C'est une classe que l'on omet parfois dans l'énumération : exploration, bombardement, torpillage, surveillance, etc., parce qu'elle ne comprend qu'un très petit nombre de types d'appareils, mais d'ailleurs intéressants - matériel nouveau à partir de 1936 (Laté-302).

Classe exploration. En 1936, trois escadrilles sur cinq auront du matériel nouveau (Bréguet-Bizerte et Loire-70). Une quatrième aura du matériel récent : les Short-Bréguet, qui seront remplacés, en 1937-1938, par du matériel nouveau. Enfin, la cinquième est constituée pour moitié par du matériel nouveau (Laté-381) et moitié par du matériel neuf, mais de type relativement ancien qui sera remplacé en 1937.

Classe bombardement. Dès 1935, la flottille de bombardement de la 3ème région va être constituée avec du matériel neuf, Laté-258, matériel de transition qui permettra d'attendre le choix à faire dans les nouveaux prototypes de bombardement qui feront leurs essais à partir de fin 1935.

A son tour, la flottille de bombardement autonome de Bizerte sera constituée en fin 1935 par du matériel analogue (Lioré-257 bis Bloch-200). Lorsqu'il sera possible de choisir un hydravion bombardier plus moderne, ces Lioré 258 et 257 bis seront groupés en deux escadrilles jusqu'à épuisement, et les trois autres escadrilles recevront du matériel nouveau.

Classe torpillage. Le type actuel est récent. Un nouveau prototype est en construction. S'il donne satisfaction, les hydravions dans les deux escadrilles actuelles seront groupés en une seule escadrille, jusqu'à épuisement, et l'autre escadrille sera constituée en matériel nouveau dès 1937.

Classe surveillance côtière et embarquée. Il y a actuellement six prototypes de cette classe en cours de présentation. Les deux meilleurs seront choisis et commandés en série dès la fin de 1935, pour qu'on puisse renouveler à partir de 1936 tout le matériel de surveillance, aussi bien de l'aviation embarquée que de l'aviation côtière.

Classe chasse autonome. Matériel neuf dès 1935 (c'est le Dewoitine-500, celui qui est un peu moins rapide que le 373).

Classe chasse embarquée (Béarn). Matériel neuf dès juin 1935 (Dewoitine-373).

Classe bombardement embarqué. Dans cette classe, un seul prototype est en cours de construction (Nieuport). S'il donne satisfaction il pourra, dès le milieu de 1936, renouveler le matériel des deux escadrilles 7 B-1 et 7 B-2 du Béarn et du Commandant Teste. C'est la seule classe dont le rajeunissement ne puisse être complètement assuré dès maintenant dans les deux années 1935 et 1936. Cette classe de bombardement embarqué sera le seul résidu que nous aurons après 1936.

En résumé, dès le milieu de 1936, toute l'aviation maritime se trouvera, à peu de chose près, constituée de matériels nouveaux.

En même temps que ces nouveaux avions, sera mis en service un matériel d'armement et d'équipement nouveau ou modernisé : mitrailleuses nouvelles, torpilles nouvelles, instruments gyroscopiques de navigation sans visibilité, appareils de pilotage automatique sur les gros explorateurs, T.S.F., ondes longues et courtes en grands progrès sur le matériel précédent, radiogoniométrie sur tous les

explorateurs et les chefs de section de bombardement.

Tout ce matériel nouveau d'armement, d'équipement et de navigation est d'ores et déjà commandé.

Enfin, on accélère les travaux des bases et l'on peut prévoir que, dans deux années, l'aviation maritime disposera aussi bien d'installations à terre très satisfaisantes que d'un matériel à la hauteur des missions qu'elle a à remplir.

M. ALBERT MAHIEU. - Des explications fournies par les deux ministres, il résulte que le délai qui s'écoule entre le moment où la marine indique ce qu'il lui faut et le moment de mise en commande, est encore très long : trente mois, nous a-t-on dit, au lieu de quarante-cinq.

Le général Denain a déclaré qu'il en était de même dans les pays étrangers. J'admets que ce délai soit acceptable pour le temps de paix. Mais il ne l'est plus dans une période tension comme celle où nous sommes.

Si nous voulons que l'accord que nos gouvernements sont allés conclure à Londres porte tous ses fruits, il importe que la coopération envisagée avec la puissance alliée et amie soit effective. Ce ne peut être le cas qu'avec des appareils modernes et non avec les anciens appareils que nous avons été unanimes à condamner et que, je crois, les deux ministres présents condamnent avec nous.

La question qui se pose est donc de savoir si, pendant la période dont je parle, il faut continuer à admettre des délais aussi longs que ceux que l'on a indiqués. On peut se demander, en second lieu, s'il n'est pas possible d'activer la construction. C'est la question que je poserai demain matin au général Denain à la Commission de l'air. Je lui demanderai s'il n'y a pas à envisager, dans les usines d'aviation, le travail à deux et peut-être à trois équipages.

Il faut prendre une décision. En Angleterre, on travaille à

deux équipes; en Allemagne, à trois équipes. Il n'y a pas de raison pour que nous ne travaillions pas au moins à deux équipes. Cela donnerait du travail aux chômeurs qui, rien que dans mon département, ont doublé depuis l'année dernière et dont le nombre a augmenté sensiblement dans toute la France. La défense nationale et le chômage y trouveraient leur compte et nous pourrions remplacer plus rapidement les rossignols qui n'ont plus qu'une valeur militaire très restreinte.

On me fait signe qu'il faut pour cela de l'argent. Je le sais; mais le Parlement a-t-il jamais refusé des crédits pour la défense nationale lorsqu'on en a justifié la nécessité ? Or, nous sommes bien dans ce cas en ce moment. Je suis convaincu, monsieur le ministre, que vous ne rencontreriez aucune opposition et qu'au contraire, on vous féliciterait d'avoir fait cette proposition.

Ce qu'il faut avant tout, c'est être prêt. Le jour où nous aurons une armée aérienne puissante et bien équipée, personne ne nous fera la guerre.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Je suis heureux d'entendre M. le Président de la commission de contrôle s'exprimer de cette manière. Nous sommes en commission et nous pouvons parler librement.

Pour donner à ce débat toute son ampleur, il me sera permis de constater que ce que nous payons un peu, en ce moment, par une sorte d'afflux de dépenses nouvelles, ce sont les économies un peu excessives que, non pas sous l'action du Parlement, mais sous celles, légitimes, certes, du ministère des finances, nous avons parfois été amenés à faire ces deux dernières années.

Je me rappelle l'avoir fait observer, et ici, je vous demande pardon de revenir à ce qui est un peu plus spécialement ma partie. Je disais: "Vous voulez réduire à 880 millions les crédits de constructions navales. Mais c'est une mesure dilatoire, car il y a un fait certain: c'est que, si vous voulez avoir - et il n'y a aucune

espèce de discussion possible à ce sujet - une flotte de 630.000 tonnes, le plus petit raisonnement d'arithmétique montre qu'il faut 1.100 millions par an. Si, une année, vous n'en dépensez que 880, il vous faudra, les années suivantes, rattraper la différence.

M. LE PRESIDENT. - Nous l'avons dit à la tribune.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - C'est l'évidence.

Prenons la marine, puisque nous sommes à la commission de la marine. J'ai fait faire un de ces graphiques qui parlent si bien à celui qui sait les lire. Rien qu'avec ce qui existe, et à moins de continuer à étirer sur plusieurs années, il faut que j'aie, l'année prochaine, 1.200 millions de crédits. Il faut y ajouter l'indispensable programme de la tranche 1935.

Je me demande alors - je le dis sans la moindre humeur - si tous ces programmes d'outillage national que nous avons envisagés les uns après les autres avec tant de complaisance n'auraient pas eu, en grande partie, intérêt à être déportés sur des besoins de défense nationale. On aurait occupé des ouvriers de la même manière et cela aurait servi - je ne dis pas toujours, mais bien des fois - à des choses plus utiles que ce que l'on a fait.

Il faudra peut-être cette année, si, comme je l'espère, le crédit de l'Etat se trouve revigoré, songer à un programme d'outillage de défense nationale, cela ne fait pas de doute. On a déjà commencé avec le 3.146 et avec les dépenses de l'air. Il faudra assurément continuer pendant un an ou deux.

M. ALBERT MAHIEU. - Ce que je demande, c'est que, même dans la limite de vos crédits, vous augmentiez la rapidité des constructions

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Je demande la permission, à la commission de la marine, de lui fournir deux indications que je donnerai demain à la commission de l'air.

Il y a une question de politique industrielle et comme j'en ai la responsabilité, je suis obligé d'indiquer deux points :

Le premier est celui-ci : j'ai été, en 1933, lorsque j'étais chef d'état major général, l'un des premiers à demander la réduction des crédits de série. Nous n'avions pas de matériel moderne à acheter, c'était du gaspillage. Mais j'ai montré qu'il faudrait néanmoins nous donner les crédits ultérieurement. J'ai dit, en effet, à cette époque, à M. Caillaux : l'argent que vous nous donnez cette année c'est celui que nous aurions dû avoir les années précédentes.

Voici le second point : la question du travail à double équipe soulève le problème des surfaces couvertes.

M. LE GENERAL HIRSCHAUER. - Et une question de main-d'œuvre.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Et aussi un problème de capital, car pour augmenter des surfaces couvertes, il faut un certain temps au cours duquel vous immobilisez du capital.

Pendant les années 1935, 1936 et 1937, en vue de finir le plan triennal, et si le Parlement nous donne les crédits, nous aurons une industrie relativement florissante. A partir de 1938, elle tombera de moitié. Au lieu de un milliard et demi pour la marine et pour les avions et les moteurs, nous tomberons à 750 millions.

Pour le Ministre de la Marine et le Ministre de l'Air en fonctions, il est actuellement avantageux de faire toutes les bouffées que l'on voudra, mais il y aurait une imprudence pour l'avenir et ce serait risquer de gêner les industries que de les inciter à des immobilisations considérables.

Je me suis entretenu à ce sujet avec les industriels. La situation sera inquiétante en 1938 et en 1939 et nous risquons de connaître une crise plus grave que celle qui sévit au temps présent et qui me vaut tant de soucis.

Celui qui vous parle est l'homme responsable de l'armée de l'air.

M. TISSIER. - La Nation c'est quelque chose !

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Actuellement il importe de nous en

tenir à ce programme, méthodiquement, pour réaliser la rénovation vers la fin de 1935. Nous en avons fait la promesse à la marine et à l'air. Ce programme se poursuit méthodiquement et je ne prévois pas de retard, il y aura même peut-être une petite avance.

Que se passerait-il si nous voulions le pousser trop vite ? Nous serions incités à des immobilisations de capitaux pour les industries. Cela nous coûterait plus cher, car l'industrie tire ses capitaux de l'Etat sous une forme ou sous une autre.

D'autre part, nous serions enclins, puisque la terminaison des constructions commandées serait avancée, à réclamer plus tôt aux constructeurs des matériels modernes qui ne seraient pas ceux qui doivent faire suite aux matériels que nous avons énumérés.

Bien qu'il soit de mon avantage que la rénovation s'opère plus vite, j'estime qu'il faut s'en tenir à ce travail méthodique.

Evidemment, si nous devions avoir la guerre en 1935, j'aurais tort, et, dans cette hypothèse, il aurait fallu intensifier l'action industrielle dès le mois de novembre. Ce n'était pas possible.

M. MAHIEU. - Je ne demande pas que tout soit rénové en 1935. Mais de deux choses l'une: ou bien l'on continue à travailler avec la vitesse actuelle; ou bien vous forcez l'industrie à aller plus vite en l'obligeant à la double équipe. Et là, il ne s'en suivra pas des immobilisations si considérables. Il s'agit simplement de hangars en fer et en briques. Il suffira de constructions légères et de quelques machines qui seront facilement amorties avec les commandes que vous allez faire.

Par exemple, la maison Damien et Potez va passer à 1500 ouvriers. Qu'elle en fasse travailler deux fois plus, elle continuera à se servir des mêmes bâtiments et machines. Le travail à deux équipes présente un grand avantage.

En s'y refusant, on prend une grande responsabilité, plus grande même que celle que l'on assume en portant atteinte à certains industriels.

A ce point de vue là, d'ailleurs, les industriels doivent savoir qu'après 1937, les commandes iront en diminuant notablement. Par conséquent, ils s'organiseront en conséquence.

Toute la question est de savoir si, pour utiliser le matériel actuel et les bâtiments, ils peuvent faire travailler à deux équipes sans nouvelle immobilisation. La plupart d'entre eux peuvent le faire.

M. LE BAIL. - C'est de la plus grande importance.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Mon intérêt est d'aller aussi vite que possible.

Si, par exemple, je demande à une maison X de me fournir pour juillet ce qu'elle doit me donner en novembre, il faut qu'immédiatement je lui assure des commandes pour juillet, afin qu'elle ne soit pas en chômage entre juillet et novembre et je devrai, peut-être, lui demander un matériel dont je n'ai pas besoin.

Par ailleurs, on m'a maintes fois demandé de décentraliser l'industrie pour l'éloigner de la région de Paris. Pour ce faire il faut commencer à construire en province. Des installations y seront nécessaires.

Mais les industries qui se sont orientées dans cette voie, comme les installations de Saint-Nazaire, n'ont pas le moyen de construire vite. Si j'avais voulu avoir le matériel plus tôt, je n'avais qu'à tout commander dans les usines de la région parisienne. Mais comme je suis obligé d'y poursuivre la rénovation rapide que vous exigez et, en même temps, la décentralisation qui retarde la fourniture du matériel, je suis pris entre deux solutions.

Je m'en suis tenu à la solution intermédiaire.

M. MAHIEU. - Elle ne consiste pas à ne pas travailler à deux équipes, dans quelques usines au moins.

Vous avez fait vos commandes pour 1935; vous allez demander un nouveau crédit pour les commandes de 1936. Y-a-t-il un certain nombre d'usines qui peuvent travailler à deux équipes, sans rien perdre

du temps qui leur est imparti, en gagnant plus d'argent et en faisant travailler des hommes, en organisant le matériel un peu plus vite ?

La seule difficulté, c'est de faire la dépense dès maintenant.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Les usines décentralisées, celles qui sont construites et qu'il n'y a qu'à augmenter ont des exigences de travaux préalables de mise en route qui sont très longs.

G... - Potez a construit du matériel à Bordeaux dans les usines décentralisées de la société bordelaise.

M. MAHIEU. - Ils installeront leurs ateliers même si vous ne leur demandez pas de travailler à deux équipes.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Pour aller plus vite, je ne commencerais pas à faire exécuter à Bordeaux où l'on n'est pas prêt.

M. MAHIEU. - Ils continuent à travailler à Amiens.

M. MARTIN-BINACHON. - Ils ne peuvent pas faire les deux à la fois: travailler à Bordeaux et travailler à deux équipes à Amiens.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Lorsqu'on est en période de guerre il faut avant tout presser le rythme des constructions en laissant de côté les considérations de continuité. On peut se dire: tant pis si 200 millions sont mal employés, nous sommes en guerre. Mais actuellement, si j'engage à tort 5 millions, avec raison, m'adressera des reproches. Dans l'état actuel de nos budgets, je ne puis procéder de cette manière. Je suis pris entre la rénovation rapide, la décentralisation et le bon emploi du matériel. Pour cela une méthode m'est indispensable, et j'en ai une.

Mais je ne dis pas qu'on ne pourra pas faire du travail à deux équipes et même à trois. Toutefois, dans le moment présent la mise en route se heurte à de grandes difficultés. Nous ne pouvons recourir qu'au système des heures supplémentaires contre lequel s'élève M. le Ministre du travail, parce qu'il n'est pas compatible avec la lutte contre le chômage.

M. TISSIER. - Et cela est raisonnable.

M. LE GÉNÉRAL DENAIN, Ministre de l'Air. - Si vous comprenez ce qu'est la construction d'un avion, vous admettrez tout de suite qu'une équipe qui a travaillé toute la journée sur un appareil, ne peut le quitter à 6 heures justes pour céder la place à une autre équipe qui continue le travail. Il faut que ce soit le même ouvrier qui continue le même travail sur le même avion.

Quand vous voulez faire travailler à double équipe, il faut instituer des chantiers nouveaux et mettre en route les constructions d'une catégorie nouvelle d'avions.

On ne peut faire travailler à double et triple équipe sur la même chaîne d'avion; il faut créer une nouvelle chaîne. Cela entraîne une extension des surfaces; l'organisation du travail présente ainsi de grandes difficultés.

J'ai beaucoup réfléchi à ces questions, vous vous en doutez. Elles sont très difficiles à résoudre.

M. MAHIEU. - Je ne dis pas que ce soit facile.

M. TISSIER. - Pour faire des moteurs, vous n'êtes pas obligés d'avoir la même équipe. Ce qu'il y a de plus long, dans la construction d'un avion, c'est celle du moteur.

M. MAHIEU. - La seule objection que l'on puisse faire à la double ou triple équipe c'est que, si on est en avance de six mois sur la livraison des commandes, on risque d'arriver trop tôt et d'avoir une disparité dans les modèles.

C'est la seule objection sérieuse; je fais bon marché des autres.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. Je ne souhaite à personne, en raison des difficultés industrielles qui surviendront, d'être ministre de l'Air en 1938, lorsque la rénovation sera terminée.

M. PIETRI, Ministre de la Marine. - Il y aura une stagnation.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Je ne serais pas honnête si je ne la prévoyais pas. Il ne faut pas que je laisse l'industrie se gonfler démesurément pour tomber à plat ensuite; d'autant plus qu'en ce

moment, nous lui demandons de se décentraliser.

C'est ainsi que le groupement Morane-Farman-Blériot va, sur ma demande, installer une usine à Clermont. C'est une dépense de 25 millions.

M. TISSIER. - Qu'ils vont gagner sur l'Etat français.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - Si je leur dis en ce moment: dans votre usine des Muraux vous allez augmenter vos surfaces pour travailler davantage, ils me reprocheront d'immobiliser du capital partout.

M. MAHIEU. - Vous n'augmenterez rien: vous travaillerez à double équipe dans les mêmes ateliers; voilà tout !

On peut parfaitement faire travailler à double équipe uniquement ceux qui préparent les pièces et ne pas appliquer la mesure aux moniteurs.

Ce n'est pas un problème facile, je le reconnaiss; mais il mérite d'être résolu.

Etant donné ce que l'Angleterre est disposée à faire pour nous, nous devons, dans un bref délai avoir une aviation égale à la sienne sans quoi elle nous abandonnera.

M. LE MINISTRE DE L'AIR. - En fin 1935, nous présenterons déjà une aviation très honorable. La moitié du matériel sera déjà supérieure à celui de nos amis Anglais, tout au moins pour certaines parties.

D'ailleurs, s'ils se prêtent à une convention aérienne, c'est qu'ils comptent bien se trouver en face d'un résultat certain. Ce n'est évidemment pas pour amour pour nous uniquement qu'ils se rapprochent de nous au point de vue aviation. C'est pour cela que nous devons hâter notre rénovation le plus possible.

Je ne dis pas que la double équipe ne doive pas être envisagée pour certains matériels. Mais faut-il déclarer que nous devons développer ce système à l'extrême, cela peut déterminer de gros

dangers. Certains constructeurs, actuellement, accepteraient bien de prendre des commandes; car il est très facile d'en prendre, mais les réaliser est bien plus difficile.

Cela est si vrai que nous avons imposé des pénalités de 20 % au lieu de 10 %, imposées précédemment, pour l'observation des délais; 10 % que, d'ailleurs, on ne faisait pas payer. Les constructeurs savent que maintenant les 20 % d'amende seront payés.

M. LE PRÉSIDENT. - Personne d'entre vous, Messieurs, ne désire poser d'autre question à Messieurs les ministres ?...

Dans ces conditions, je remercie Messieurs les ministres d'avoir bien voulu répondre d'une façon aussi complète et aussi intéressante à nos questions.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-sept heures un quart.)

COMMISSION DE LA MARINE

ANNEXE au procès-verbal de la séance du vendredi  
20 ~~16~~ décembre 1935

Audition

de M. PIETRI

Ministre de la marine

( accompagné de *amanday*  
*Durand-Viel et Odend'hae* )

M. RIO, président. - Monsieur le ministre, la commission de la marine vous remercie d'avoir bien voulu l'entretenir d'une importante question qui la préoccupe en ce moment : celle des travaux qui ont eu lieu à Londres au cours de la conférence internationale.

Nous vous demanderons de bien vouloir nous donner sur cette conférence tous les renseignements que vous pourrez, et s'il vous reste du temps après cet exposé, nous vous demanderons de nous mettre au courant des derniers travaux de l'aéronautique maritime.

M. PIETRI, ministre de la marine. - Messieurs, je vous remercie d'avoir bien voulu accepter que je vous expose

ce que nous avons fait pour la conférence de Londres; et la gratitude que je vous en ai s'augmente du fait qu'en ce moment nous nous trouvons devant une impasse - qui d'ailleurs n'était pas imprévue pour nous : c'était le moment où il faudrait se prononcer sur le problème quantitatif, problème que nous ne voyions pas venir d'un bon œil, mais sur lequel le Japon surtout - et je dois dire jusqu'à plus ample informé qu'il en est toujours ainsi - se montrait assez réticent.

C'est dire que les directives que pourra me donner votre commission, après celles qui m'ont été données notamment par la commission des finances de la Chambre des députés - et qui correspondent, je me hâte de le dire, exactement à mon point de vue - me seront particulièrement précieuses.

A l'heure qu'il est, la commission est sur le point de suspendre ses travaux jusqu'au 6 janvier. C'est une période que nous utiliserons pour revoir les questions en cours, et notamment ce problème délicat qu'est la question quantitative.

Deux constatations, du point de vue français, dominent cette conférence de Londres qui s'est ouverte sous le signe d'un certain doute, à cause en particulier de l'attitude du Japon.

D'abord nous nous présentons à la conférence dans des conditions extrêmement différentes de celles où nous abor-

dions la conférence de Washington. On s'est parfois un peu hâté de jeter la pierre aux négociateurs de Washington. Il faut dire qu'ils se présentaient à la conférence en parents pauvres. La flotte française était réduite à quelque 300 mille tonnes; elle avait été épuisée pendant la guerre, et sans contrepartie : tandis que les Anglais, qui avaient de très grosses pertes, ont fait un effort de construction considérable, nous pendant la guerre n'avons pas pu ou cru devoir faire un effort analogue. De sorte qu'à Washington nos négociateurs étaient mal placés.

Nous nous présentons à Londres dans des conditions très différentes. A cet égard, j'ai tenu à faire passer sous vos yeux un tableau qui représente, pour chacune des nations présentes à la conférence, le total de sa flotte, différencié par catégories : bateaux en service, bateaux hors d'âge, bateaux sous l'âge et bateaux autorisés.

Ce que vous verrez de caractéristique dans ce tableau, c'est que la France a fait un effort considérable et que le dynamisme de sa flotte, c'est-à-dire la partie de sa flotte en construction où dont la construction est autorisée est relativement considérable.

Vous verrez également que la proportion des bateaux hors d'âge, sans être la plus favorable, car celle du Japon est moins forte, est tout de même meilleure que celle des Etats Unis, de l'Angleterre et de l'Italie. En somme, nous nous

présentons avec un total de bâtiments en service ou en construction de 750 mille tonnes contre 865.000 au Japon, 1.300 mille à la Grande Bretagne et 518.000 à l'Italie. C'est le total général; il faut le réduire d'environ 40.000 ou 50.000 tonnes, ce qui donne pour nous 710.000 tonnes, contre 850 mille tonnes au Japon, 1.200 mille et quelques à la Grande Bretagne, un tonnage du même ordre aux Etats-Unis, et environ 415 mille tonnes à l'Italie.

Vous voyez donc que nous avons très nettement "décollé" l'Italie et que nous nous sommes rapprochés du chiffre du Japon, - point que je signale de façon toute particulière, parce que le Japon n'a que trop tendance, il faut s'en méfier, à vouloir créer en quelque sorte, en cette conférence, un bloc des trois superpuissances. Rien ne l'autorise ne fût-ce que la consultation de ce tableau, à une telle prétention.

Vous vous rappelez qu'au moment de la ratification du traité de Washington par le Parlement, la réserve suivante fut faite par la voix de notre ambassadeur, et ceci domine tout le débat :

Le texte du traité portant 2700 navires en  
guerre et 1500 navires de la marine à Washington indique  
les sommes équivalentes aux 1000000, soit une chose, mais  
elle ne se réfère à la marine de guerre et la construction de  
navires en-cours de construction mondiale.

"Le Gouvernement français a toujours estimé que le rapport des tonnages en bâtiments de ligne ou porte-aéronef attribués aux puissances contractantes n'exprime pas l'importance relative réelle des intérêts maritimes de ces puissances. Il soumettra son point de vue sur cette question à la conférence. Cela sans doute les plus tôt possible. La conférence présente

La conférence de Londres, inaugurée le 8 décembre 1933, a été présidée de nombreux pourparlers. D'abord j'ai été sollicité à Londres en juillet 1933, et il y eut un rapport stratégique d'experts italiens à la fois français.

Ces conversations nous ont permis de détailler le point de vue anglais et d'observer que ce n'est la tendance qu'avait l'Angleterre à entrer en coalition avec les Allemands; je suis en si grande soupe en leur sujet.

Plongent ensuite les conversations suivantes:

La note du 20 décembre 1934 adressée au secrétariat général de la Conférence à Washington informe les autres signataires que la France, elle non plus, n'aurait ~~pas~~ pu admettre le cas échéant la prolongation du traité au-delà de son échéance normale."

Cette lettre est d'une grande importance parce que, quoi que inutile - le traité se trouvant par le refus du Japon tomber de lui-même pour tout le monde à partir du premier janvier 1937, - il était loyal et il était expédition que la France fît connaître son point de vue sur cette question de la reconduction. Cela nous donne les mains libres pour la conférence présente.

La conférence de Londres, inaugurée le 9 décembre 1935, a été précédée de nombreux pourparlers. D'abord j'ai été moi-même à Londres en juillet 1934, et il y eut un voyage symétrique d'experts italiens à la même époque.

Ces conversations nous ont permis de débrouiller le point de vue anglais et d'apercevoir dès ce moment la tendance qu'avait l'Angleterre à entrer en composition avec les Allemands; je vous en ai rendu compte en leur temps.

Viennent ensuite les conversations suivantes :

"Conversation tripartite

dans un tableau sommaire que voici, au sujet des

"Le 29 avril 1935, échange de notes à l'occasion de l'accord naval anglo-allemand (a posteriori).

Que demande la Grande-Bretagne au sujet du congrès de Washington, au tout au moins l'établissement d'un compromis de six ans, c'est-à-dire un demi-Washington. Je n'ai pas besoin de vous dire les risques que représenterait pour nous l'abandonnement d'une pareille thèse : ce serait nous replacer dans la position de la question épique de la paix avec l'Italie.

Les Etats-Unis demandent le renouvellement par et dans le traité de Washington.

La France demande la paix avec les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, sur une base connue, mais non fixée, mais Voyage analogue de l'amiral italien ...  
vers la même époque."

Alors entendu, la France, opposée au maintien du traité de Washington, pense qu'un système de préavis à ce sujet serait la solution la meilleure.

L'Italie reste fidèle à sa demande de paix avec la France, mais qu'elle ne l'exprime pas : elle se garde de l'annonce d'une telle chose cette fois. Elle est d'accord avec la France tout au moins pour l'ajuster sur la question générale. Mais l'ordre qualitatif, beaucoup moins de différences.

La Grande-Bretagne demande la rétention de l'ensemble

Les points de vue des diverses puissances sont résumés dans un tableau schématique que voici, comprenant deux grandes colonnes : limitation quantitative d'une part, limitation qualitative de l'autre.

Que demande la Grande-Bretagne ? Le maintien du compromis de Washington, au tout au moins l'établissement d'un compromis de six ans, c'est-à-dire un demi-Washington. Je n'ai pas besoin de vous dire les risques que ~~présenteraient~~ pour nous l'aboutissement d'une pareille thèse : ce serait nous replacer dans la position de la question épineuse de la parité avec l'Italie.

Les Etats-Unis demandent le renouvellement pur et simple du traité de Washington.

Le Japon demande la parité avec les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, sur une base commune aussi peu élevée que possible.

Bien entendu, la France, opposée au maintien du traité de Washington, pense qu'un système de préavis à court terme serait la solution la meilleure.

L'Italie reste fidèle à sa demande de parité avec la France, ~~et exige d'accord tout au moins avec la France~~ bien qu'elle ne l'exprime pas : elle se garde de l'énoncer d'une façon nette cette fois. Elle est d'accord avec la France tout au moins pour l'aider sur la question quantitative.

Dans l'ordre qualitatif, beaucoup moins de différences :

La Grande-Bretagne demande la réduction de tonnage des

*et d'artillerie*

cuirassés et des croiseurs, et, pour la forme, la suppression des sous-marins.

Les Etats-Unis, opposés en principe à la réduction de tonnage des cuirassés et des croiseurs, se laisseraient faire tout de même, nous croyons le savoir, jusqu'à un certain tonnage.

Le Japon est partisan de la limitation qualitative, mais demande l'abolition des bâtiments intensifs, cuirassés et porte-avions; il ~~réclame~~ déclare qu'il n'accepterait pas la limitation qualitative si ses revendications quantitatives sont repoussées.

La France, en accord avec l'Angleterre pour la réduction de tonnage et d'artillerie des cuirassés et des ~~croiseurs~~ croiseurs; elle est même d'accord sur les chiffres.

L'Italie fait comme la France.

On peut donc dire que les cinq nations sont pour des diminutions qualitatives, que sur les cinq il y en a même quatre qui sont d'accord sur les chiffres, et qu'enfin sur ces quatre il y en a trois, la France, la Grande-Bretagne et l'Italie, qui ne lient pas le problème qualitatif au problème quantitatif, c'est-à-dire estiment que de toute façon il faudrait aboutir à des limitations qualitatives, même si on ne s'entendait pas sur les limitations quantitatives.

Ceci nous indique que la conférence comporte pour nous

un aspect technique et un aspect politique.

Au point de vue technique, il s'agit de rechercher pour chaque catégorie de navires de guerre la limitation de tonnage et de calibre maximum à adopter. ~~pour chaque qualité~~ C'est une affaire d'experts. Je vous donnerai là-dessus toutes les indications qui vous seront nécessaires.

L'aspect politique est plus grave, parce que dans une certaine mesure, malgré nos efforts dès le début de la conférence pour qu'on traitât par priorité le problème qualitatif, c'est l'autre procédure qui a prévalu. On bute sur le problème quantitatif.

Le ministre de la Marine, en ne  
peut guère compter sur la flotte russe."

"L'aspect politique est la limitation quantitative des flottes

conférence. Et voici les noms des délégués que nous avions constitué pour y assister. - Je rappelle que, comme vous avez pu le voir dans les journaux, l'Angleterre a fait l'avis, à cause de la longue durée que pourrait avoir la conférence et étant donné le précédent de 1856, qu'il convient, autant que possible, que ce ne fussent point des ministres qui se déplaçaient pour assister à Londres. Je trouve d'ailleurs que cet avis n'était pas mauvais. Les ministres ne pouvait rester continuellement à Londres, et comme on a tendance à les considérer comme les seuls négociateurs autorisés, la conférence risque de piétiner quand il n'y sont pas.

L'Angleterre donc nous a donné ce conseil - elle ne l'a point suivi pour son compte. C'est M. Bulwer Moushill qui dirige la conférence. Il n'y prend pas d'ailleurs une part absolument décisive; c'est plutôt M. Granville qui conduit les débats en son lieu.

Nous avons désigné comme chef de la délégation M. Gorbatchev, délégué en titre M. le vice-amiral Robert, inspecteur général des forces navales. - Quant à la maîtrise de la Baltique, on ne peut guère compter sur la flotte russe."

— Ici je répare une lacune en vous demandant d'asséoir M. l'amiral Durand-Viel qui répondra aux questions que vous voudrez bien vous poser.

— J'ajoute qu'il a été décidé qu'en tout état de cause le Ministre et le chef d'état-major se réservaient le droit d'assister à la conférence.

Voilà donc quel était l'aspect de la situation au seuil de la conférence. Et voici les noms des délégués que nous avions constitué pour y assister. - Je rappelle que, comme vous avez pu le voir dans les journaux, l'Angleterre a émis l'avis, à cause de la longue durée que pourrait avoir la conférence et étant donné le précédent de 1930, ~~qu'il~~ qu'il convenait, autant que possible, que ce ne fussent point des ministres qui se déplacent pour aller à Londres. Je trouve d'ailleurs que cet avis n'est pas mauvais. Les ministres ne peuvent rester continuellement à Londres, et comme on a tendance à les considérer comme les seuls négociateurs autorisés, la conférence risque de piétiner quand il n'y sont pas.

L'Angleterre donc nous a donné ce conseil - elle ne l'a point suivi pour son compte. C'est sir Multon Monsell qui dirige la conférence. Il n'y prend pas d'ailleurs une part absolument directe, c'est plutôt M. Craigie qui conduit les débats en son lieu.

Nous avons désigné comme chef de la délégation M. Corbi comme délégués en titre M. le vice-amiral Robert, inspecteur général des forces en Méditerranée, le premier officier général de la flotte après M. l'amiral Durand-Viel, ici présent. - Ici je répare une lacune en vous demandant d'accueillir M. l'amiral Durand-Viel qui répondra aux questions que vous voudrez bien vous poser.

- J'ajoute qu'il a été décidé qu'en tout état de cause le Ministre et le chef d'Etat-major se réservaient le droit d'assister à la conférence.

Notre second délégué en titre est M. Cardé, gouverneur général honoraire des colonies. Il a été choisi - à part sa qualité personnelle - comme représentant des colonies. Il était essentiel, surtout en présence d'un pays comme l'Angleterre qui fait siéger ses dominions en conférence, de marquer d'une façon précise que le problème colonial, le problème impérial, pour employer un mot à la mode, était pour nous étroitement lié au problème naval. M. Cardé, par sa présence même, nous a rendu à cet égard, dans l'ordre diplomatique et politique, les plus grands services.

Nos délégués adjoints sont : M. Cambon, conseiller d'ambassade à Londres; le contre-amiral de Parqueleu, cheville ouvrière de la conférence au point de vue technique; le capitaine de vaisseau de Leusse; M. Jean Paul-Boncour, secrétaire d'ambassade, secrétaire de la conférence. Puis des experts dont il est inutile de vous donner les noms.

Quelles ont été les instructions techniques données pour la conférence de Londres ? Je vous demande la permission de lire les cinq ou six pages qui constituent ce document officiel. Je crois d'ailleurs que le grand intérêt de ces séances de commission est beaucoup moins de vous donner un exposé général que la plupart d'entre vous connaissent en quelque sorte par avance, que de vous mettre en contact avec des documents qu'il me serait impossible de communiquer en séance publique et que vous avez grand intérêt à connaître.

(M. le ministre de la marine donne lecture des instructions données.)

Voilà l'essentiel des instructions données à nos délégués. Elles ont été précisées par un cahier plus considérable.

La Conférence s'est ouverte dans les conditions que vous savez. Ces instructions données aux délégués navals ont été accompagnées d'instructions analogues sur le plan politique données par le ministre des affaires étrangères à ses délégués.

La déclaration que M. Corbin a prononcée à l'ouverture de la conférence n'a été que l'application de ces instructions présentées sous une forme à la fois plus générale et plus nuancée. Elle a été conçue en termes assez précis, assez nets pour qu'à ce point de vue là, elle ait fait un assez bon effet dans les milieux navals à Londres. Il a semblé que la rédaction du discours d'ouverture du délégué français était peut-être accompagnée d'un peu moins de floritures que dans les autres cas. C'est un peu - je dois le dire - à mon instigation. Ce n'est pas que j'aie fait cette rédaction. Elle a été faite par les collaborateurs de M. Laval et les miens. J'ai supplié ces messieurs de faire des documents qui, à la traduction, représentassent quelque chose de clair.

Nous oublions quelquefois, dans ces conférences étrangères, que quand nous employons la langue française avec les nuances dont nous avons l'habitude de l'agrémenter, il y a des risques de traductions qui peuvent déformer la pensée de l'auteur du discours. Une espèce d'impression de vague, de fumée se dégage de certains de ces discours, les étrangers et notamment les Anglo-Saxons

étant beaucoup moins aptes que nous à saisir ces nuances.

A cet égard, je dois le dire, d'après des appréciations que j'ai lues dans le Times et d'autres journaux anglais, on a été enchanté de la clarté de la déclaration française

Quelle a été l'impression d'ensemble ?

(Lecture est donnée d'un document : impression d'ensemble sur les travaux de la conférence navale, période du 9 au 16 décembre 1935.)

Quel ~~est~~ a été l'épilogue de cette partie de la conférence. A la séance du mardi 17 décembre, à la suite de longues conversations privées dont la trace a été aperçue facilement, la Grande Bretagne a fini par proposer une formule qui, à ses yeux, doit arranger le problème quantitatif. Il y a une formule proposée pour être insérée dans le traité et une formule de déclaration unilatérale qui doit être remplie ou observée en conformité de cette formule générale.

La formule générale insérée dans le traité suivant la proposition faite par les Britanniques, est assez curieuse. Comme j'ai essayé de la définir sommairement, c'est l'érection de la clause de sauvegarde en droit commun. Au lieu de faire de la clause de sauvegarde une espèce d'exception anormale, on en fait le principe même du mécanisme et c'est le programme lui-même qui apparaît comme une sorte d'exception.

(Lecture est donnée de la formule.)

Vous voyez l'ensemble des précautions prises pour dire aux Japonais : oui, nous allons vous demander un programme de six ans, car c'est de six ans qu'il s'agira en réalité, mais c'est une indication. Le droit de chaque puissance de faire les bateaux qu'elle veut est reconnu. Il s'agit de ses besoins actuels. Tout cela peut dépendre des circonstances.

(Lecture est donnée du document.)

Bien entendu, conformément aux instructions qui l'avaient été données, nos délégués ont appelé le Gouvernement à le secours. Ils nous ont suggéré eux-mêmes une attitude que nous leur avions invités à adopter.

Comme il ne restait que deux jours avant la séparation déjà prévue de la conférence, nous leur avons dit : oui, vous avez raison; vous allez poser le plus de questions possible de façon que tout cela soit éclairé par le menu. Quand vous reviendrez ici nous réexaminerons la question à fond de façon à ne pas nous lier pour une période de six ans. C'est le retour au ratio~~n~~ de Washington. Mais pour ne pas avoir l'air de gens qui veulent purement et simplement proposer des fins de non recevoir, vous pouvez d'ores et déjà laisser entrevoir qu'il ne peut pas être question dans votre esprit de programme à six ans, que vous en revenez volontiers, comme vous l'avez fait prévoir avant la conférence, dans un certain nombre

de conversations, en nous en tenant à des déclarartions très loyales, à une très courte période. Cela reste notre principe essentiel.

Nous avons pensé à un an. Je ne sais pas jusqu'à quel point on ne pourrait pas allonger la ficelle. Le principe est de ne pas dépasser une période très courte.

Nous sommes en présence d'une nation dont vous connaissez le dynamisme, qui a commencé à fabriquer des bateaux. Il serait imprudent de se lier pour une période longue. C'est une question sur laquelle nous n'insistons pas assez. On peut en échanger l'idée sans hérésie. Il y a pour nous une question de prestige à ne plus laisser hiérarchiser les flottes, d'autant plus que cette hiérarchisation ne peut pas, par définition, nous profiter à nous.

Le Japon a intérêt à nous arrêter de façon à faire figure de super puissance navale. L'Angleterre a un intérêt très net, ne fût-ce que pour la Méditerranée, à réduire notre flotte. La raison n'est pas à exterminer dans une conférence, mais elle est très sérieuse.

Comment se résoudra cette question ? Je n'en sais rien. Depuis les questions posées conformément à nos instructions données par nos délégués sur la formule proposée par les Britanniques, il semble que le Japon qui nous avait donné l'impression de se laisser aller dans cette formule, s'est un peu repris. Voyant les objections faites par la France, il se sent un petit point d'appui. Le

Italiens ont parlé dans le même sens que nous. Nous verrons ces messieurs ces jours-ci et nous examinerons ce qui est à leur dire. C'est une des raisons pour lesquelles j'ai tellement tenu à vous consulter, à vous mettre au courant comme je l'ai fait à la Chambre. J'ai intérêt à savoir et même dans une certaine mesure, à faire savoir que les commissions des deux assemblées sont d'accord avec le Gouvernement sur ce double principe : d'une part, en matière de limitation qualitative, le plus de libéralisme possible et le plus d'action dans le sens de la restriction, de façon à empêcher la course aux armements; d'autre part, dans l'ordre quantitatif, extrême prudence dans le temps, pour qu'il ne soit pas dit que la France avec le Japon fait une espèce d'obstacle à toute limitation quantitative, en tenir pour les programmes à un an et mettre tout même les constructions sur la place publique, mais pas pour des délais supérieurs à un an.

À la Chambre, parmi certains membres, non des moins compétents de la commission de la marine, j'ai vu se glisser une solution assez curieuse, assez intéressante. Elle demande à être examinée à fond. J'ai fait part à l'amiral Durand-Viel, à la sortie, de mon adhésion. Certains membres de la commission ont tendance à dire : vous pouvez adopter la proposition britannique sous une forme à peine modifiée en apparence; vous pourriez dire aux Britanniques : nous voulons bien un programme à six ans. Vous dites vous-mêmes qu'il faut tenir compte, surtout en ce moment, des modifications que les

circonstances peuvent apporter à tout programme. Vous faites fonctionner la clause de sauvegarde, presque par force à l'avance. Nous proposons quelque chose de plus apaisant : c'est de demander à chaque puissance de vous déclarer pour six ans, non point le minimum, mais le maximum de ce qui est exigé par sa situation, quit à elle, au moyen de préavis annuel, à vous indiquer, d'année en année qu'elle n'a, en quelque sorte, pas besoin de ce plafond total.

La France viendrait en disant : c'est bien simple, nous déclarons pour six ans l'équivalent d'un tonnage de 850.000 tonne. Nous ne pensons pas avoir, en aucune circonstance, à dépasser ce tonnage. Nous sommes forcés de le prévoir. Nous vous indiquerons tous les ans ce que nous faisons. Il y a 9 chances sur 10 pour que ce total ne soit jamais atteint par nous.

Nous éluderions ainsi le problème de la hiérarchisation. C'est une suggestion que je vous livre en passant.

Voilà ce que j'avais à vous dire sur la conférence de Londres. Je suis à votre disposition pour recueillir de vous toute demande de renseignements qu'il vous plairait de me faire.

M. LUIS TISSIER. Cela semble très raisonnable.

M. LE MINISTRE. Je crois que nous sommes à peu près dans la vérité. Vous ne voyez rien, pour les limitations qualitatives en particulier, qui puisse vous choquer ?

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. L'exposé de M. le ministre me paraît très clair. Evidemment, ce sont des tractations diplomatiques qui vont se prolonger indéfiniment. L'important, c'est de construire. Vous êtes en somme largement en deçà des possibilités que vous laissait le traité de Washington qui n'expire qu'en 1937.

M. LE MINISTRE. Nous ne sommes plus très en deçà maintenant.

M. LE VICE AMIRAL DURAND-VIEL, chef d'Etat-Major général Commissaire du Gouvernement. Nous n'avons plus qu'une marge de 26.000 tonnes.

M. LE PRESIDENT. 18.000 tonnes.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Il n'y a plus un cuirassé de marge.

M. LE MINISTRE. Dans les autres catégories, nous n'avons pas de limitation.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Comme constructions neuves, au point de vue des évènements qui peuvent se passer, vous êtes nettement en retard sur l'Allemagne d'abord. Je ne parle pas de

l'Angleterre, l'<sup>de</sup>Amérique, ni du Japon. Vous auriez une action navale prochaine, vous seriez très gênés pour les grosses unités. Vous avez des cuirassés refondus très inférieurs aux bateaux allemands en service du type Deutschland.

M. LE MINISTRE. Ils sont inférieurs comme vitesse. C'est tout !

M. LE PRESIDENT. Et comme artillerie ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Les Deutschland sont armés du 280. Nous avons à leur opposer un vieux 340.

M. LE MINISTRE. L'hypothèse de l'Allemagne a surgi assez brusquement.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Ne dites pas cela au Séna monsieur le ministre. En juillet 1931, M. Charles Dumont qui était à ce moment-là ministre de la marine, a entendu les réflexions d'un certain nombre d'entre nous sur l'armement possible et probable de l'Allemagne. A ce moment-là, on s'est décidé à mettre en principe le premier Dunkerque en chantier.

M. LE PRESIDENT. A l'étude !

M. LE MINISTRE. On l'a voté en 1932.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. On l'a voté au Sénat en juillet 1931. Il a été voté par la Chambre en mars ou avril 193

M. LE MINISTRE. On a voté une première fois à la Chambre et au Sénat à la condition de rapporter les caractéristiques. On a, en quelque sorte, pris en considération. Les caractéristiques ont été rapportées par moi en mars 1932. Il n'a pas été mis en chantier tout de suite.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Il a été mis en chantier six mois plus tard en octobre ou novembre 1932.

M. LE PRESIDENT. Quand les Chambres se sont séparées pour les élections, vous aviez le champ libre pour passer les commandes.

M. LE MINISTRE. Les résistances des commissions étaient telles que c'était difficile.

M. LE PRESIDENT. La Chambre de 1932 venant, il a fallu négocier pendant des mois.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. - Laissons ce point de vue historique de côté et voyons les faits. Si nous étions en présence d'évènements graves du côté de l'Allemagne au printemps prochain, notre situation ne sera pas facile. Sans doute notre chef d'Etat-major général a pris, d'accord avec vous et avec le Gouvernement, des mesures appropriées. Mais enfin, à mon sens, il ne s'agit pas d'une tractation diplomatique qui va durer des années : il s'agit de construire dans la plus large mesure de nos moyens, d'obtenir des Finances les crédits nécessaires pour ~~essayer~~ hâter les constructions, car nous sommes très en retard.

M. LE PRESIDENT. - En ce qui concerne les deux premiers 26.000 tonnes, il n'y a aucun ~~retard~~ retard, je crois.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Pas du tout. Il y a eu quelques difficultés pour le financement du "Strasbourg", mais cela ne nous a nullement retardés.

Les bateaux seraient prêts beaucoup plus vite si l'artillerie ne les retardait pas, mais ce n'est pas du tout un retard anormal. L'artillerie est toujours lente.

Je pense que le "Dunkerque" sera en ~~service~~ <sup>essais</sup> au printemps de 1936 et en service à la fin de 1936.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Il faut toujours prévoir un petit battement. Admettons que l'il sera en service au printemps de 1937.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE . - Au premier janvier de 1937 : c'est le terme prévu.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Cela nous laisse dans une situation assez préoccupante.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est pas d'aujourd'hui que nous l'avons prévu.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Les tractations diplomatiques, je sais ce qu'est ce genre de choses. Elles vont durer très longtemps. Au fond, le bon côté de l'affaire, c'est qu'à partir du premier janvier 1937 nous serons parés.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Vous venez de toucher un point important. Mais chaque semaine nous approche de l'échéance.

M. LE COMTE DE BLOIS.- Mais si vous trouviez en face de vous des parlementaires qui, pour des raisons que nous avons connues, voudraient ralentir la cadence des crédits de la marine, la situation sérieuse deviendrait grave.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Je ne le crains pas, pour deux raisons. D'abord, si pareille chose survenait, ce qui est acquis est tout de même acquis : je ne vois pas la Chambre arrêtant des travaux en cours. D'autre part, je peu rendre ici un hommage sincère à mes collègues de la Chambre je crois avoir remarqué dans tous les partis les meilleures dispositions en ce qui concerne la marine. Hier, à la commission de la marine de la Chambre, toutes les fractions

se trouvzient représentées. Je vous ferai même une confidenc curieuse : c'est un article de l'Humanité, l'autre journ qui nous exhortait vigoureusement à tenir bon sur la question navale. (Sourires.)

M. LE PRESIDENT. - C'est l'esprit de Staline.

M. BERGEON. - Je voudrais demander où nous en sommes de notre 35.000 tonnes.

Etant donné ce que vous disiez tout à l'heure des réduc- tions qualitatives, s'il intervenait à la conférence un accord pour réduire le tonnage des cuirassés, seriez-vous disposé à abandonner le 35.000 tonnes en construction et les deux en projet ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- En aucune façon. La partie des instructions que je vous ai lue à ce sujet a pu vous échapper, étant rédigée de façon rapide. Mais les ~~instructions~~ instructions comportent un paragraphe intitulé "mesures transitoires" indiquant qu'en aucune façon ne ne renoncerions à ces constructions.

Votre question vient tout à fait à point, parce qu'on pourrait s'imaginer, surtout depuis qu'on sait ou qu'on croit savoir que les Italiens n'apportent plus à leurs constructions la même activité qu'à un certain moment, que nous puissions nous dire prêts à modifier notre type, à descendre

à 32.000, à 30.000 tonnes. Nous ne nous laisserons pas engager dans cette voie.

M. VERGEON. - Pourriez-vous nous indiquer approximativement la date de la mise en service du 35.000 tonnes ?

M. le vice-amiral DURAND-VIEL, commissaire du Gouvernement. La date était fixée à décembre ~~1939~~; elle a été reportée au mois de janvier.

M. BERGEON. - Alors c'est pour le commencement de 1940 ?

M. le vice-amiral DURAND-VIEL. - Il sera en service en 1940, je crois même plus tôt. C'est trois ans de délai.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Ce n'est pas d'ailleurs, comparativement aux chantiers étrangers, une différence énorme.

M. LOUIS TISSIERS. - C'est un tiers en plus par rapport aux chantiers étrangers, l'Allemagne notamment.

M. LE PRESIDENT. - L'Allemagne a trois équipes...

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Seulement l'Allemagne donne l'impression d'être un peu gênée pour l'artillerie. Mettre des 280 sur le "Deutschland", c'est l'indice qu'on veut aller vite.

M. le vice-amiral DURAND-VIEL. - Ils n'ont pas voulu créer un modèle nouveau.

M. BERGEON. - Une autre question. Monsieur le ministre, vous avez parlé tout à l'heure de l'éventualité d'un Locarno méditerranéen. Quelle serait la position que prendrait la France dans cet accord ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Amiral, je vous laisse la parole.

M. le vice-amiral DURAND-VIEL. - On n'a pas approfondi la question, ce n'était pas de notre ressort. Seulement c'était une association des intérêts britanniques, français et italiens depuis l'Ethiopie, depuis ~~l'Egypte~~, en passant par l'Egypte, jusqu'à la frontière du Rhin.

M. BERGEON. - Cela ne m'étonnerait pas que les Britanniques, à la suite des événements présents, soient particulièrement désireux de réaliser cet accord.

M. le vice-amiral DURAND-VIEL. - Seulement, pour le moment ils ne sont pas très pressés, parce qu'ils ne veulent pas avouer qu'ils sont dans l'embarras en Méditerranée. Ils sont d'avis de tenir le coup et de garantir d'eux-mêmes leur puissance navale. Vous connaissez la déclaration de M. Winston-Churchill : "Nous ferons l'impossible pour garder notre position."

Si par la suite les choses s'arrangent, il est possible qu'ils en viennent à cette conception. Autrement, il leur faudrait des sommes formidables pour tenir en Méditerranée.

M. LE COMTE DE BLOIS. - C'est surtout au point de vue des bases que vous parlez ?

M. le vice-amiral DURAND-VIEL. - Et aussi parce que maintenant, avec l'introduction des avions et des sous-marins, la suprématie navale, dans les mers étroites, devient beaucoup plus difficile à assurer.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Excusez ma question, mais le Lord de l'Amirauté ne vous a-t-il pas parlé de l'éventualité d'utiliser Bizerte ?

M. le vice-amiral DURAND-VIEL. - C'est le paragraphe 3 de l'article XVI. M. le Président du Conseil a dit qu'il était lié par ce paragraphe.

M. DE COMTE DE BLOIS. - C'est-à-dire que vous avez répondu que, le cas échéant...

M. le vice-amiral DURAND-VIEL. - C'a été dit publiquement.

M. BRGEON. - Une considération qui a sa valeur :

Sans doute les Anglais seraient assez désireux d'arriver à un accord dans le sens d'un Locarno méditerranéen, pour ménager encore mieux leurs communications. Mais est-ce notre intérêt à nous Français ?

Je ne vous cache pas que lorsque j'ai vu la suite des

événements, depuis que la flotte anglaise est en Méditerranée, j'ai pu me rendre compte qu'elle est d'une maîtrise indiscutable, au moins pour peser sur les décisions iraliennes. Elle peut sans doute être en conflit avec l'Italie, être menacée par l'aviation italienne. Mais par la seule présence de sa flotte, la Grande-Bretagne exerce l'hégémonie en Méditerranée, et cela fait d'elle l'arbitre de la situation européenne.

Or nous avons un petit litige dans l'Inde pour une band de terre entre Madras et Pondichéry. Supposons que le conflit s'aggrave, en arrive à des mesures d'ordre militaire, aggressives : nous serions dans la même situation. Actuellement l'Angleterre peut nous gêner considérablement et de même que nous avons eu autrefois l'incident de Facho da parce que nous n'avions pas à ce moment une flotte, sinon capable de tenir tête à la flotte anglaise, du moins capable d'imposer le respect, il a fallu nous incliner.

Vous voyez la situation que nous avons dans le bassin méditerranéen. Cela me préoccupe assez. Je ne sais pas si dans ces conditions il ne conviendrait pas, dans le bassin méditerranéen tout au moins, de faire cette politique d'entente, de façon à obliger l'Angleterre à compter avec la France aussi bien qu'avec l'Italie. Avec un Lécarno méditerranéen, nous serions dans une situation plus défavorable.

M. LE PRESIDENT.- A première vue, je n'aperçois pas en effet la solution qui nous permettrait d'avoir un gros intérêt à un Locarno méditerranéen.

Seulement, d'un point de vue strictement naval, en comprenant même dans le terme naval tout ce qui peut concerner l'aéronautique, la flotte anglaise, malgré la faiblesse de ses bases, reste extrêmement puissante, même au regard, pour l'instant tout au moins, de ~~la~~ l'Italie et de la France réunies, parce que la supériorité de ses vaisseaux de ligne est considérable; et il sera toujours un peu de même, parce que nos gros vaisseaux de ligne, étant donné certaines conditions politiques que vous connaissez, ne sont pas faits *a priori* pour la Méditerranée, mais pour répondre aux nécessités d'autres théâtres.

M. LE COMTE DE BLOIS.- M. le chef d'état-major général attaché une grosse importance aux bombardements par avions, surtout dans une mer resserrée ?

M. le vice-amiral DURAND-~~VIEL~~ .- Certainement. ~~quand~~ Quand on voit les bases de Tripolitaine...

M. LE COMTE DE BLOIS.- Localisé à la Méditerranée, le conflit vous paraîtrait plutôt à l'avantage de l'Italie ?

M. le vice-amiral DURAND-VIEL. - On ne peut pas le dire, seulement il y a un risque considérable.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- En tout cas, il ne faudrait pas s'imaginer qu'à l'heure présente l'Italie pourrait facilement faire des raids d'aviation en partant de ses bases italiennes.

M. LE COMTE DE BLOIS.- Mais de celles de Libye ?

M. le vice-amiral DURAND-VIEL .- De Rhodes et de Beyrouth elle peut aller à Alexandrie.

De même que nous, les Anglais-Britanniques, nous donnent plus satisfaction et pour certains sur un pied d'égalité, même de supériorité à l'égard de la puissance des aviations étrangères à l'exception des Etats-Unis qui sont hors de notre. Mais cela a fait indéniablement avec un retard, que je ne pourrai pas spécialement à mon constructeur, grâce à l'absence de l'Air, qui vient à des couches beaucoup plus profondes que vous connaissez. Mais certainement - et le général Bégin s'y informe de son mieux - il faut que nous sortions de ces espèces de retard techniques qui semble faire partie en France de mécaniques des constructions aéronautiques.

M. LOUIS TISSIER. - C'est précisément ce travaille que je suis.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Maintenant on travaille en série, est-ce parce que la demande est trop importante, ou que le constructeur les construites ? Est-ce parce qu'il faut trop de difficultés à la fois sur les prix et sur le retard de la construction ? Toujours est-il que les dernières vont entrer en service avec un retard de près d'une année.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Au sujet de l'aéronautique maritime, voici ce que je voulais vous dire.

Les longs exposés qui vous ont été faits sur la rénovation du matériel aéronautique maritime se sont traduits en fait par une amélioration très régulière, mais dont je suis dans l'obligation de vous dire qu'elle n'est pas entièrement conforme à nos prévisions de temps.

Les nouveaux matériels, les Lioré de bombardement, les Devoitine de chasse, les Bréguet-Bizerte, nous donnent pleine satisfaction et nous mettent sur un pied d'égalité, sinon de supériorité à l'égard de la plupart des aviations étrangères, à l'exception des Etats-Unis qui sont hors de pair. Mais tout cela se fait incontestablement avec un retard que je ne reproche pas spécialement à mon constructeur, qui est le département de l'Air, qui tient à des causes beaucoup plus profondes que vous connaissez. Mais certainement - et le général Denain s'y efforce de son mieux - il faut que nous sortions de cette espèce de retard endémique qui semble faire partie en France du mécanisme des constructions aéronautiques.

M. LOUIS TIESIER. - C'est parce qu'on ne travaille pas en série.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Maintenant on travaille en série. Est-ce parce que le contrôle est trop minutieux, comme le prétendent les constructeurs ? Est-ce parce qu'ils font trop de difficultés à la fois sur les prix et sur le déroulement de la construction ? Toujours est-il que les Devoitine vont entrer en service avec un retard de près d'une année

sur les prévisions.

M. LOUIS TISSIER.- Ils ne sont pas outillés pour travailler en série.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Si, maintenant on command de bonnes séries, et les constructeurs ont tendance à nous répondre que nos séries sont plutôt trop faibles.

M. LOUIS TISSIER. - Je parle des séries de l'usine.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Ah! cela, c'est autre chose.

M. LE COMTE DE BLOIS.- Vous avez bien voulu, monsieur le ministre, dire à la commission l'année dernière que vous vous efforceriez de réduire le nombre des types d'appareils. Avez-vous fait quelques progrès en ce sens ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Nous avons une tendance particulière à unifier l'aviation d'exploration et de bombardement.

M. LE COMTE DE BLOIS .- Au point de vue du stock de munitions d'avions, où en êtes-vous ?

M. le vice-amiral DURAND-VIEL. - Il est constitué qu complet.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Vous avez vos grosses bombes ? Avez-vous des bombes incendiaires aussi ?

M. le vice-amiral DURAND-VIEL. - Nous n'en usons pas. Nous avons le stock de l'Air, si c'était nécessaire.

M. BERGEON. - Monsieur le ministre, vous avez dit tout à l'heure que vous regrettiez les retards dans la mise en service des appareils que nous attendons à la marine. En fait on peut dire qu'en partie tout au moins, en dehors de nos formalités administratives, les constructeurs sont à l'origine de ces retards. Mais je vous demanderai les raisons de retards qui semblent moins explicables.

Lorsque vous nous avez fait le plaisir de nous inviter à la revue navale pour visiter nos deux escadres réunies, nous avons profité de ce séjour pour nous rendre à la base de Lanvéoc-Poulmic. Nous avons vu l'état des travaux. Il nous semble qu'ils sont conduits avec une lenteur désespérante. Ce sont bien des ingénieurs maritimes qui conduisent ces travaux. Est-ce que l'Air est pour quelque chose dans les retards apportés à la mise au point de cette base de Lanvéoc-Poulmic ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Voici une petite note à ce sujet :

"Les travaux de terrassement sont achevés, ...  
l'issue.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Si au point de vue des appor-  
sions, vous avez ce qu'il vous faut ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Cela n'est plus extrêmement  
loin. Le Comité militaire - c'est la réunion des ministres  
de la défense nationale et des chefs d'état-major, sous la  
présidence du Président du Conseil - qui a fonctionné de  
façon particulièrement active sous le ministre précédent  
parce qu'à ce moment nous avions eu quelques inquiétudes, -  
vers février ou mars 1935 - n'avait chargé le président le  
travaux d'une sous-commission destinée à étudier  
l'état de nos stocks, et je parle à la fois des stocks de  
démarrage, c'est-à-dire de tous les stocks nécessaires pour  
durer la période où on réadapté les usines, et de volonté  
de sécurité constitué par les stocks nécessaires pour pré-  
voir certains risques de guerre, ainsi tout ce qui concerne  
la mobilisation industrielle.

Cette sous-commission a tenu huit séances très étiles,  
avec tous les délégués des ministères et a abouti à un  
rapport d'ensemble très intéressant. Je déjh, dans les dif-  
férents projets spéciaux qui vous ont été aussi soumis au  
mois de mai ou juin, vous avez vu certains crédits desti-  
nés à rétablir la valeur de nos stocks.

C'est un retard dont maintenant nous voyons tout de même l'issue.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Et au point de vue des approvisionnements, vous avez ce qu'il vous faut ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Cela nous mène extrêmement loin. Le Comité militaire - c'est la réunion des ministres de la défense nationale et des chefs d'état-major, sous la présidence du Président du Conseil - qui a fonctionné d'une façon particulièrement active sous le ministère précédent - parce qu'à ce moment nous avons eu quelques inquiétudes, ~~vers~~ vers février ou mars 1935 - m'avait chargé de présider les travaux d'une sous-commission destinée à ~~évidemment~~ étudier l'état de nos stocks. Et je parle à la fois des stocks de démarrage, c'est-à-dire de tous les stocks nécessaires pendant la période où on réadapte les usines, et du volant de sécurité constitué par les stocks nécessaires pour prévoir certains risques de guerre, enfin tout ce qui concerne la mobilisation industrielle.

Cette sous-commission a tenu huit séances très utiles, avec tous les délégués des ministères et a abouti à un rapport d'ensemble très intéressant. Et déjà, dans les différents projets spéciaux qui vous ont été ~~reçus~~ soumis au mois de mai ou juin, vous avez voté certains crédits destinés à rétablir la valeur de nos stocks.

Ils avaient été atteints en grande partie, surtout au ministère de la guerre et au ministère de l'air, par des économies peut-être excessives réclamées à ces départements et dont ils s'étaient revanchés, si je puis dire, sur les stocks existants.

En ce qui concerne l'essence en particulier, la situation était et est encore assez grave. Mais des mesures très sérieuses ont été prises non seulement pour que ces stocks soient portés à une période dépassant plusieurs mois, mais il a même été entendu qu'en matière d'essence on dépasserait de beaucoup le nombre de mois qui est généralement envisagé pour les stocks des autres catégories.

Ainsi, il a été ~~xxx~~ dûment arrêté que pour le mazout nous nous tiendrions à quatre mois et demi de stock environ. C'est le délai qui nous permettra de voir clair. Pour l'essence d'aviation, on avait pensé d'abord à 18 mois; en dernier lieu on s'est arrêté à 12 mois de stock.

M. LE MINISTRE. Pour l'essence d'aviation, il n'y a pas seulement une question de quantité; il y a une question très délicate de quantité qui se pose. Les avions exigent de plus en plus une essence très raffinée ou purifiée à je ne sais combien d'octanes. Cela se heurte à des difficultés de raffinage d'autant plus grandes que quand vous faites une essence de cette sorte, le sous-produit qui est laissé, qui peut constituer le mazout, n'est pas bon. Les pétroles qui vous donnent une excellente essence d'aviation vous donnent un mauvais mazout. Les pétroles qui vous donnent un excellent mazout, vous donnent une mauvaise essence d'aviation. C'est un problème de qualité, très difficile.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Des usines déjà prévues vous le permettent. Vous avez également une flotte de pétroliers

M. LE MINISTRE. Oui !

M. LOUIS TISSIER. N'avez-vous pas de pétrole de Bornéo, des anciennes fournitures de la guerre de 1914 ? Vous aviez tout ce qu'il fallait pour faire de l'essence admirable.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Il n'y a que certains pétroles de l'aviation.

M. LOUIS TISSIER. Tous ces pétroles traités par des acides donnaient des essences de premier ordre.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. On est beaucoup plus difficile pour les qualités d'essence.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. C'est le pétrole de l'Ira qui est votre pétrole ?

M. LOUIS TESSIER. Il a du soufre qui reste toujours.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Il n'y a pas beaucoup de puits qui donnent de l'essence d'aviation.

M. LE MINISTRE. Il y a la grosse question des succédanés dont la sous-commission s'est occupée. Malgré tous les efforts qui ont été faits, les succédanés sont singulièrement coûteux. On ne peut arriver qu'à des quantités hors de proportion avec celles qui sont nécessaires. Malgré des efforts gigantesques, les Allemands ne sont arrivés à produire que 800.000 à 900.000 tonnes d'essence ou de pétrole synthétique. Ce sont des quantités qui ne répondraient pas aux besoins du temps de guerre.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Vous avez prévu des abris

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Les abris coûteraient très cher. Nous prévoyons la dissémination dans des endroits

bien choisis et l'augmentation des stocks.

M. LE PRESIDENT. Il y a tout de même quelques abris.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Pour l'essence maritime. Tout notre système vient d'être organisé par le service des poudres pour que nous soyons alimentés sur les services généraux de l'air.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Le service des poudres nous avait dit que, comme abri, il n'y avait que la dispersion.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. La dispersion et le camouflage donnent des résultats en prévoyant des stocks considérables. Le stock est limité par la conservation de l'essence d'aviation qui, au bout de 7 ou 8 mois, devient gommeuse.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Vous avez en somme une quantité d'essence suffisante pour assurer ...

M. LE MINISTRE. Pas encore ! Cela va être vite fait.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Les mesures vont être prises à brève échéance.

M. LE MINISTRE. Dans deux ou trois mois.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. C'est une question primordiale !

M. LE MINISTRE. Elle est tellement importante qu'on se pose la question de savoir si on aurait assez d'essence dans le monde si un conflit se généralisait.

M. LOUIS TISSIER. N'êtes-vous pas sur le point d'employer des moteurs à huile lourde ?

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT. Ce n'est pas tout à fait au point. Au ministère de l'air, on hésite car le moteur à huile lourde ne permet pas des vitesses très élevées.

M. LOUIS TISSIER. A la dernière réunion de la commission de contrôle de la défense nationale, le ministre de l'air nous déclarait que c'était au point.

M. LE PRÉSIDENT. Deux moteurs sont en cours de construction : un Clerget et un Rochefort.

M. BERGEON. A quoi attribuez-vous les retards de sortie des Bréguet Bizerte ?

M. LE MINISTRE? J'ai une petite note à ce sujet.

(Lecture est donnée de ce document.)

Ce qu'il y a de très ennuyeux, c'est qu'on s'est avisé de certaines choses alors que c'était sorti.

M. BERGEON. Avez-vous commandé un certain nombre d'auto-gyres ?

M. LE MINISTRE. 5. Ils remplaceront les ~~saucisses~~.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le ministre, au nom de la Commission, je vous remercie. Nous continuerons à nous tenir en rapports avec vous pour le bien de la marine.

(M. le ministre se retire.)

(La séance est levée à quatre heures quarante cinq minutes.)

## COMMISSION de la MARINE

Séance du Mercredi 19 Février 1936

Présidence de M.RIO, président de la Commission

## AUDITION de Monsieur PIETRI

Ministre de la Marine

*( accompagné de  
l'amiral Odéon Lal )*

M. LE PRESIDENT. Nous ne vous avons pas, monsieur le ministre, envoyé de questionnaire pour vous permettre toute liberté dans votre exposé sur les conversations de Londres. Libre carrière vous est donc donnée. Nous vous entretiendrons, après votre exposé, d'une question qui a été l'objet de nos préoccupations.

Nous avons appris qu'un collègue disparu et pour lequel nous avions autant d'affection que d'admiration avait formé le projet de réunir, en cas de conflit, sous une seule autorité le commandement des forces militaires maritimes et aériennes de la France. Vous nous parlerez si vous le voulez bien du haut commandement; cela intéressera au plus haut point la commission de la marine qui a eu des inquiétudes.

M.PIETRI, ministre de la marine. J'ai toujours

cru qu'il y a un très grand intérêt à ce que les commissions de la marine tant à la Chambre qu'au Sénat puissent être mises au courant des pourparlers de Londres qui prennent en ce moment une tournure plus grave plus étendue que ne le comporterait un seul accord naval. Je pense que ces commissions de la marine, dans l'une l'autre assemblée, ne doivent pas être seulement informées par le ministre de l'état des négociations en cours mais puissent être appelées, si elles le sollicitent, à lui donner un conseil, un directive, ou le cas échéant de manifester leur hostilité qui, dans certains cas, peut-être légitime à l'encontre de certaines tendances possibles.

Autrement dit, le ministre éprouve le plus vif besoin de votre concours éclairé.

Vous m'excuserez si mon exposé est assez court pour un sujet aussi grave; je me réserve pour un certain nombre de développements plus considérables.

Je n'ai pas besoin de vous dire dans quelles conditions la Conférence de Londres, actuellement ~~en cours~~ <sup>lors</sup>, s'est réunie. Il s'agissait d'appliquer purement et simplement une des clauses essentielles du traité de Washington qui prévoyait qu'au terme de son expiration, une nouvelle Conférence se réunirait pour envisager non pas la reconduction pure et simple - elle serait résultée d'une absence de préavis - mais un renouvellement pur et simple.

À la fin de 1934, le Japon, profitant d'une clause essentielle du Traité de Washington, a déclaré qu'il le dénonçait, en tant qu'il pouvait revaloir à partir de janvier 1937. Vous vous rappelez, dûment approuvée par la commission de la marine du Sénat, l'attitude de la France en cette matière. La France n'a pas à faire une dénonciation aussi brutale, étant donné qu'elle savait pertinemment que le Japon s'en chargerait.

Le 31 Décembre 1934, quelques jours après que le Japon eût dénoncé, pour son compte, la convention de Washington, la France a fait une déclaration qui, en substance, arrivait à déclarer aux autres puissances signataires que si le Japon n'avait pas dénoncé, c'est la France qui aurait été obligée de le faire.

Vous le savez mieux que personne, vous Sénat. Vous n'avez ratifié le traité qu'avec des réserves formelles. Le Traité de Washington ne nous donnait pas satisfaction. Il offrait un très grand défaut pour nous. Vous savez à quel moment : la marine française complètement épuisée par la guerre, alors qu'il ne s'était pas fait un effort de reconstruction pendant la guerre et au lendemain; la marine française se présentait à Washington dans un véritable état d'infériorité et de faiblesse. Il en a été profité pour la mettre à un rang qui ne correspondait pas au sien. Elle a accepté que, pour les bateaux de ligne, elle soit sur le même plan que l'Italie. On en est arrivé à des frictions entre l'Italie et la France.

"ous avons été à la Conférence avec cette idée bien arrêtée de ne jamais accepter aucune hiérarchie navale.

Vous savez comment, au point de vue de la méthode de travail, il s'agissait de se prononcer sur le problème quantitatif. C'est le cas de toutes les conférences navales. Il s'agit de savoir à combien de bateaux on aura droit pendant la convention, de quel tonnage unitaire seront les bâtiments de chaque catégorie. De suite, la question qualitative a été empoisonnée par l'attitude extrêmement décidée du Japon, résolu à poser le fameux principe du ~~fixé~~ plafond commun; le Japon se prétendant fortement lésé et diminué par la proportion 5/5 Amérique-Angleterre, 3 Japon, 1,75 France et Italie; le Japon se prétendant victimé par cette proportion, prétendait qu'il n'accepterait aucune négociation navale d'aucune sorte s'il n'était pas admis dès l'abord que toutes les nations auraient le droit, pendant la durée de la conférence, d'envisager exactement le même nombre de bâtiments; et s'il ne s'était encore agi que d'un plafond commun, fixé à la hauteur des flottes des puissances les plus importantes, cela aurait été encore possible. Mais le Japon avait une autre prétention encore moins acceptable pour l'Angleterre et les Etats-Unis; c'est que ces pays réduisent leurs flottes dans des proportions à déterminer.

Je n'ai pas besoin de vous dire que, dès le début,

cette prétention est apparue comme inacceptable; et le Japon ne s'est pas contenté d'en faire la condition sine qua non de sa présence à la Conférence; il a déclaré que même si on abolissait les hiérarchies navales et si l'on arrivait à un système concernant le quantitatif qui dispenserait d'établir des hiérarchies navales entre les puissances étrangères, il réclamait sous cette forme positive la solution du problème quantitatif: adoption d'un plafond commun à toutes les puissances étrangères.

La France, vers la fin du mois de décembre 1936, au moment où la conférence paraissait entrer en congé pour les fêtes de la Noël et du jour de l'An, la France à ce moment a laissé entendre qu'elle avait un système qui, tout en donnant des garanties de clarté réciproque aux différentes nations signataires de l'accord, dispenserait de toutes les difficultés de la hiérarchie navale. C'était la fameuse proposition dont nous avons parlé souvent ici. Depuis longtemps le but de la France était d'arriver à ce que, sans limitation de fixation quantitative, toutes les puissances puissent à l'avance déclarer d'une façon ferme et claire, en particulier tous les ans, la consistance exacte du programme naval qu'elles envisageaient. La France disait donc avec raison que c'était le meilleur système pour permettre aux autres nations de savoir exactement ce que font les autres.

Ce qu'il y a de pire en matière navale, c'est la

clandestinité. Les nations ont le temps et le droit d'établir de l'une à l'autre certains échanges de vues, certaines conversations diplomatiques qui peuvent revenir sur un point ou sur un autre. Le système du préavis annuel du programme était le système préconisé par la France; conversations officieuses.

Le Japon a failli y adhérer. Mais il avait déclaré dès le début de la Conférence qu'il serait là ad referendum ou presque; et à la suite d'un coup de téléphone de Tokio, sous l'empire d'une sorte de dictature militaire et plus spécialement navale, les délégués ont dit: " Nous sommes très ancrés dans notre manière de voir. S'il n'y a pas de plafond commun, dans les conditions que nous réclamons, nous quitterons la Conférence."

Et dès que la reprise des négociations a eu lieu au début de Janvier, l'Angleterre sentant que la seule planche de salut possible était, en effet, la formule du préavis annuel français, a voulu, pour la rendre plus accessible à l'ensemble des parties contractantes, l'accompagner d'une proposition britannique et italienne qui s'en rapprochait beaucoup.

Mais le Japon a quitté la Conférence en y laissant deux observateurs ~~étrangers~~ de façon courtoise d'indiquer qu'en fin de compte il n'était pas dit que le Japon quittait la Conférence sans aucun esprit de retour; qu'il serait peut-être possible d'envisager les choses autrement. Les uns et les autres ont été sceptiques à

cet égard; et la suite a donné raison à ceux qui ont cru que le Japon ne reviendrait pas. Il a été décidé que la Conférence continuerait ~~entre~~ les quatre puissances restantes; et l'on retint la formule française à peine amendée par quelques dispositions émanant des formules britanniques et italiennes. La Conférence a adopté définitivement le mécanisme proposé par la France, du préavis annuel donné dans les quatre premiers mois de l'année; il indique le programme que chaque nation entend exécuter à partir du mois d'avril.

Au moment où l'on passe à l'exécution du programme ces préavis sont renforcés par des précisions qui sont fournies sur chaque unité que l'on met en cale. Donc, deux étapes; le préavis portant sur l'ensemble du programme; et seconde déclaration qui porte sur tous les navires à construire. Ces précisions sont sensiblement plus détaillées que celles qui, sous l'empire de la Convention de Washington étaient fournies après coup, au moment où le bateau était mis sur cale. Donc, système de clarté et de confiance réciproque aussi complet que nous pouvons le désirer, sans hiérarchie navale. Cette proposition a été acceptée.

Je dois signaler que l'Italie qui, dans toute cette négociation - c'est un point à retenir - n'a cessé de collaborer avec nous de la façon la plus étroite et qui n'a soulevé aucun problème du genre de celui qu'elle avait posé lors de nos relations navales pendant de

nombreuses années, l'Italie n'a fait que ce que nous désirions; elle s'est rapprochée de nous à tous les instants, discutant très cordialement et avec une pleine confiance dans nos représentants. L'Italie n'a joué, dans cette conférence, au point de vue technique, que le rôle de second de la France.

Je ne dirai pas, après cela, que le problème quantitatif se trouve définitivement résolu sous cette forme et à notre gré. La Conférence a abordé le problème qualitatif; et les difficultés ont été sensiblement plus grandes. Nous l'avions également prévu.

Nous avions prévu que si les limitations concernant les croiseurs, à la fois les gros et les légers, les petites unités et les sous-marins avaient des chances d'aboutir, même de grandes chances, à un accord, il y aurait une certaine difficulté en ce qui concerne les bateaux de ligne. Vous vous rappelez que l'Angleterre nous a toujours très vivement poussés à ne point envisager d'unités trop considérables. Elle a préconisé avec beaucoup d'insistance la limitation à 25.000 tonnes en ce qui concerne les bateaux de ligne.

Quand je suis allé en Angleterre en 1934, j'ai eu l'occasion de dire : "25.000 tonnes c'est tout de même un peu faible pour faire un bateau réellement équilibré, surtout maintenant que nous sommes obligés d'avoir des cuirasses de pont considérables." L'Angleterre

s'était toujours montrée extrêmement persistante dans son idée du bateau de ligne limité à 25.000 tonnes au lieu de 35.000 tonnes, limite de Washington.

Nous étions tout à fait disposés à entrer dans cette voie. Ce n'est pas par trahison de doctrine technique, pour ainsi dire, que nous avons envisagé 2 bateaux à 35.000 tonnes. C'est seulement parce que les Italiens, ayant pris cette initiative, il était difficile de nous laisser distancer. Ce jour-là, nous avons fait quelque chose de profitable à tous égards, car nous aurons une avance sérieuse en ce qui concerne ces bateaux.

J'avais eu, à Londres, des conversations avec sir Normal Devis. Les Américains tiennent beaucoup aux gros bateaux de ligne: et M/Devis ne m'avait pas caché qu'il n'accepterait pas du tout de descendre au-dessous de 35.000 tonnes, motif pris de ce que les Américains ayant de grands espaces d'Océan à parcourir, n'étant pas très riches en bases, ayant besoin, par conséquent, pour leurs bateaux d'un très grand rayon d'action, il considérait que ce minimum était indispensable. Ce à quoi, techniquement, nous répondions, avec juste raison, que le rayon d'action est beaucoup moins fonction du tonnage total... Je n'en veux pour preuve que le Deutschland, pas aussi protégé qu'un bateau de ligne et pas aussi armé. Il a un grand rayon entre 28.000 et 30.000 tonnes. On peut réaliser un bateau assez équilibré pour

avoir une cuirasse de pont très sérieuse et un rayon d'action considérable.

Il faut croire que les études faites par l'amirauté américaine ne fournissaient pas les mêmes conclusions puisque les Américains n'ont plus cherché, avec une persistance qui pèse encore sur la conférence tout entière, à la nécessité de n'envisager aucune espèce de concession sur la limitation à 35.000 tonnnes.

Nous autres... - c'est ici que nous entrons dans toute la partie actuelle. Quand je dis 35.000 tonnes, cela veut dire 16 pouces; le pouce représente 406. Nous avons cru, nous, devoir adopté une attitude très vigoureuse contre cette limitation élevée à 35.000 tonnnes; et nous nous sommes faits les champions non pas du 25.000 tonnnes dont nous n'avons jamais été partisans mais du 27.000, c'est-à-dire du type Dunkerque et Strasbourg. Nous estimons que, du point de vue financier, c'est une bonne position.

J'en arrive au point tout à fait vif de ces négociations et à leur rejaillissement sur un plan plus considérable que le plan naval. Nous avons encore besoin de forcer cette attitude de façon à pouvoir améliorer, dans une certaine mesure, certaines exigences qui seraient les nôtres sur le plan politique; à telle enseigne qu'on a fait une démarche directe à Washington. Nous nous en tenons, de la façon la plus ferme, pour qu'on

n'aille pas jusqu'à 35.000 tonnes de limitation.

En ce qui concerne les croiseurs et les bateaux légers, l'accord s'est fait en conformité des vues britanniques et aussi des nôtres: la limitation de 7.600 tonnes ou de 8.000 tonnes; pour les croiseurs, la limitation de 8.000 tonnes avec 155 pour le calibre.

M. l'amiral On est descendu à 100  
tonnes.

M. LE MINISTRE. Et à 1.000 pour les sous-marins. Nous avons abandonné l'exigence que nous avions formulée au moment de la partie de la Conférence de Londres qui reçut notre adhésion, la formule de deux sous-marins supérieurs à 2.500 tonnes. Il nous est apparu que nous pouvions faire une concession.

M. DUMESNIL. Type Surcouf.

M. LE MINISTRE. C'est un exemple, ~~à l'exception~~ du Surcouf.

Je ne dis pas que ce soit un bateau bien fait, bien réussi. Il ne semble pas que, pour l'instant, il soit susceptible d'une extension quelconque. Je crois qu'au conseil supérieur de la marine on n'ait pas très favorable à des sous-marins mastodontes de cette forme.

Donc, nous voilà, en ce moment, accrochés, à la Conférence de Londres sur la fameuse question des 35.000 tonnes. S'il faut que je vous donne mon sentiment - ceci

est confidentiel ! - je puis vous dire que sur les 35.000 tonnes, nous serons battus. Nous sommes résignés à nous faire battre. Mais nous obtiendrons certainement un abaissement du calibre. Sur ce calibre, les Américains seraient prêts à faire une concession. Ils nous ont laissé entendre qu'ils finiraient par nous faire plaisir en abandonnant le 16 pouces et en acceptant le 14 pouces.

Nous avons poussé plus loin nos efforts. Nous avons le 380 sur les 35.000 ; après, nous n'avons plus que le 330. C'est un canon que nous aimons beaucoup. Nous arriverons peut-être, nous l'espérons, jusqu'au 330. Ce ne serait pas un bateau mal équilibré. Il y aurait une cuirasse très puissante. Il ne semble pas facile de faire triompher cette thèse ! Mais on finira peut-être par s'accorder avec certaines concessions et certaines modalités, pour revoir la question avant l'expiration de la Conférence, en disant : " Nous reverrons cela dans quatre ou cinq ans ! "

Comme d'ici ce délai, les Américains et les Anglais auront fait ce qui leur aura paru nécessaire, cette offre de concession n'en est pas une véritable. Mais alors nous voudrions joindre cela à la possibilité d'obtenir certaines satisfactions sur le plan politique dont je vais vous parler maintenant et qui est vraiment le point névralgique de la Conférence.

J'attire spécialement votre attention sur ce point très important. Dès 1934, les Américains nous avaient

proposé ce qui suit dans l'ordre de la conversation, dans l'ordre des échanges de vues purement verbaux. Ils nous avaient dit : " Cela est très bien, mais est-ce que vous ne croyez pas qu'il va falloir envisager l'extension de la Conférence navale à d'autres puissances ?" Nous avons répondu : " Vous savez que la thèse française a toujours été d'étendre la Conférence navale à toutes les puissances navales ! " Nous n'avons jamais été partisans de cette formule qui consiste à limiter les recherches à quatre nations, mais de les étendre à toutes les puissances navales.

Ils ont tout de même fait un effort qui n'est pas tout à fait indifférent. Nous envisagions également les Allemands. L'Allemagne a su exploiter avec succès la latitude que lui laissait la conférence de Washington. Il faudrait savoir s'il n'est pas utile de causer avec elle. Nous avions fait les plus expresses réserves sur cette éventualité. La Conférence avait été réunie sans aucune condition quelconque à l'admission éventuelle de l'Allemagne.

Sur ce, est intervenu l'accord anglo-allemand. Nous avons formulé les réserves énergiques que nous avions le devoir de formuler. A ce sujet, nous avions ajouté qu'en tout cas nous espérions bien que les Anglais ne consentiraient pas à passer avec les Allemands un accord uniquement quantitatif. J'ai dit : " Les Anglais permettent aux Allemands d'avoir 35 p.100 de

de leur propre flotte, mais en combien de temps les Allemands mettront-ils sur pied ces 35 p.100, car 6 ou 7 ans, ou 2 ou 3 ans, ce n'est pas la même chose.

Il est évidemment impossible pour nous, dans l'heure actuelle, de prédire avec certitude quelle sera l'heure de la victoire allemande. Je crois que, malheureusement, les Allemands ont une énergie guerrière égale à la nôtre et la leur est dans une Algérie, avec le reste de l'Europe à leur disposition, dans les gares de batteux qu'ils veulent.

Je crois que - pour nous - plus sûre et sûre est la guerre industrielle dont ils disposent. Ils ont dans le royaume tout ce qu'il faut pour assurer une victoire. Ils ont aussi le système de nos communications et nos communications britanniques servis dans un sens que le leur. Ils peuvent donc, s'ils leur plaît, construire des armes de 50.000 tonnes qui détruisent nos communications ; mais évidemment, ils peuvent le faire.

Alors, l'Angleterre a-t-elle jusqu'à ce jour résisté ? J'ajoute au caractère précis de son succès anglais, mais à son succès, toujours, sans être à l'abri d'Allemagne et sans être assuré d'assurer à ses succès de faire long et de faire l'Angleterre sur une question de date et non sur une question militaire.

Tous les succès de ce genre dépendent, alors à l'Angleterre, de son succès, mais au moins plus sûrement anglais qu'allemand. Nous avons démontré nos succès britanniques au cours général. Nous avons démontré nos succès britanniques dans l'heure de la victoire ; et nous devons à présent faire une autre guerre militaire pour nous, et nous devons pas la servir avec ardeur, et plus l'Angleterre perdante,

Les Anglais, là-dessus, nous ont rassurés, ou, en tout cas, ont déclaré que la question ne leur échappait pas. Mais ils ont en réalité respecté leur accord, complètement incomplet sur ce point ; de même qu'ils n'ont agité aucune question qualitative. De sorte que, aujourd'hui, les Allemands ont le droit d'avoir une quantité égale à 35 % ~~XX~~ XXX de la flotte anglaise et dans chaque catégorie, avec le droit de fabriquer, dans le temps qu'ils veulent, tous les genres de bateaux qu'ils veulent.

De sorte que - pour rendre plus claire ma pensée - avec la puissance industrielle dont ils disposent ils auraient le droit en trois ans ou en quatre ans d'atteindre ces 35 % et cela, à un moment où le rythme de nos constructions et des constructions britanniques serait moins accéléré que le leur. Ils pourraient même, s'il leur plaisait, construire des bateaux de 40.000 tonnes. Telle n'est pas leur intention ; mais théoriquement, ils peuvent le faire.

Aussi, l'Angleterre est-elle inquiète de cette situation ; inquiète du caractère précaire de son accord anglo-allemand. C'est pourquoi, aujourd'hui, elle songe à rattraper l'Allemagne et lui faire accepter un codicille à cet accord de juin 1935 et à lier l'Allemagne sur une question de date et une question qualitative.

Les Allemands se sentant défendeurs, disent à l'Angleterre : c'est entendu, nous ne voulons plus d'accord anglo-allemand, nous voulons un accord général. Nous sommes devenus une puissance maritime avec laquelle il faut compter ; et nous ne serions pas disposés à entrer en conversation bilatérale avec vous, si nous n'avions pas la certitude d'être, le plus rapidement possible,

honorablement partie à une conférence des puissances navales aboutissant à un acte au bas duquel notre signature figurerait en même temps que celle de la France .

Car nous avions dit aux Anglais : si vous voulez compléter votre accord avec l'Allemagne, faites-le, mais sous votre responsabilité . Nous sommes liés à vous par la conférence navale ; l'Allemagne est liée à vous par un accord bilatéral, le résultat est, par conséquent, le même : c'est un angle au lieu d'être un triangle .

Nous sommes donc à ce tournant délicat . Evidemment, nous avons intérêt sur le plan pratique et sur le plan naval, à ce que l'Allemagne ne fasse pas tout ce qu'elle veut . Il est déjà difficile de l'en empêcher lorsqu'elle est liée par un accord ; mais quand elle n'est pas liée du tout, c'est infiniment plus dangereux .

D'autre part, nous avons une doctrine à défendre ; et si nous pouvions envisager à un moment quelconque l'hypothèse d'un courant de conversation<sup>s</sup> avec les Allemands, il serait impossible - je fais appel ici à ceux d'entre vous qui font partie de la Commission des Affaires étrangères ou de la Commission de l'Armée - il serait impossible ou très difficile d'envisager que, par le seul détournement d'un accord naval, puissent être mises en question ~~XXME ET XXVME~~ <sup>la</sup> à ~~XXME ET XXVME~~ à importantes réclamations et, en somme, l'ensemble des relations franco-allemandes .

En plein accord, par conséquent, avec le quai d'Orsay, nous avons pris un point d'appui dans le communiqué du ~~XX~~ 3 février 1935 qui apporte une certaine innovation ~~sur~~ <sup>à</sup> l'attitude négative et rigoureuse de la note du 17 avril 1934 . Nous avons considéré

ce communiqué comme ouvrant la possibilité d'un règlement aussi général que possible des questions en suspens entre l'Allemagne et des pays comme la France et l'Angleterre, en particulier les accords aériens et les accords même sur les armements navals, ainsi que le pacte de l'Est .

Voici les passages essentiels du communiqué du 3 février 1935 :

(M. le Ministre de la Marine donne alors lecture des principaux passages de ce communiqué et, en particulier, ce qui concerne l'hypothèse d'un pacte aérien avec l'Allemagne . )

Le quai d'Orsay serait assez disposé à tenir aux Anglais un langage que je traduisis par cette formule : " Soit, nous allons d'abord commencer par signer notre accord à quatre . Nous n'acceptons pas que cet accord soit subordonné à l'adhésion qu'y pourrait apporter l'Allemagne. Sur les Cinq puissances parties à la conférence, une a fait défaut . Il n'y aura donc que quatre signatures . Ensuite nous admettrons la possibilité d'une extension de cet accord à d'autres puissances, secondaires au point de vue naval, telles que la Russie ou même la Pologne , la Suède . C'est conforme à nos vues .

" En ce qui concerne l'adhésion de l'Allemagne, nous posons des conditions expresses à cette négociation que nous tenons pour possible . C'est ainsi qu'il serait bien entendu que l'en entrerait, d'une façon plus effective, dans l'ordre du communiqué du 3 février et que l'Allemagne envisagerait une conversation beaucoup plus étendue . "

Tout ceci doit être dit dans une forme très atténuée par des

nuances ; mais vous savez ce que sont les nuances diplomatiques .

La tendance est donc de maintenir notre position sur les 35. 000 tonnes , parce qu'il n'est jamais mauvais de faire de l'opposition quand on veut conquérir certains avantages, en particulier, dans l'ordre des négociations internationales .

Vous dire à quel point de cette grave discussion diplomatique on en est en ce moment est chose peu commode ; car les télégrammes se croisent et s'enchevêtrent .

J'ai eu, avant hier, avec M. Corbin, une très longue conversation sur ce sujet, en présence d'un représentant qualifié du quai d'Orsay . La négociation suit son cours ; nous la menons de manière à en retirer le maximum d'avantages .

Pour en revenir à la conférence navale elle-même, nous sommes à la veille de signer cet accord à quatre qui, pour me résumer, nous donne <sup>à</sup> sur le plan quantitatif, pleine satisfaction . Sur le plan qualitatif également, à la condition que la limitation à 35. 000 tonnes soit achetée par des concessions politiques intéressantes .

Dans l'ensemble, nous n'aurons pas à nous plaindre de la conférence navale de Lenires, bien qu'elle ait duré longtemps, si elle doit se traduire par les avantages que j'ai esquissés . J'exprime toutefois le regret que l'en n'ait pu arriver, sur la limitation des bateaux de ligne, à 27. 000 ou 28. 000 tonnes qui était celle de nos préférences .

J'en ai assez dit pour vous permettre, Messieurs, de <sup>me</sup> poser toutes les questions qui vous conviendront au sujet de la conférence navale et, en particulier, sur les points importants qu'elle soulève à aujeurd'hui .

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS .- Vous parlez d'un accord à quatre; ces quatre seraient l'Angleterre, la France, l'Italie ...

M. LE MINISTRE DE LA MARINE .- Et les Etats-Unis .

Un effort serait fait auprès du Japon ; je suis très sceptique sur son résultat . On avait espéré qu'il ferait peut-être une déclaration et dirait : " J'ai pris acte de l'accord réalisé à quatre . Tout en n'y adhérant pas, étant dans ma position, je dois informer les puissances contractantes que mon intention n'est pas de me séparer sensiblement des conclusions de cet accord " .

Je le répète, j'ai des doutes sur la possibilité d'une pareille déclaration .

Je n'ai pas besoin d'ajouter que l'accord à quatre , en ce qui nous concerne, ainsi qu'en ce qui concerne les Etats-Unis et les autres puissances contractantes, serait accompagné de toutes les clauses de sauvegarde désirables .

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS .- Quelle serait la conséquence pratique, pour nous, de cet accord à quatre ? Nous n'en avons pas besoin . Ce qui nous inquiète surtout, c'est le danger allemand .

Il est peu probable que l'Allemagne y appose sa signature .

M. LE MINISTRE DE LA MARINE .- Ce que vous dites est très juste; néanmoins <sup>on</sup> ne peut dire que, pour nous, l'accord à quatre ne représente rien .

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS .- Du moment que nous avons la liberté de construire, c'est tout de que nous demandons .

M. LE MINISTRE .- L'accord a l'avantage de comporter des majorations qualitatives qui nous amèneraient à faire des bateaux de

40.000 tonnes si l'Italie ou l'Angleterre en faisaient .

Il a aussi cet avantage que, tout en ayant la liberté de cens-  
truire, nous ne ferons chacun que ce que feront les autres . Mais je  
reconnais que cette question est dépassée par celle qui s'est greffée  
sur la conférence et qui ouvre un champ considérable, de nature à faire  
bien réfléchir, à toute la politique france-allemande .

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS .- Actuellement, l'Allemagne dispense  
de trois Deutschland à flot et armés .

M. LE MINISTRE .- Il serait question d'une disposition admise à  
la conférence qui ne serait pas encore formulée aujourd'hui et qui, en  
ce qui concerne les constructions de croiseurs de 10.000 tonnes en  
cours, établirait des vacances complètes . C'est pour cela que l'An-  
gleterre désire lier l'Allemagne .

M. LE PRESIDENT .- L'Allemagne aura cinq Deutschland alors que  
nous n'avons qu'un Dunkerque .

M. LE MINISTRE .- Si nous n'obtenions pas la vacance de 10.000  
tonnes .

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS .- C'est une hypothèse .

M. LE MINISTRE .- J'ai la conviction que si la France consentait  
à participer à une conférence où l'Allemagne serait partie, l'  
Allemagne accepterait cette condition . Car, remarquez-le, elle très deman-  
deresse dans ce cas .

J'ai présenté tout à l'heure l'Allemagne comme recevant avec

quelque hauteur les prépositions anglaises ; mais elle est très désireuse de rentrer dans le concert des puissances navales. C'est à quoi tend toute sa politique : revenir dans le giron des grandes puissances militaires.

Donc, elle est, en l'occurrence, très demanderesse, sans quoi elle se serait contentée d'un accord anglo-allemand.

M. LE PRÉSIDENT .- Cet accord ne lui suffit-il pas, puisqu'il lui permet un tonnage démesuré, 35 % du tonnage anglais. Et notez que les questions qui peuvent se poser dans le Pacifique sont susceptibles, un jour, d'obliger la Grande Bretagne à pousser son tonnage au dehors des limites qu'elle s'est fixée. La répercussion immédiate sur le tonnage allemand. Il augmenterait au fur et à mesure de l'accroissement de la flotte anglaise, afin de maintenir la proportion de 35 %.

M. LE MINISTRE .- Une conversation bilatérale de l'Angleterre et de l'Allemagne aboutirait au même résultat qu'une conférence commune. Je ne sais pas ce que l'Allemagne a répondu à l'Angleterre ; mais je sens bien que ce pays désire beaucoup être partie à une négociation navale collective.

M. LE BAIL .- Qui donc a pu amener la puissance Britannique à réaliser cet accord avec l'Allemagne en dehors de nous et à notre insu ?

M. LE MINISTRE .- Je vais vous dire le point de vue anglais. Je ne le prends pas à mon compte, bien entendu. Et cependant, dans une certaine mesure, en nous plaçant sur notre propre terrain, il

faut reconnaître que leur raisonnement présente quelque apparence de raison .

Les Anglais disent : les théories juridiques, les principes, c'est parfait, mais la question flotte et construction navale est encore plus importante ; or, nous étions en face de ce dilemme : ou bien être forcés de subir l'Allemagne secouant les clauses du traité de Versailles et construisant des bateaux comme bon lui semble ou bien causer avec elle ~~et~~ et limiter ses prétentions . Nous préférions cette méthode.

M. HERY .- Elle passera aussi par dessus les ~~six~~ clauses .

M. LE MINISTRE .- Evidemment, l'Allemagne s'est montrée ~~assez~~ <sup>nouvelles</sup> ~~assez~~ <sup>très</sup> attachée à observer les clauses navales du traité . Est-ce la cause de l'intérêt direct de l'Angleterre à l'égard de ces clauses ? C'est possible . On doit reconnaître que l'Allemagne a montré plus de fidélité à leur égard qu'en ce qui concerne le reste . Elle a mis treize ans à faire une entorse au traité, en ce qui concerne les bateaux . D'ailleurs ~~elle~~ <sup>elle</sup> l'a toujours observé . Seulement au bout de treize ans, elle a affirmé qu'elle ne pouvait plus l'observer .

M. LE PRESIDENT .- Voici trois ans qu'elle construit des sous-marins .

M. LE MINISTRE .- Depuis Washington .

Et les Anglais vont plus loin : quand nous leur faisons l'observation qui est venue aux lèvres de M. Héry, ils répondent : " nous connaissons les Allemands, mais cette nouvelle convention les tiendra tout de même pour dix ou douze ans " et les Anglais se

retournent vers nous pour ajouter : " nous connaissons votre manière : c'est celle de la note du 17 avril " .

Je vous demande pardon, Messieurs, de parler avec cette liberté mais, j'ai, à l'époque, au Conseil des Ministres, donné mon opinion sur la note du 17 avril .

Donc, l'Angleterre nous dit : " Vous affirmez que vous ne EX-  
capitulerez pas .  
XXXXXX XXX XXXX XXXX XXX . Mais est-ce vraiment une politi-  
que que celle qui consiste à recevoir de temps en temps des coups  
de pied quelquepart , en disant : ce coup de pied n'est pas légal.  
Vous ne pouvez pas persister dans une semblable attitude . Si vous  
veulez dire " non " à l'Allemagne, sanctionnez votre " non " lé-  
galement . Si vous vous bornez à dire " ce n'est pas légal " l'Al-  
lemagne fera toujours ce qu'elle voudra . "

M. MARTIN-BINACHON .- Il y a la manière, Monsieur le Ministre.

M. LE MINISTRE .- Je me fais ici l'avocat du diable : ce n'est  
pas Pietri qui parle .

M. LE BAIL .- Etant donné la capacité industrielle de l'Allema-  
gne, il fallait échelonner sur un certain nombre d'années la durée  
de fabrication .

Comment se fait-il que l'Angleterre n'ait pas pris de précau-  
tions et se soit contentée d'une formule vaporeuse ?

M. LE MINISTRE . - Voulez-vous des détails ? Cet accord a été  
monté de toutes pièces par un haut fonctionnaire du Foreign Office  
que nous connaissons, que nous fuyons comme la peste, dont le nom  
commence par un C . Il arrive malheureusement, en Angleterre, assez

souvent, qu'un haut fonctionnaire ait une grosse influence .

*M. L. L. Dumesnil*

UNE VOIX .- Son nom est Craigie .

M. LE MINISTRE .- Dans les milieux de l'Amirauté anglaise comme du Foreign Office , en lui en veut, actuellement ; on le considère comme celui qui a ouvert la boîte de Pandore . Mais il est trop tard .

Comme je viens de le dire, il arrive souvent, en Grande Bretagne, que des questions de la plus haute importance soient confiées, à titre presque dictatorial, à un fonctionnaire . Ce fut le cas, jadis, dans la bonne voie, cette fois, de <sup>Lord</sup> Stark Tyrel. Au Foreign Office, il était le ~~XII~~ führer de la politique anglaise, comme M. Craigie a été le führer de la politique navale anglaise .

M. MARTIL- BINACHON .- Je m'excuse de vous avoir interrompu en disant " mais il y a la manière " . Je veux dire que les Anglais auraient bien fait de nous consulter ; on leur aurait évité la gaffe de ne rien faire au point de vue tennage et calibre .

M. LE MINISTRE .- Quand nous avons jeté notre feu contre l'accord angle-allemand et envoyé toutes les notes les plus vives, il nous a bien fallu constater le fait accompli .

Nous avons voulu avertir les Anglais et nous leur avons dit : " Vous avez eu tort . Maintenant c'est fait ; mais surtout ne les laissez pas construire ces bateaux dans le temps qu'ils veulent . Je l'ai dit à M. Craigie . Nous avons ajouté : " surtout liez les à l'avance à ce que nous déciderons " .

Les Anglais n'ont rien fait dans cet ordre d'idée .

M. LE BALL .- Ce directeur qui agit metu proprio, avait un ministre ?

M. LE MINISTRE .- Je ne suis pas chargé de l'interpeller, ni vous non plus . ( Sourires . )

M. LE BAIL .- Alors les ministres ne sont rien .

M. LE MINISTRE.- Les ministres anglais . ( Nouveaux sourires )

M. MARTIN-BINACHON .- Avez-vous le sentiment que si on limite le tonnage des bateaux et le calibre des pièces, le Japon adhèrera ? Quelle va être son attitude ?

M. LE MINISTRE. - J'ai la conviction que le Japon ne dépassera pas le tonnage en question mais qu'il n'adhèrera pas, juridiquement parlant à la conférence .

M. MARTIN-BINACHON .- Supposons que, à quatre, vous décidiez une limitation à un tonnage de X., vous avez l'impression que le Japon ne dira rien ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE .- Il sera buté . Une seule chose le déciderait : ce serait une large extension aux autres puissances navales ; mais je n'en suis pas sûr .

M. HERY .- Dans la situation actuelle, on nous a dit, lors X d'une précédente réunion que, vers 1936 1940, nous pourrions, sur mer, tenir tête à l'Allemagne . Si d'ici là, les Allemands usent de l'accord angle-allemand, comme il est possible, où en serions-nous ? L'Angleterre va faire un effort considérable ; elle a besoin de quatre ou cinq ans pour le réaliser . Entre 1936 et 1940, nous

sommes réduits à nos ressources d'armement actuel et à nos ressources financières. Comment la Commission fera-t-elle et comment nous, Séateurs responsables, ferons-nous ?

M. LE MINISTRE .- Vous supposez que d'ici quatre ans, l'Allemagne mettra sur pied intégralement son plan de 35 % : c'est l'hypothèse la plus grave, surtout si l'on compare en face l'une de l'autre les deux futures escadres, en ~~XXX~~ convenant que d'ici quatre ans nous ne produirons pas nous-mêmes .

Mais il faut bien admettre, que d'ici quatre ans, sortiront avant les leurs, nos bateaux de remplacement .

La question a été longuement <sup>étudiée</sup> par le Conseil supérieur de la Marine et nous n'avons pas beaucoup à espérer du régime actuel qui, tout de même, sera meilleur que l'ancien .

Néanmoins, nous ne pouvons plus guère songer à rester fermes sur le principe auquel nous nous tenions jusqu'en 1934, le principe du Two powers standard français qui permettait de résister à l'Allemagne et à l'Italie réunies . Depuis l'accord angle-allemand, nous n'y pouvons plus songer . Notre principe doit maintenant se borner à la résistance pure et simple, dans des conditions confortables, à la puissance allemande .

M. LE COMTE DE BLOIS .- Nous n'avons pas actuellement ces conditions confortables .

M. LE MINISTRE .- Vous avez raison, tant que le Dunkerque ne sera pas sorti .

M. LE PRESIDENT .- Nous sommes dans la thèse d'un livre de M. Bevrat : "La Bataille de l'Océan". Jusqu'en 1937, notre infériorité est critique. Mais lorsque notre Dunkerque sera sorti en 1937, nous aurons une supériorité sur les Allemands.

M. LE COMTE DE BLOIS .- Il faudra pour cela les deux Dunkerque.

M. LE PRESIDENT .- Même le premier suffirait.

M. LE MINISTRE .- Les trois Deutschland ont des canons de très longue portée.

M. LE PRESIDENT .- Le Deutschland est rapide, mais il n'est pas bon au point de vue militaire. Au dessus de 25 noeuds, il a des trépidations considérables qui l'empêchent de peinter.

M. LE MINISTRE .- En effet ce n'est pas un très bon bateau.

M. LE COMTE DE BLOIS .- Il nous faut les deux Dunkerque.

M. LE PRESIDENT .- En combat naval, on peut faire une réserve sur le Deutschland. Néanmoins, en cas de guerre, son action peut être dangereuse, avec un rayon d'action de 14.000 miles. Ces raids peuvent être considérables et couper nos ravitaillements.

M. LE MINISTRE . Ces questions sont très délicates.

M. MARTIN-BINACHON .- C'est un bon corsaire.

M. LE MINISTRE .- N'oubliez pas que l'Algérie, est déjà un très bon bateau. D'autre part, nous avons les trois cuirassés refendus

qui rendent de grands services. Le jour où le Dunkerque sera terminé et armé, nous aurons une force respectable.

Nous avons la Lorraine qui, évidemment, ne peut pas courir derrière le Deutschland mais je vous assure qu'elle le recevra bien.

M. LE PRESIDENT. - Ses jambes ne sent pas solides, mais elle a de bons bras.

M. LE MINISTRE. - Le Deutschland est réduit à un rôle de corsaire, mais de corsaire très gênant.

M. LE COMTE DE BLOIS. - Et il y en aura cinq.

M. LE MINISTRE. - Il y en a trois bientôt.

M. LE PRESIDENT. - Les deux suivants seront plus dangereux que le premier.

M. LE MINISTRE. Nous ne le saurons pas.

M. LE MINISTRE. Nous pourrons peut-être nous en servir. Nous espérons encore qu'ils ne dépasseront pas de certaines limites. Nous ne dépasserons pas de 100 ou 120.

M. LE MINISTRE. Ce n'est pas toujours plus.

M. LE MINISTRE. Je rappelle, depuis le début de l'entente, que l'entente sur les trois dernières. Je voudrais avoir aussi un mot avec l'ordre de dépasser le seuil des 100 ou 120. La question des

41  
41

M. LE PRÉSIDENT. Dans ce programme, n'y a-t-il pas deux Deutschland à turbines ?

M. l'<sup>e</sup> amiral . Ce sont des sortes de Dunkerque. On avait prévu 5 Deutschland. Les trois premiers sont en service ; tous les trois à moteur . On nous avait dit qu'ils faisaient de 15 à 18 , avec des turbines . Ils construisent deux navires qui ont des caractéristiques voisines du Dunkerque qui sont à turbines et qui ont 26.000 tonnes. Ils l'ont annoncé à l'amirauté britannique . Ce sera après le Dunkerque et même après le Strasbourg.

M. LE PRÉSIDENT. Somme toute, monsieur le ministre, nous n'avons aucun apaisement au point de vue quantitatif . Les conversations de Londres ne nous ont apporté aucun renseignement à ce point de vue .

M. LE MINISTRE. Nous ne le voulions pas.

M. LE PRÉSIDENT. Mais pour le point de vue qualitatif , vous espérez encore qu'on ne dépassera pas un certain tonnage, qu'on ne dépassera pas le 350 au maximum

M. LE MINISTRE. Ce n<sup>e</sup> est pas impossible.

M. MARTIN-BINACHON. Je voudrais, monsieur le ministre, connaître vos intentions sur les tranches navales. Je voudrais savoir aussi si vous avez l'intention de déposer la loi des cadres. Reste la question des

crédits de l'air; l'aviation de coordination est étendue à la marine.

M. LE MINISTRE. C'est l'aviation autonome dont vous parlez. Elle n'est pas enlevée.

A l'heure actuelle, en vertu du décret de 1932, nous possédons la maîtrise totale en fait. Je n'entre pas dans les détails de toute notre aviation embarquée et de toute notre aviation de coopération.

Il y a une troisième catégorie d'aviation, l'aviation autonome. Elle ne figure un peu que pour ordre dans le décret de 1932.

M. MARTIN-BINACHON. Mais elle est à votre disposition.

M. LE MINISTRE. Sauf disposition contraire du Gouvernement. Elle a du personnel air. Elle est gérée par l'air; elle est même payée par l'Air. Il est provisoirement entendu qu'elle vient en quelque sorte seconder, mais étant, je le répète, conduite et menée par l'Air; l'aviation de coopération en tant que de besoin et pour renforcer l'aviation maritime.

Notre aviation de coopération, sinon au point de vue quantitatif, car je suis peut-être un peu en retard, a fait de grands progrès.

M. l'amiral. L'aviation qui était à ~~Mariette~~ va être transportée ailleurs; et pour celle de Bizerte, il y a des corps d'état-major dont je ne sais pas le

détail.

M. LE MINISTRE. Sur la question de la loi des cadres, le projet est à pied d'œuvre. Nous pensons le faire voter avant la fin de la législature. Les Finances ont toujours cette tendance que vous connaissez. C'est l'affaire de 25 millions. C'est la conséquence très normale de l'augmentation de 15.500 hommes (?). Les Finances mettent les choses sous un presse-papier un peu lourd. Cela va être tout à fait fini. Cette loi des cadres sera une excellente chose non seulement parce qu'elle augmentera le corps des officiers mais aussi sous une forme fort intéressante parce que, étant donné le gros bouchon qui existe chez les lieutenants de vaisseau, nous prévoyons des congés de dix ans accordés à un grand nombre de capitaines au long cours. Comme ils disparaîtront au bout de dix ans, les lieutenants de vaisseau appartenant à la marine militaire pourront continuer leur ascension.

M. LE PRÉSIDENT. Nous avons commencé cette campagne

UN MÉMÈRE DE LA COMMISSION. Vous permettrez dans une large mesure aux capitaines au long cours d'entrer en qualité d'enseignes de vaisseau.

M. LE MINISTRE. Nous allons en prendre un bloc,

M. l'amiral .... C'est la possibilité, pour

ces officiers, d'entrer dans l'active? On leur donnera cette possibilité une fois qu'ils seront lieutenants de vaisseau.

M. LE COMTE LOUIS de BLOIS. Nous en reparlerons au moment de la loi. C'est ce qui est dans le projet du ministère. Nous avons demandé un plus grand nombre de capitaines au long cours admis au grade de capitaine de vaisseau. Cela permettra d'avoir une source de recrutement très intéressante ; jusqu'ici, c'était un peu trop étroit.

M. LE MINISTRE. C'est surtout intéressant pour eux.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Et pour la marine.

UN MEMBRE DE L<sup>ME</sup> COMMISSION. IL y a les crédits de l'Air. Est-ce que le ministère de l'Air va vous les reprendre ?

M. LE MINISTRE. C'est par saccades. Il y a des moments où l'Air est de mauvaise humeur vis-à-vis de la marine. On nous a reproché pendant longtemps, jusqu'à il y a deux ou trois ans de ne venir que lentement, un peu à contre-cœur. Maintenant, nous nous entendons reprocher le nombre de nos avions. On est en train de nous dire : "Auriez-vous la prétention d'avoir plus d'aviation que nous ?" On nous reproche d'avoir 25 ou 30 p.100 d'avions par rapport à l'aviation totale.

En ce qui concerne les tranches, c'est une question délicate. Nous avons l'intention de vous apporter, pour la tranche de 1937, 6 torpilleurs pour des raisons pour lesquelles le conseil supérieur insiste beaucoup. Je m'en expliquerai avec vous; puis un ou deux petits bateaux. En second lieu, ce n'est pas encore établi, mais c'est mon idée personnelle et c'est celle du conseil supérieur, il y a la question du type. C'est le porte-avion. Seulement, on est encore assez incertain. On est bien d'accord sur la nécessité du porte-avion, mais on discute sur le type.

La Conférence de Londres est en train de fixer à 43.000 tonnes le maximum du porte-avion; mais nous sommes très exigeants. C'est un bateau difficile à équilibrer. Il faut qu'il soit rapide et tout de même armé et protégé dans une certaine mesure, pour ne pas offrir une surface de carton ! Il faut qu'il soit souple et qu'il ait un pont très large, car le pont du Béarn est trop étroit.

Il y a en Amérique et en Angleterre des porte-avions parfaits. Nous en sommes encore à la période des tâtonnements.

M. MARTINÉBINACHON. Mais est-ce que le principe est admis ?

M. LE MINISTRE. Oui, monsieur le sénateur.

Nous essayons d'obtenir des Finances que la

fraction de tranche puisse être déposée tout de suite, avant la fin de la législature. Cela nous permettrait d'avoir plus d'engagements fermes avec les chantiers. Nous leur dirions : " Ne vous découragez pas ! Ne débauchez pas ! "

C'est pour cela que nous supplions les Finances de nous permettre de déposer la moitié de la tranche 1937 dès maintenant.

Vous avez été quelque peu émus de ce que, récemment la question du commandement unique qui était en effet chère à un ~~affamé~~ homme qui nous était cher aussi, M. le Général Messimy, question qui paraissait quelque peu enterrée, soit revenue vivement sur l'eau à la suite d'une séance et d'un ordre du jour de la commission de l'armée.

Je voudrais m'expliquer une bonne fois, rapidement, sur cette question du haut commandement et avec la compétence un peu particulière que me donne le fait d'avoir fait les frais, non pas du commandement unique, mais du superministère .

Dans quelles conditions a pu germer l'idée de la fusion totale des trois mécanismes ? Au départ, il ne s'était agi que d'une question d'économie administrative de simplification . L'exemple classique était celui des maricots ou du vin . Pourquoi y-a-t-il des marchés différents pour ces denrées ? Ne devrait-on pas, grâce à une fusion générale, aboutir à des marchés d'ensemble ?

On a essayé de fusion~~er~~ appuyée sur le plan des marchés . Cela n'a pas réussi . Pourquoi ? Pour une raison très simple : c'est une erreur de croire que l'en a aujourd'hui intérêt à passer des marchés massifs . Pour des marchés trop considérables, on traite avec des organismes dont le nombre se réduit de plus en plus et qui tendent au trust . Aussi s'aperçoit-on que ces marchés massifs sont moins avantageux que ceux passés par les services locaux avec des commerçants et des industriels plus nombreux .

Même en ce qui concerne l'intendance, les fusions n'ont pas réussi, et on en est arrivé à conclure qu'il n'était pas intéressant de transfermer ce procédé en règle générale .

#### QUELLE EST LA RAISON QU'UNE TELLE FUSION N'A PAS RÉUSSI

Prenons la fusion des corps d'ingénieurs : on a été obligé de constater que, notamment dans l'artillerie navale, il y avait de telles différences avec les armements terrestres~~que~~ que toute la spécialité de l'artillerie navale devait être maintenue . Ce n'était plus

la  
de la fusion, mais de juxtaposition, ce qui risque de créer la né-  
cessité d'un superfonctionnaire chargé de l'ensemble. C'est le ~~XX~~  
seul avantage de la réforme.

Je prends un autre exemple : la gendarmerie maritime. On a  
eu faire une bonne opération en la versant dans la gendarmerie  
départementale. Cela a procuré simplement l'économie d'un lieu-  
tenant-écolonel ; Or, cette gendarmerie maritime avait l'avantage  
d'être composée d'anciens marins, ayant l'esprit marin. Ils  
servaient dans des centres ouvriers importants comme Brest et Toulon  
où les ouvriers, eux aussi, ont l'esprit marin. La gendarmerie dé-  
venue départementale, s'est heurtée à des hommes qui ne les ~~connaissaient pas~~  
connaissaient pas, dépourvus de cette mentalité particulière que vous  
connaissez, celle de l'homme de la mer, et vous savez quels incidents  
sont survenus au moment des mouvements de Brest et de Toulon.

Aussi, ai-je été heureux de profiter de la procédure des décrets  
lois. La Marine n'a pas été gourmande puisqu'elle n'en a glissé  
que deux parmi les quatre cents décrets-lois promulgués.

Un de ces deux décrets-lois concernait la gendarmerie maritime.  
Elle est reconstituée et ~~elle~~ ses gendarmes ont l'insigne spécial des  
ancres au lieu de la grenade. De nombreuses demandes nous sont ~~venues~~  
venues d'anciens marins. Nous avons fait là une bonne chose qui est  
le contraire de la fusion.

La Commission Charden, qui a été instituée en vertu d'un décret  
loi, en vue de rechercher des économies dans différents ministères  
et qui a mené à bien un travail remarquable, a reconnu qu'aucune  
fusion des services n'était souhaitable.

Voilà pour la partie administrative.

Evincés sur le terrain technique et administratif, les partisans de la grande fusion ont mis en avant des raisons militaires et d'unifié de commandement. Et nous arrivons ici à quelque chose de dangereux. Je ne prends pas la réforme sous l'angle du Ministère de la Défense nationale qui n'est pas la même chose que le commandement unique. On peut imaginer le Ministère de la Défense nationale et sans commandement unique, ~~mais~~ par contre, on peut concevoir un commandement unique malgré les trois ministres différents de la Défense nationale.

Donc, je me mets sur le plan du commandement militaire unique. De deux choses l'une, ou c'est un militaire spécialisé - il est difficile d'en trouver d'autres, car nous n'avons pas un grade de général de division connaissant toutes les armes - ou bien c'est un marin ou, à la rigueur, un aviateur. Vous sentez bien que, malgré tout le désir d'impartialité et de compétence générale que puisse avoir cet homme, il lui sera difficile d'avoir cette impartialité et cette compétence générale.

Certes, on a plusieurs fois fait valoir des exemples historiques. Je n'en connais que de tout à fait contraires à la thèse du commandement unique. Je m'explique tout de suite.

M. le Ministre donne alors lecture d'une note qui montre qu'à Trafalgar, le commandement unique de l'Empereur, insuffisamment compétent en matière maritime, a abouti à la défaite. Il a perdu, dit Courset, parce qu'amateur. De même, l'expédition d'Alger en 1830, qui a été invoquée au profit de la fusion, mentre, au contraire le peu de valeur de cette thèse, car il y eut désaccord

entre Bourmont, commandant en chef, et Duperré, commandant l'armée navale .

L'expédition de Chine, en 1860, a mis en relief les résultats désastreux de la fusion du commandement . Plus récemment, l'expédition des Dardanelles, en 1915, n'a pas connu la fusion du commandement de l'armée de terre et du commandement de l'armée navale .

Pour résumer la question du commandement unique, on peut dire qu'il ne peut y avoir unité de commandement que s'il y a unité dans de mission et il ne peut y avoir unité de mission quand on regarde les choses de la terre d'une part, et, d'autre part, les choses de la mer . Si l'unité de commandement peut, à la rigueur, être envisagée, je la considérerai dans l'ordre de la verticale . "Je vois bien une unité de commandement, à la rigueur, entre l'armée et l'aviation ou entre la marine et l'aviation ; cela pourrait se soutenir mais je ne vois pas, entre la terre et la mer, la possibilité de cette unité de mission sans laquelle il n'y a pas d'unité de commandement .

C'est un point sur lequel il me sera loisible de m'étendre un jour plus longuement .

N'y a-t-il rien à faire ? Si ; mais dans quel ordre faut-il utiliser au maximum les liaisons ?

Vous savez l'effort de l'Angleterre que je ne saurais trop citer en exemple et ceci m'amène à m'expliquer sur la France ; La France, l'un des ~~rares~~ <sup>rares</sup> pays où les trois branches de la Défense nationale soient toutes les trois très considérables .

D'autres pays ont fait l'expérience soit de l'unité de commandement, soit du Ministère de la Défense nationale ; mais tous ceux

qui l'ont faite ont une branche qui leur manque . C'est ainsi que la Tchéco-Slovénie n'a pas de marine ; que la Yougoslavie n'en a presque pas . La question a été soulevée en Angleterre et les Anglais ont résisté . Peurtant, dans ce pays, on pourrait discuter sur ce point, car l'armée de terre~~X~~ a, dans la défense nationale, un coefficient meindre .

Donc ce qu'il faut, d'après c'est non pas envisager les fusions soit de ministères, soit de commandement, c'est organiser des liaisons passées en force de règlement et d'habitude .

Je vois, à cet égard, deux <sup>modes de</sup> liaisons capitales . L'une consiste à exploiter au mieux l'institution du haut comité militaire . Il fonctionne et donne les meilleurs résultats , quand il fonctionne de façon régulière . A l'origine, c'était un organe que j'avais institué quand j'étais ministre de la Défense nationale afin que les trois états-majors fussent, sous la présidence du Ministre, constamment en liaison .

Cette formule, par suite~~du~~ du rétablissement des trois ministères, que j'aprouve, n'a pas disparu~~u~~ . Le ~~MEME~~ haut comité militaire est devenu la réunion des trois ministres et des trois chefs d'état-major, sous la présidence du Président du Conseil .

J'ajoute que le système ne fonctionne à plein que lorsque le Président du Conseil est sans portefeuille . Lorsqu'il est titulaire d'un portefeuille, il lui est bien difficile de présider le haut comité militaire . Aussi le haut comité militaire n'at-il fonctionné d'une façon utile qu'avec le ministère Flandin . Celui-ci avait orienté sa méthode de travail vers la présidence de ce haut comité militaire et celle du comité d'économie nationale .

Quant à M. Doumergue, il avait dirigé son activité à peu près dans le même sens, mais il avait délégué quelqu'un à la présidence du haut comité militaire : c'était le maréchal Pétain, devant l'autorité duquel les ministres de la Marine et de l'Air s'inclinaient. Mais le Maréchal n'a jamais réuni le haut comité militaire.

Je ne conçois ce haut comité que s'il est vraiment pris en main par le Président du Conseil ou par un ministre d'Etat qui serait délégué à cet effet. C'est vers cette formule que se dirige l'Angleterre. Un ministre d'Etat serait chargé de le réunir de temps en temps pour assurer une liaison constante.

Comment le haut comité militaire a-t-il fonctionné pendant le ministère Laval, et fonctionne-t-il sous le ministère Sarrail ? tous deux investis d'un portefeuille ? Il a fonctionné de manière très utile par la réunion spontanée des trois ministres et des trois chefs d'état-major.

C'est le même mécanisme en temps de guerre. Un décret du 9 avril 1935 envisage la direction de la guerre et la direction du conseil naval ; un comité de guerre qui n'est que le comité de guerre du temps de paix et qui a la conduite des opérations. Je vous entretiendrai un jour d'une manière plus détaillée de cet important décret.

Il est un autre ordre de liaison d'une importance essentielle, qui ne vise plus la coordination des trois ministères ou l'ensemble des commandements ; il concerne la formation même du haut personnel militaire. Il faudrait déterminer une communauté de vues dans les états-majors de la guerre de la Marine et de l'Air, en instituant une sorte d'académie de la Défense nationale qui grouperait, pour un enseignement commun, les militaires des trois armes et quelques hauts

fonctionnaires du Quai d'Orsay et du ministère des Finances.

A cet égard, la commission de l'Air de la Chambre a émis un vœux très intéressant.

Je ne veux pas abuser, en matière militaire, de l'exemple anglais, bien qu'il soit bon à citer en toutes matières, car ils ont un sens de la compréhension pratique de beaucoup de choses. Or, M. c'est sous cette double forme qu'en Angleterre cette liaison a été réalisée. On trouve, en Angleterre, le Comité d'Imperial defense qui est notre haut comité militaire un peu étendu et qui comprend le ministre des Affaires étrangères. Il siège en permanence. D'autre part, existe une académie de la Défense impériale qui dressé les officiers d'un certain grade à la compréhension de ces graves problèmes.

M. LE PRESIDENT. Il y a le Conseil supérieur de la Défense Nationale qui réunit le président du conseil et les trois ministres.

M. LE MINISTRE. C'est surtout un organe d'études et de documentation. C'est aussi un organe de décision en ce qui concerne certaines grosses questions; mais c'est un organe lourd. C'est une assemblée composée de tous les ministres et d'un certain nombre de militaires.

M. LE PRESIDENT. Je ne le prévoyais qu'avec le président et les trois ministres.

M. DUMESNIL. C'est le Comité de guerre.

M. LE MINISTRE. J'attire l'attention de M. le Ministre de la Marine sur ce point. Il faut une très lente évolution pour tout ce qui est commandement unique en France. Un ministère de la Défense Nationale se traduirait à coup sûr par une hégémonie totale du ministère de la guerre, avec tout ce qui peut en résulter comme gros inconvénients.

M. LE PRESIDENT. Nous vous remercions, monsieur le ministre, de votre exposé toujours aussi clair que les précédents. Nous sortons de cette séance avec beaucoup d'apaisements. Nous vous remercions d'avoir répondu d'une façon aussi claire et aussi complète à toutes nos questions.

COMMISSION DE LA MARINE

-----  
Séance du 26 février 1936  
-----

Audition de M. de CHAPPEDELATNE, ministre  
de la marine marchande

La séance est ouverte à 14 heures et demie par  
M. RIO, président de la Commission.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le ministre, je vous  
remercie d'avoir bien voulu venir à notre appel.

Il y a diverses questions sur lesquelles la Commission de la Marine demande à être éclairée. Je ne vous cache pas qu'elle a été très émuë lorsqu'elle a appris, la semaine dernière, que vous aviez donné votre approbation à la suppression du privilège du pavillon pour les marchandises importées à Strasbourg via Anvers, privilège prévu par l'article 99 des dispositions préliminaires du tarif général des douanes.

Nous nous sommes préoccupés des conséquences que cette suppression pouvait entraîner pour notre marine marchande.

Il n'est pas besoin de rappeler ici les causes d'in-

férence de notre marine marchande. Nous avons voulu les combattre de deux façons : d'abord par les primes qui, depuis de longues années, ont été régulièrement votées pour la protéger et par le vote - dernière manifestation en date - de la loi de juillet 1934 sur l'aide à l'armement ; ensuite par des avantages donnés à notre pavillon pour le transport de marchandises partant de nos colonies - notamment le privilège prévu à l'art. 99 pour les marchandises à destination de Strasbourg - et aussi pour les marchandises à destination des administrations ou entreprises assimilées .

Nous craignons que la suppression du privilège du pavillon pour les marchandises importées à Strasbourg ne soit qu'un premier pas dans la voie des concessions. Il ne faut voir, de notre part, aucune inimitié pour nos frères d'Alsace, mais simplement le réflexe de gens qui ont toujours défendu notre marine marchande et qui sont inquiets de voir que notre pavillon n'est plus soutenu aussi fermement .. Songez que depuis quelques années 400 000 Tonnes ont disparu de l'enregistrement du Lioyd et que nous avons 550 000 Tonnes désarmées ? Cela représente depuis dix ans une perte d'un million de tonnes.

Les deux lignes de navigation qui font le voyage entre l'Indo-Chine et Anvers pour les marchandises à destination de Strasbourg transportent à ce port environ 75 000 T. de marchandises par an. La suppression du privilège du pavillon va avoir pour conséquence, en raison des prix inférieurs de fret que peut consentir l'armement étranger, d'enlever ces 75 000 T. à nos

bateaux.

La Commission de la Marine vous demande donc de nous faire connaître les raisons qui ont motivé votre décision. S'il n'est pas possible de revenir sur elle, nous voudrions, dans tous les cas, rechercher avec vous les moyens à employer pour empêcher le mal de s'étendre et pour conserver au pavillon français l'avantage des priviléges que le Parlement a décidé de lui accorder.

M. de CHAPPEDELAINE, ministre de la marine marchande.  
Je vous remercie, monsieur le Président, Messieurs, de l'accueil que vous voulez bien me réservé. J'ai tenu à me rendre immédiatement à votre appel et je suis prêt à répondre aux quatre questions que vous avez bien voulu me poser par votre lettre.

Je comprends votre émotion devant la mesure que j'ai prise concernant la modification du régime de transport des marchandises à destination du port de Strasbourg. Elle s'est traduite par la lettre que j'ai reçue de votre Président et par celle qu'il a adressée à M. le Président du Conseil. Et j'ai constaté le même réflexe au cours de la démarche faite auprès de moi par le Comité central des armateurs de France.

Depuis 1922, les importations de produits coloniaux à destination de Strasbourg ont été placées sous un régime spécial tenant à la situation même du port de Strasbourg qui ne peut être desservi que par Anvers. Ce régime, dont les modalités ont été établies par la Commission interministérielle du 19 mai 1922, est défini par les stipulations de l'art. 99 dont vous avez parlé

Aux termes de cet article, le bénéfice des dispositions insérées au tarif des douanes n'est maintenu aux produits des colonies importés à Strasbourg par la voie Anvers Strasbourg que si le transport est effectué sous pavillon français .

Je veux maintenant établir devant vous les limites exactes de la modification que j'ai apportée à l'état de choses que je viens de définir. Je vais vous rassurer en très grande partie en vous montrant à quel point est limité le dégât que va occasionner le régime nouveau .

Dans la lettre que M. le Président de la Commission de la Marine a bien voulu m'adresser, je vois exprimée la principale crainte de l'armement français :

... au cas où nous aurions à faire face à une situation qui oblige à nous débarquer nos produits coloniaux protégés par des privilégiés débarqués sous pavillon français, qu'il s'agisse du décret-loi du 19/5/1916 - lequel institue le plus régime pour les produits non protégés par ce décret ou qui le seront par une décret ultérieur - qu'il s'agisse enfin du décret-loi du 30 octobre dernier qui oblige le transport sous pavillon français des marchandises non protégées aux autorisations . Vous pouvez imaginer pour l'application de ce pour faire nos voies publiques .

M. le Président a rappelé d'abord la situation présente de l'armement français . Celle-ci est au plus bas niveau depuis l'entrée des Etats-Unis dans la guerre. Ses navires n'ont pas de puissance et, malgré cela, sont en état de faire des débarquements.

Je puis rassurer la Commission de la Marine. Il est évident que les restrictions de pavillon jouant pour les ports maritimes français doivent également jouer pour Strasbourg. Or, ce que nous avons voulu, c'est établir pour Strasbourg le régime du droit commun, c'est à dire mettre Strasbourg sur le même pied que tous nos autres ports français= Marseille, Le Havre, Bordeaux etc.. Donc aucune mesure de faveur pour Strasbourg, nous enlevons seulement la mesure de "défaveur" dont il était frappé. Et nous verrons tout à l'heure comment nous pourrons aider à la défense de notre armement, comme le demande M. le Président.

Donc, les restrictions de pavillon qui existent pour nos ports français demeurent également pour Strasbourg, qu'il s'agisse de la loi du 6 août 1933 qui stipule que les produits coloniaux protégés par des primes doivent être transportés sous pavillon français, qu'il s'agisse du décret-loi de 1934 - 30 juin qui institue le même régime pour les produits non primés désignés par ce décret ou qui le seront par des décrets ultérieurs qu'il s'agisse enfin du décret-loi du 30 octobre dernier qui exige le transport sous pavillon français des marchandises destinées aux administrations. Tout cela demeure pour Strasbourg comme pour tous nos autres ports.

M. le Président a rappelé d'un mot la situation présente de l'armement français. L'âge moyen de notre flotte dépasse celui des flottes étrangères. Son tonnage a diminué de 500 000 tonnes et, malgré cela, 450 000 T. restent encore désarmées,

soit 14 % du tonnage total, alors que le pourcentage de désarmement des flottes étrangères est inférieur de moitié.

Le problème qui se pose ici est beaucoup plus vaste qu'il n'apparaît au premier abord, c'est un problème de politique générale, et c'est pour aider à le résoudre que j'ai donné un avis favorable à la demande qui m'a été faite par le ministre chargé des affaires d'Alsace et de Lorraine.

Ce problème touche à la fois la métropole et les colonies. Depuis que je suis à la tête des services de la marine marchande j'ai reçu de nombreux documents désintéressés. Les principales réclamations émanaient de la mairie de Strasbourg, de la Chambre de Commerce de Strasbourg et de la société pour l'extension du port. Les Alsaciens considéraient que le régime existant mettait obstacle au développement économique de la région et ils demandaient que le port de Strasbourg fût mis sur un pied d'égalité avec les autres ports français. Parmi les documents que j'ai reçus, laissez-moi vous citer quelques extraits d'une lettre de M. Frey, député-maire de Strasbourg, qui établit d'une façon péremptoire que le régime institué pour Strasbourg était également nuisible au point de vue régional comme au point de vue colonial.

M. Frey montre que cette réserve du pavillon est d'autant plus anormale qu'elle n'existe pas pour les relations entre autres pays, et que, par exemple, les matières visées, bénéficiaires du privilège, peuvent atteindre le port d'Anvers sous pavillon étranger.

Il montre comment l'Indo Chine a été frappée, à propos de ses anthracites, par cette réserve du pavillon. C'est ainsi que les anthracites du Tonkin ne peuvent atteindre Strasbourg faute de possibilités de transport sous pavillon français. La réserve du pavillon n'a profité qu'aux charbonnages étrangers dont les anthracites prennent la place des anthracites du Tonkin qui pourraient être consommés dans la région alsacienne.

La même observation est faite pour d'autres produits coloniaux.

Du point de vue national, le maître de Strasbourg établit que certaines industries que certaines industries sont frappées dans leurs œuvres vives et condamnées à disparaître si la réserve du pavillon était maintenue. Entre de nombreux exemples, il cite en particulier celui d'un fabricant d'huile de lin qui s'était mis à fabriquer de l'huile d'arachide et qui se trouve tout à fait défavorisé par la réserve du pavillon, et celui d'un autre grand industriel qui se trouve contraint d'aller acheter dans des colonies anglaises les matières dont il a besoin.

J'ai donc pensé, lorsque je me suis trouvé en présence de la demande qui m'était adressée par mon collègue chargé des services d'Alsace et de Lorraine, que le problème devait être envisagé sous ce triple point de vue : intérêt de l'armement français, intérêt national - qui ne se sépare pas de l'intérêt des trois départements recouvrés -, enfin intérêt colonial.

Je me suis retrouvé dans l'état l'esprit où j'étais il y a quelques années alors que j'étais rapporteur général du

budget à la Commission des finances de la Chambre . J'avais en face de moi quelques collègues qui, par destination, étaient chargés d'examiner les revendications des Alsaciens . Elles étaient très nombreuses et, surtout au lendemain de la guerre, j'avais été scandalisé de la façon légère dont ils traitaient ces questions. Ils semblaient parfois, non prendre plaisir à repousser les réclamations alsaciennes, mais les traiter avec une excessive légèreté .

Je pensais à ce moment - et je le pense encore - que dans les cinquante années qui suivront la guerre nous devrons traiter les Alsaciens Lorrains un peu comme des enfants gâtés . Non seulement nous ne devons rien faire qui les défavorise par rapport aux autres Français de l'intérieur, mais nous devons, si possible, les traiter mieux encore afin qu'au point de vue matériel ils n'aient jamais à regretter le régime antérieur.

Il ne faut pas oublier qu'au point de vue matériel les Allemands ont fait tout ce qu'ils ont pu pendant quarante ans pour améliorer la situation des Alsaciens Lorrains, pour leur démontrer que l'Allemagne était un grand peuple, capable de grandes choses , et qu'ils avaient tout à gagner à se trouver dans les limites du Reich.

Nous devons faire la contre partie de cette politique et montrer à nos frères retrouvés que la France est pour eux une mère excellente qui ne néglige point leurs intérêts .

Or, dans la question qui nous occupe en ce moment, il ne s'agit pas d'un traitement de faveur pour l'Alsace, il

s'agit simplement de rétablir l'égalité entre Strasbourg et les autres ports français, il s'agit d'accorder à Strasbourg le droit commun qu'il réclame.

D'ailleurs, la Commission de la marine du Sénat n'est pas, je tiens à le redire à M. le Président, placée devant le fait accompli. Je considère, en effet, que pour que le régime nouveau devienne définitif, il faut la participation de la Commission interministérielle qui avait établi le régime ancien, celui contre lequel protestent les représentants à la Chambre des départements recouvrés.

Les ministères qui ont participé à la mise au point du régime ancien étaient la Marine marchande, les Finances, le Commerce, les Affaires étrangères et les Services d'Alsace et de Lorraine. Le régime nouveau doit donc être soumis à une commission composée des ~~autres ministères~~ représentants des même ministères.

Je crois avoir ainsi répondu à la première question que m'a posée M. le Président de la Commission. Depuis notre dernière conversation téléphonique, j'ai été en relations plus ou moins directes avec les armateurs. Je les ai reçus il y a quelques jours et, à la fin de mon entretien avec eux, une grande part de leur émotion avait disparu. Mes services sont d'ailleurs restés en contact avec leurs représentants en vue de voir si quelques concessions peuvent leur être faites.

Le Comité central des armateurs paraît préoccupé plus au sort/  
spécialement /des deux trafics suivants :

importation des produits coloniaux : 80 000 T. par an

- En cas de nécessité, il serait possible d'envisager de faire jouer pour le riz le décret du 30 juin 1934 -

exportation des produits marocains : 22 500 T .

- Ces produits sont, en principe, soumis à la réserve du pavillon. Toutefois des tolérances ont été accordées à des navires anglais, scandinaves et belges . On pourrait envisager de ne pas les étendre et de faire jouer, pour le blé marocain, le décret du 30 juin 1934 -

Je prends l'engagement de continuer à étudier ces questions . J'écouterai les doléances du Comité des armateurs et je ferai tout ce qui dépendra de moi pour concilier les différents points de vue que je vous ai signalés avec les intérêts de l'armement français . Je ne veux séparer aucun de ces points de vue : l'intérêt national et celui de nos départements recouvrés, l'intérêt de notre armement et l'intérêt de nos colonies .

J'ai essayé de comprendre quel était le but de vos  
les sont les conséquences de la situation qui nous pose et que  
l'ont soufferte de l'avis favorable que vous avez donné . Je vous  
dis que vous colligez à la conclusion où que se pose la  
position française et ce que je propose le plus définitivement  
à la suite de la discussion des questions soulevées par M. Verhael  
de ses observations préliminaires sur le sujet suivant : les

M. LE PRESIDENT. Monsieur le ministre, je vous ai écouté avec beaucoup d'intérêt et je note avec satisfaction qu'en aucun cas il ne sera touché à la loi du 6 août 1933, qui prévoit le transport obligatoire, sous pavillon français, des produits primés de nos colonies, non plus qu'au décret du 30 juin 1933 qui prévoit le même régime pour certains produits non primés et qu'au décret du 30 octobre 1935 qui a le même objet.

Quand vous avez évoqué le point de vue sentimental, j'ai communiqué avec vous, maistout de même, m'intéressant à une question qui fait la force de notre pays, je ne peux m'empêcher de penser que la France est une , et que vouloir créer des catégories est une politique générale assez dangereuse.

Vous nous avez dit, à différentes reprises, que, loin de toucher à la doctrine de la marine marchande, que nous défendons ici, vous n'avez fait qu'une chose : rétablir le droit commun en faveur du port de Strasbourg. Vous l'avez écrit le 18 février dernier au Comité central des Armateurs de France, lorsque vous disiez : "Il ne s'agit que de replacer Strasbourg dans le droit commun des ports maritimes français."

J'ai essayé de comprendre quel était le but et surtout qu'elles sont les conséquences de la décision qui sera prise si l'on tient compte de l'avis favorable que vous avez donné . Je voudrais que vous expliquiez à la commission ce que va perdre le pavillon français et ce que va gagner le port de Strasbourg, à la suite de la suppression des avantages accordés par l'article 99 des observations préliminaires sur le tarif général des

....

douanes.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE. C'est le régime des ports français qui sera appliqué à Strasbourg, sauf en ce qui concerne une petite injustice en faveur du pavillon français pour les deux ou trois points que j'ai énumérés en commençant.

Le régime du port de Strasbourg sera exactement le régime de droit commun appliqué à tous les ports de France ; par conséquent on ne pourrait dire que je fais des catégories. Au contraire, je veux les éviter et ramener Strasbourg dans le giron du régime portuaire, en même temps que l'armement qui dessert Strasbourg sera sous le même régime que les autres.

M. LE PRESIDENT. Jusqu'ici les marchandises partant des colonies conservaient tous les bénéfices attachés à leur origine lorsqu'elles étaient transportées à Strasbourg, par pavillon français, jusqu'à Anvers. Maintenant ce n'est plus la même chose.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE. Elles auront une situation analogue à celles qui vont au Havre ou à Bordeaux.

M. LE PRESIDENT? Dois-je dire que les marchandises originaire des colonies conservent tous les avantages attachés à leur origine lorsqu'elles sont transportées dans les ports français sous pavillon étranger ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE. Elles sont sous le même régime que lorsqu'elles vont à Marseille ou à Nantes, à quelques exceptions près.

L'essentiel, c'est que ces marchandises soient accompagné du certificat d'origine. Aussi bien en ce qui concerne le riz d'Indochine que le blé marocain, il n'y aura plus de différence de régime entre Strasbourg et les autres ports français.

M. LE PRESIDENT. Il n'y a plus d'observation sur la première question ? ...

Je donne connaissance à M. le ministre de la deuxième qui a trait aux transports à destination de l'Afrique du Nord.

Voici la position exacte de la question. Il y a quelque temps, M. Roux-Freissineng a parlé devant la commission des conditions dans lesquelles étaient fixés les droits de frêt entre la métropole et l'Afrique du Nord. A la suite de cette intervention, j'ai adressé une lettre à M. le ministre de la marine marchande le mettant au courant de l'émotion qui était créée par cet état de fait en Afrique du Nord. Le ministère de la marine marchande nous a répondu ; je demande à notre collègue M. Roux-Freissineng de vouloir bien présenter les observations qu'il jugera utiles à l'occasion de cette réponse.

M. ROUX - FREISSLINENG. Voici la situation que M. le ministre connaît très bien. Un Pool a été constitué entre les compagnies qui desservent l'Afrique et la métropole pour ruiner la concurrence qu'elles pouvaient se faire entre elles. Vous savez qu'il existe le monopole du pavillon et toutes les compagnies qui pouvaient faire des transports se sont mises d'accord et sur la plupart des marchandises on a relevé le taux des frêts de 30 à

à 70 %. Nous ne pouvons accepter un tel régime. Le monopole nous coûte 140 millions par an et nous ne saurions admettre que les compagnies de navigation prennent entre elles des accords de la nature de ceux que je signale. D'ailleurs, nous pourrions appliquer l'article 419 du code pénal qui punit le délit de coalition. Ceci est un premier point. D'autre part, nous n'avons aucun moyen de nous défendre. Je veux vous dire un mot, à ce sujet, d'un régime nouveau qui a été institué à la suite des délibérations de la conférence impériale. Cette question du monopole du pavillon nous préoccupe depuis fort longtemps. En Algérie, nombreux sont ceux qui voudraient qu'on le supprime étant donné qu'il coûte cher aux producteurs et aux chargeurs. Au cours de la conférence impériale, et à la suite d'une délibération d'une sous-commission spéciale, on s'est mis d'accord - les armateurs ayant la majorité du fait que les chargeurs avaient eu le tort de ne pas se faire représenter suffisamment - pour créer un Comité des frêts. Mon collègue M. Morinaud et moi-même avons demandé que ce Comité ait un caractère officiel, ayant pour but de donner son avis sur les majorations ou diminutions de frêt. L'armement n'a rien voulu savoir et il a décidé que le comité des frêts serait composé de représentants des chargeurs et des armateurs. Nous avons dû accepter et ce sont les Chambres de commerce qui ont été chargées de désigner les délégués. Il y a au moins deux Chambres de commerce algériennes qui représentent les chargeurs; dans ces conditions le comité ne nous apporte aucune garantie d'impartialité.

Aujourd'hui il s'agit de revenir sur ces augmentations et majorations de frêt qui font l'objet de plaintes nombreuses de la part des chargeurs et des commerçants et aussi des producteurs. En réalité cette augmentation de frêt pèse sur les producteurs ; les commerçants majorent leurs prix alors que les producteurs ne peuvent obtenir de compensations étant déjà suffisamment éprouvés par la crise économique actuelle.

Dans ces conditions, je pose à M. le ministre de la marine marchande la question suivante : Compte-t-il ~~se~~ laisser <sup>se</sup> perpétuer cet état de choses, bce comité qui n'a pas le droit de prendre des décisions si ce n'est à titre consultatif, puisqu'il s'agit d'opérations entre chargeurs et armateurs. M. le ministre pourra me répondre qu'il n'a pas le droit d'imposer les frêts aux compagnies. Il me sera facile de lui dire que, parmi ces compagnies, celle qui a le plus de navires, la Cie Transatlantique, qui ne vit plus que des subsides de l'Etat, est en état d'accepter de ne plus faire des accords comme ceux qu'elle a conclus, et d'accepter un régime de frêt réduit. D'ailleurs les autres compagnies sont à peu près dans la même situation ; elles reçoivent également des subventions de l'Etat.

Par conséquent, une action est possible du point de vue matériel, sinon du point de vue moral. Ce que je vous demande, monsieur le ministre, c'est précisément de l'exercer et de vous faire remettre la liste exacte des taux qui sont appliqués aux différentes opérations, l'indication des majorations qui ont été faites, lesquelles - vous le verrez par les nombreuses

réclamations des intéressés - ne peuvent plus être supportées par les commerçants .

MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.

M. LE ~~MINISTRE~~. Je suis tout à fait d'accord avec vous pour examiner cette situation personnelle et pour rechercher les moyens de donner ~~satisf~~ satisfaction aux producteurs de l'Algérie. Nous sommes, en effet, en présence d'une situation délicate qui n'est pas sans présenter une certaine analogie avec celle dont nous avons parlé tout à l'heure à propos du régime du port de Strasbourg. En effet, nous nous trouvions aussi en présence de producteurs coloniaux, d'armateurs qui transportent et de ceux qui utilisent leurs produits .

Ici, nous avons deux intérêts qui se combattent : l'intérêt des producteurs et des chargeurs qui sont les mêmes que ceux de l'agriculture algérienne, et l'intérêt de l'armement . De 1929 à 1934, nous avons assisté à une réduction considérable sur les frêts qui, à un moment donné, est devenue quasi intolérable, conduisant l'armement à la ruine, principalement en Méditerranée où les compagnies de navigation se livrent à une concurrence acharnée. Au contraire, depuis 1935, nous avons assisté à une hausse des frêts à la suite des mesures qui ont été suggérées par le Gouvernement et à l'occasion du conflit italo-éthiopien qui, lui aussi, y a contribué.

Malgré cela, si nous envisageons globalement la situation depuis 1929 jusqu'à aujourd'hui nous constatons que cette hausse nouvelle, dont je vous parlais tout à l'heure, n'a pas empêché de constater une baisse par rapport à 1929, baisse que l'on peut

évaluer à 18 %. C'est de cette situation que se plaignent les producteurs algériens dont M. le sénateur Roux-Freissineng est l'un des défenseurs les plus distingués. Il a exprimé à la commission les doléances que j'ai entendues formuler par M. Guattavino à la tribune de la Chambre. Il faut trouver un moyen obligeant l'armement à réviser certains de ses tarifs pour les fr. algériens.

Ce n'est pas aisé. Nous nous trouvons en présence de deux-  
armements; l'armement protégé et l'armement libre. Pour l'armement  
protégé les tarifs sont fixés d'après les prix des charbons et  
des vins à Marseille. Pour l'armement ~~est~~ libre, en dehors des tra-  
ports des personnes et des primeurs il n'y a pas de contrôle des  
frâts.

6 Une réunion de la Conférence de la France métropolitaine et d'outremer s'est spécialement occupé de cette question. A ce sujet, M. M. Roux-Freissineng et Morinaud insistèrent pour que l'on révisât ces tarifs qui sont devenus quelquefois prohibitifs pour l'agriculture algérienne. A la suite de cette réunion un comité de conciliation dont parlait M. Roux-Freissineng a été constitué; il comprenait uniquement des chargeurs et des transporteurs, et pas de fonctionnaires comme le demandaient les intéressés. Ce comité de conciliation comprend 8 armateurs, 5 représentants des chambres de commerce de l'Afrique du Nord - dont 3 pour l'Algérie, 1 pour le Maroc et 1 pour la Tunisie - 3 représentants des chambres de commerce de France et 3 représentants des chemins de fer. Bientôt il comprendra des représentants des chambres

d'agriculture en nombre égal des représentants des chambres de commerce. Dès que ce comité a été constitué M. Roux-Freissineng m'a fait remarquer que s'il paraissait établi d'une façon normale sur le papier en réalité il avait donné lieu à quelques abus. Il m'a fait observer, en effet, que certains personnages qui représentent la chambre de commerce sont en même temps des armateurs

M. ROUX-FREISSIONG. A Oran et à Alger.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE? C'est là une situation qui ne peut durer. On ne peut être en même temps représentant de la chambre de commerce et armateur. La chambre de commerce, à mon avis, a tort.

Évidemment, je suis le premier à reconnaître que tout n'est pas pour le mieux et qu'il y a un gros effort à faire. Cependant M. Roux-Freissineng me permettra de rappeler que quelques résultats - si modestes soient-ils - sont déjà été réalisés. C'est lorsque lorsque les réclamations des chargeurs ont paru justifiées des modifications de tarifs ont été faites, qu'il a été donné satisfaction pour le sucre et les produits raffinés, pour les frêts de machines agricoles et pour l'huile d'olive de Tunisie. Les intéressés eux-mêmes ont manifesté leur satisfaction au comité.

Je reconnaissais qu'il reste beaucoup à faire et je suis d'accord avec M. Roux-Freissineng pour continuer à examiner cette question en collaboration avec votre commission de la marine et à faire tous mes efforts pour aboutir à une situation meilleure dans un domaine aussi délicat que celui dont il s'agit: d'une part de maintenir des tarifs de frêts suffisants pour permettre de vivre aux

armateurs, d'autre part d'étudier des tarifs qui ne soient pas trop élevés afin de permettre à notre production algérienne le transport de ses produits dans la métropole.

M. ROUX-FREISSLINENG. Ces tarifs sont majorés d'une façon tellement excessive que la même compagnie, pour la Maroc, au lieu d'établir des majorations fait des diminutions parce qu'elle est concurrencée par des navires étrangers. Le monopole du pavillon n'existe pas. Or ce qu'elle peut faire pour le Maroc elle peut le faire pour l'Algérie. L'indication est à retenir.

M. Veyssière. Le monopole peut permettre aux pouvoirs publics d'exercer un contrôle mais il paraît que le meilleur moyen est d'avoir recours au comité de conciliation, à condition que les chambres de commerce veuillent bien défendre leurs intérêts. Je suis tout à fait opposé à une intervention de l'Etat dans des conflits du genre de celui-là. Il peut bien exercer un contrôle - notamment en ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique - mais il ne faut pas perdre de vue qu'il y a des compagnies qui sont en déficit presque partout. Dans ces conditions il m'apparaît que le comité de conciliation est la meilleure solution à condition que les intéressés veuillent bien défendre leurs intérêts eux-mêmes.

M. LE PRESIDENT. Mais tel y a été le sens de la réponse de M. le ministre de la marine marchande. !

M. ROUX-FREISSLINENG. Ce n'est pas la faute de l'Algérie si on lui a imposé le monopole du pavillon. Les représentants de l'Algérie, malgré les clamours qui s'élèvent contre un monopole qui nous coûte 140 millions par an, ont toujours soutenu ce

monopole contre leurs commettants. Nous l'avons fait par patriotisme et parce que nous savons que c'est un appâint très sérieux pour notre marine marchande. C'est pourquoi, jusqu'à présent, nous n'avons jamais demandé l'abolition du monopole du pavillon.

Mais si vous ne protégez pas les chargeurs vous allez entendre un tollé formidable contre le monopole du pavillon, qu'ils ne voudront plus accepter. J'ai demandé, à la sous-commission de la Conférence impériale, que l'on fasse quelque chose, car il y a des abus considérables. La compagnie fait ce qu'elle veut; elle considère même le passager comme sa chose. Les premières classes sont très chères: 700 fr. par voyage sur une chaise longue! On subit ce régime du fait que l'on ne peut avoir recours à des compagnies étrangères.

Et, vous le savez, les compagnies ne sont pas en déficit à la Méditerranée; le directeur de la compagnie générale transatlantique était obligé de reconnaître devant nous que les services de sa compagnie en Méditerranée n'avaient jamais été en déficit.

M. LE PRESIDENT. C'est exact.

M. ROUX-FREISSINENG. Nous autres, algériens, ne pouvons combler un déficit causé par l'exploitation d'autres lignes.

M. LE PRESIDENT. La vérité a été indiquée par M. Veyssié. Il ne faut pas une intervention trop prononcée de l'Etat dans des affaires. Nous avons créé une commission de contrôle et de coordination à laquelle il appartient de réglementer ou de prévenir tous les conflits qui se déclancheraient.

M. ROUX-FREISSINENG. Mais ce comité de conciliation n'existe pas officiellement et légalement. Il faut que les pouvoirs publics se mettent d'accord à cet égard.

M. LE PRESIDENT. Mais c'est tout de même à l'instigation de l'Etat que ce comité a été créé !

M. ROUX-FREISSIONG. Non ! Les armateurs ont déclaré qu'ils n'accepteraient aucun comité si l'Etat devait y être représenté.

M. VEYSSIERE. Pourquoi, dans ces conditions, les chambres de commerce d'Alger et d'Oran ont-elles désigné des personnes qui sont les adversaires des représentants de l'Etat ?

M. ROUX-FREISSIONG. Parce qu'à Alger l'armement est très puissant. Il a une influence telle que c'est lui qui fait la loi. Soyez-sûrs que ce ne sont pas les chargeurs qui ont demandé à la chambre de commerce de désigner un agent maritime représentant une des grandes compagnies et plusieurs autres. Cette mesure a été prise contre la colonie et l'intérêt des chargeurs.

M. LE PRESIDENT. Voulez-vous me permettre, mon cher collègue, de vous demander si vous avez une question nette à poser à M. le ministre ?

M. ROUX-FREISSIONG. Je lui demande de vouloir bien faire lui-même la vérification des opérations de la commission de conciliation, de voir si réellement il y eut des améliorations sérieuses et d'user de son autorité - sinon légale du moins morale - pour amener les compagnies à de meilleurs sentiments. S'il n'y parvenait pas, je déposerais une proposition de loi dans ce sens.

M. LEONUS BENARD. M. Roux-Freissineng, une fois de plus, nous a entretenus de la situation spéiale de l'Algérie. Je voudrais, cependant, attirer tout spécialement l'attention du Gouvernement sur le trafic maritime de l'Océan indien, plus particulièrement en ce qui concerne Madagascar et la Réunion.

Il n'y a pas de comité de coordination et nous sommes obligés de nous incliner devant la volonté des compagnies de navigation. Il y a deux compagnies françaises, dont l'une est largement subventionnées par le gouvernement; la compagnie des Messageries maritimes et la compagnie havraise pé-ninsulaire. Une compagnie norvégienne depuis quelques années assure également le trafic. Elle a concurrencé les compagnies françaises et de ce fait est résultée une baisse des frêts dont les Chargeurs réunis ont profité. Mais depuis deux ans un pool s'est formé entre les deux compagnies françaises et la compagnie étrangère.

Nous nous élevons contre ce pool qui s'est formé entre deux compagnies françaises - dont l'une est subventionnée par l'Etat - et une compagnie étrangère. La conséquence de cet état de choses a été la hausse des frêts à telle enseigne que pour un même produit qui va de la Réunion à un port français ou de l'île Maurice à un port anglais on constate une différence de frêt de 70 %.

J'admets très bien qu'on défende l'intérêt de l'armement français mais je trouve que de telles différences sont exorbitantes. Et ce qui choque le plus les producteurs c'est

que ce soit une compagnie étrangère qui ait la possibilité de percevoir des frêts aussi élevés.

En bref, nous protestons contre deux faits : l'augmentation des frêts que nous ne pouvons plus supporter aujourd'hui et la volonté de deux compagnies de navigation françaises de nous imposer de passer par l'intermédiaire d'une compagnie étrangère au même taux de frêt.

M. ROUX-FREISSLINENG. C'est à ce moment le délit de coalition; le code pénal est là pour vous protéger!

M. LEONUS BENARD. On nous répond : "Il s'agit de produits contingentés et vous bénéficiez là des cours faits pour les sucre métropolitains." Mais ce qui nous choque c'est qu'une compagnie étrangère - qui pourrait faire une différence de 30 ou 40 fr. à la tonne - profite des conditions que nous sommes obligés de subir.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE. La question que vous avez bien voulu me poser ne figure pas à l'ordre du jour de notre réunion. Je m'excuse et je regrette, dans ces conditions, de ne pouvoir y répondre. Je prends l'engagement de l'étudier très attentivement et je vous adresserai une réponse à ce sujet dans très peu de jours.

M. LEONUS BENARD. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. LE PRESIDENT. Nous arrivons à la troisième question : construction d'un paquebot en remplacement de "L'ATLANTIQUE".

Monsieur le ministre, nous avons appris que, la Cour de Cassation s'étant prononcée, vous aviez à votredispè-  
sition des fonds nécessaires à la construction d'un nou-  
veau navire. et arrêt a été rendu il y a plus de deux  
mois; nous sommes en ce moment complètement démuñis d'un  
navire convenable sur nos lignes d'Amérique du sud. Depuis  
trois ans nous nous demandons avec quelque étonnement quel  
le est la raison de ces lenteurs administratives qui em-  
pêchent de passer définitivement la commande qu'attendent  
les chantiers de Penhoët. Dites-nous quand sera décidée la  
construction définitive de ce nouveau navire.

M. LE MINISRE DE LA MARINE MARCHANDE. Je viens de  
signer la mise en chantier de "L'ATLANTIQUE". Je l'ai fait  
ce matin et je tiens à remercier la commission de la mari-  
ne de l'appui qu'elle m'a donné en la matière. Un des meil-  
leurs arguments qui m'ont servi dans la campagne que j'ai  
dû mener depuis quelques jours pour obtenir le résultat  
qui a été consacré aujourd'hiui par l'ordre de mise en  
chantier est celui qui résulte de la délibération que  
votre commission a prise il y a huit jours. Je m'en suis  
servi notamment vis-à-vis du comité de coordination qui  
siège aux travaux publics, qui a certainement des inten-  
tions très louables, mais qui a réussi à retarder d'une  
quinzaine de jours la mise en chantier du nouvel "ATLAN-  
TIQUE".

Les esprits étaient, à ce moment, ébranlés, mais je me proposais, monsieur le président, de vous téléphoner pour vous demander de venir à mon aide en cas de besoin. Je devais, en effet, faire face à une offensive venant à la fois des ministères de l'air, des finances et des travaux publics.

M. LE PRESIDENT. Vous ne sauriez croire combien cette nouvelle nous réjouit. Je n'ai pas assisté à la dernière audition de M. le ministre de l'air mais notre ami et collègue, M. Martin-Binachon, s'y trouvait. J'ai appris ainsi que M. Déat avait dit qu'il espérait bien récupérer 15 millions de l'épave de l'ATLANTIQUE pour construire de nouveaux avions. A ce moment, nous nous serions solidarisés avec vous.

L'aviation a fait des progrès considérables mais dire qu'avant que "L'ATLANTIQUE" soit en service le trafic des passagers sera régulièrement assuré entre la France et l'Amérique du sud par avion c'est aller un peu vite. (Marques d'approbation)

M. MARTIN-BINACHON. La combinaison consistait à récupérer 15 millions pour assurer et surtout améliorer le service aérien entre Dakar et Natal. On prétendait que la paquebot ferait relâche à Dakar où il prendrait les passagers, ceux-ci quittant le France deux jours plus tard et reliant Dakar en avion.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE. Etant donné que le transport par avion est beaucoup plus coûteux que le transport maritime, on prétendait que ce seraient

des passagers de classe, des milliardaires, qui voyageraient à bord de l'hydravion, le personnel et les bagages étant transportés par le paquebot. Les uns et les autres se seraient rejoints à Dakar. Là ils auraient pris le paquebot, qui n'aurait pas du dépasser la vitesse de 22 noeuds, celle des concurrents actuels - alors qu'actuellement on pousse partout à la vitesse. C'était absolument ridicule.

Comme je voulais avoir des arguments, n'étant pas technicien de l'air, je les ai demandés à la personne la mieux qualifiée : M. Mermoz. Celui-ci m'a dit : "Ce projet serait parfaitement ridicule et criminel car moi qui ai une foi absolue dans l'aviation je considère que ce serait retarder de longues années le succès que nous escomptons obtenir un jour. En effet, nous commencerions par de véritable catastrophes ! Je ne veux, en effet, jamais emmener de passagers dans mes hydravions. "

Cette solution devait, paraît-il, permettre de réaliser des économies. Or notre navire va coûter 180 millions, argent provenant uniquement des assureurs. Mermoz m'a indiqué que le service aérien exigerait au moins 12 appareils, chacun coûtant 10 millions - ci, 120 millions - chaque appareil ne pouvant dépasser une période d'utilisation de 5 années.

Mais devant le comité de coordination, le représentant du ministère de l'air, M. Coué, nous a dit que ces avions seraient inutilisables au bout de 3 ans. Ce n'est donc pas 12 appareils qu'il faudrait mais beaucoup plus.

J'ai crû que ces avions allaient couler notre malheureux "ATLANTIQUE". J'ai lutté, j'ai été aidé par les délibérations que vous aviez prises et dont j'ai fait état à différents moments.

La commission des finances de la Chambre qui est si dure quand il s'agit de dépenser de l'argent a jugé que le projet était raisonnable. J'ai invoqué toutes les raisons possibles, que je ne développerai pas ici puisque je prêche des convertis. J'ai invoqué la nécessité d'avoir un navire convenable nous reliant à nos soeurs latines de l'Amérique du sud avec lesquelles, dans l'époque de prospérité, nous avions des relations économiques importantes, puisqu'elles se chiffraient par deux milliards. J'ai fait état également des liens moraux qui nous unissent à ces républiques dans lesquelles nous avons des écoles primaires et secondaires.

J'ai rappelé également que les étrangers avaient des paquebots qui surclassaient les nôtres. J'ai montré que c'était notre tonnage, avec le "MASSILIA", qui était le plus infime, 15.000 tonnes à peu près. Les allemands venant avec 28.000 tonnes, les italiens avec 58.000 et les anglais avec 74.000.

M. LE PRESIDENT. Il s'agit de la totalité de leur flotte ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE. Je ne parle que des flottes protégées car, heureusement, nous avons des compagnies d'armement. Il était donc normal d'avoir un navire convenable pour aller voir ces gens qui jugent la Gran-

par le paquebot qu'ils voient. Quand ils voient le "MAS-SILIA" ils ne nous donnent donc pas une place prééminente.

D'autre part, en cas de guerre nous n'avons pas le droit d'être tributaires de l'étranger pour nos transports. Peut-être serions-nous tributaires de nos amis et alliés mais je stime que ce serait une suprême imprudence de nous en remettre à eux.

A ce sujet, j'ai reçu une lettre de l'état-major de l'armée qui est extrêmement inquiétante. La doctrine du conseil supérieur de la guerre est de pousser à la construction de paquebots rapides aussi bien pour nos relations de Méditerranée que pour relier l'Afrique à notre côte atlantique, afin de faire venir nos troupes africaines dans le minimum de temps. Il faut donc avoir des paquebots qui puissent traverser la Méditerranée en une nuit et se rendre de Dakar à Bordeaux dans le minimum de temps.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Quel est le tonnage de ce bâtiment.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE. 30.000 tonnes. Sa vitesse maximum est de 27 noeuds, sa vitesse normale 25. J'ai insisté principalement sur la question de sécurité et sur les conditions d'installation du personnel navigant.

Tous les moyens de sécurité existeront à bord et je crois que, comme pour le Normandie, aucun inconvénient ne se manifestera à ce sujet.

D'autre part, j'ai dit que je ne voulais plus de ces installations inhumaines pour le personnel du navire. Je

me suis souvenu qu'inaugurant à Paulliac le premier Atlantique j'avais reçu une délégation des inscrits conduite par Durand et venant protester contre les installations lamentables qui étaient réservées au personnel. C'était un véritable supplice chinois pour se glisser dans les couchettes et s'ils en sautaient sans prendre garde ils mettaient les pieds sur un câble conducteur d'un courant électrique qui les brûlait. Je dois dire que depuis on a veillé à ces installations aussi bien sur le Normandie que sur le nouvel Atlantique en construction.

M. LE PRESIDENT. Nous abordons la quatrième question. La loi du 12 juillet 1934 portant aide à l'armement vient à expiration le 12 août prochain. On pourrait demander à la nouvelle Chambre de proroger cette loi; mais vous connaissez les commencements de législature, les nouveaux venus prennent les habitudes de la maison et je crains fort, dans ces conditions, que la loi pût être prorogée. Je vous demande, monsieur le ministre, au nom de la commission, s'il n'est pas possible d'obtenir des Chambres, avant leur séparation, que la loi fût prorogée.

Dans le budget de 1936 on a inscrit, par erreur ou à dessein, le crédit nécessaire à l'année entière au lieu de le calculer jusqu'au mois d'août seulement. Il n'y a donc au point de vue budgétaire aucune difficulté. Au point de vue de la Trésorerie, comme le financement de la loi est prévu par des taxes perçues sur certaines marchandises

en supposant que le texte devienne caduc les taxes automatiquement ne seraient plus perçues. Dans ces conditions, il n'y a pas de difficultés non plus de ce côté.

Monsieur le ministre, pensez-vous aboutir avant la séparation des Chambres ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE. En sortant d'ici je me rendrai directement au ministère des finances. Je demanderai à mon collègue de ne pas s'opposer au renouvellement de la loi de protection de l'armement. Je le préviendrai, en outre, que demain, au conseil des ministres, je demanderai l'autorisation de déposer sur le bureau de la Chambre un projet de loi tendant au renouvellement de ce texte. J'ai le texte ici; c'est un article unique, estimant que pour réussir il faut présenter au Gouvernement et au Parlement une proposition sous la forme la plus simple.

Je suis d'accord avec vous pour reconnaître qu'au moment de la rentrée il serait très difficile de faire voter cette disposition. Or je considère que c'est là un problème urgent à résoudre. Pour cela je vous demanderai s'il ne vous est pas possible de prendre une délibération très ferme rappelant au Gouvernement la nécessité absolue de faire voter ce projet. Ce sera une arme de plus demain pour moi, qui, je l'espère, me permettra d'aboutir.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le ministre, voulez-vous que nous fassions le point ?

Sur la première question il est bien entendu que vous n'avez fait que ramener Strasbourg dans le droit commun et

qu'en aucun cas il ne bénéficiera d'avantages différents de ceux qui sont accordés aux ports de la marine marchande ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE. Absolument.

M. LE PRESIDENT. Conformément au désir de M. Roux-Freissineng, vous allez prendre toutes les mesures pour contrôler ce qui a été fait au comité de coordination en ce qui concerne l'Afrique du Nord ? Ou bien ce qui s'y passe est normal et vous voudrez bien nous le faire savoir; ou bien, dans le cas contraire, vous voudrez bien prendre toutes mesures nécessaires.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE. D'accord.

M. LE PRESIDENT. En ce qui concerne le nouvel "ATLANTIQUE", vous n'avez dû accorder aucune restriction en ce qui concerne le parcours ou le tonnage ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE. En ce qui concerne le parcours, le paquebot touchera à Lisbonne, Casablanca et Dakar. Malgré ces escales, étant donné la vitesse du navire nous arriverons encore avant les autres.

D'autre part, on a objecté à la compagnie qu'elle allait transporter des passagers sans marchandises. Ce n'est pas étonnant, d'ailleurs, car il y a une autre compagnie, soeur en quelque sorte et qui n'est pas protégée - les Chargeurs réunis. J'ai soumis cette question à la Sud-Atlantique qui m'a répondu : " Nous pouvons parfaitement transporter des marchandises sans difficultés. Il a été entendu que nous diminuerions la capacité de transport du mazout pour transporter 1.500 tonnes de marchandises. Mais la cale sera faite

note

de telle façon et cloisonnée de telle façon que le cas échéant on pourra la transformer entièrement en soute à mazout.

M. CABART-DANNEVILLE. Ne serait-il pas possible pour nos croiseurs auxiliaires, c'est-à-dire pour les paquebots genre Atlantique allant aux Antilles de prévoir ce que les allemands ont fait sur le Bremen et sur l'Europa : le chargement de leurs pièces et armement dans leurs soutes ? Cela éviterait à ces navires de revenir à Brest ou Cherbourg pour être armés.

M. LE PRESIDENT. Cette question ne peut s'adresser qu'au ministre de la marine militaire.

Enfin, monsieur le ministre, vous ferez en sorte d'obtenir du conseil des ministres qu'il vous autorise à déposer le projet de loi portant prorogation de la loi d'aide à l'armement. Notre collaboration, à ce sujet, vous est entièrement acquise.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE. Nous sommes d'accord, monsieur le président. D'autre part, je vous dis à nouveau que je me mettrai en rapports avec M. Léonard Bénard pour lui donner une réponse - qui, j'espère, le satisfera - au sujet de la question qu'il m'a posée.

M. LE PRESIDENT? Notre ordre du jour étant épuisé, je vous remercie, monsieur le ministre, de vous être rendu volontiers à notre convocation.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE. Je me réjouis

toujours, monsieur le président, et vous remercie de la collaboration qui n'a jamais manqué de s'établir entre la commission de la marine du Sénat et le ministre de la marine marchande.

M. LE PRESIDENT. Si personne ne demande plus la parole, la séance est levée.

(La séance est levée à seize heures)

COMMISSION DE LA MARINE

Séance du Vendredi 13 Mars 1936

PRESIDENCE DE M. RIO

1er La séance est ouverte à 15 heures.

AUDITION DE M. LE MINISTRE DE LA MARINE

(M. Piétri, ministre de la marine, et MM. les commissaires du Gouvernement sont introduits)

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le ministre, la Commission de la marine a désiré vous entendre sur trois questions.

Lorsque le projet concernant la tranche navale nous a été communiqué, il y a eu une discussion au sein de la commission; certains de ses membres ont manifesté quelque crainte de ne pas voir le programme se réaliser comme il avait été conçu tout d'abord. La commission craint notamment que, dans quelques années, lorsque la flotte de navires lourds aura été complètement achevée, cette escadre de haute mer n'ait pas tous les moyens de défense qu'on escomptait, du fait qu'il lui manquera notamment un éclaireur et un porte-avions.

On s'est donc demandé, à la commission, s'il ne serait pas expédié de remplacer le pétrolier prévu par un porte avions, cette unité paraissant indispensable pour la constitution de notre escadre future.

Lorsque vous aurez terminé vos explications sur ce point, vous voudrez bien nous parler d'une vieille question que nous avons examinée ensemble, en présence de M. Bergeon lorsque nous avons conduit une délégation d'armateurs. Nous voudrions savoir si les promesses que vous avez faite à ce moment sont en voie de réalisation.

Enfin, comme vous allez déposer prochainement un projet de loi des cadres, nous serions heureux si vous pouviez nous dire quelques mots de ce projet et des ~~compx~~ conditions dans lesquelles vous comptez le faire aboutir.

M. PIETRI, ministre de la marine.- Monsieur le président, je suis bien aise que vous me posiez ces trois questions, et plus spécialement la première.

Je comprends bien que cette tranche, tant par son exiguité que par sa composition, puisse surprendre, et cela mérite quelques explications.

Vous savez que ce que nous sommes convenus d'appeler "l'annuité d'amortissement de la flotte" représente quelque chose d'à peu près fixe, non seulement en crédits - cela peut varier entre 1 milliard et 1.200 millions - mais aussi en tonnage. Lorsque le Parlement a voté la

tranche 1935, cette tranche dépassait sensiblement le gabarit habituel d'une tranche annuelle. Vous vous rappelez en effet tout ce qui a été dit sur le gros inconvénient de ne décider que la construction d'un seul bateau. La tranche 1935 portait principalement sur un bateau de 35.000 tonnes, et 2 torpilleurs de faible tonnage, mais dès ce moment il était indispensable que fût ~~réalisée~~ prévue par le Parlement la construction d'un second 35.000 tonnes qui ne faisait pas partie, à proprement parler, de la tranche 1935, les crédits devant être ouverts ultérieurement.

Les crédits affectés à ce second 35.000 tonnes ont été votés dans le budget de 1936, de sorte qu'en réalité la tranche 1935 porte sur deux ans.

Cependant, je n'avais jamais renoncé à compléter la tranche 1936 - qui consiste principalement en fait dans le second 35.000 tonnes - par un certain tonnage d'unités utiles. Je dois dire franchement que ce n'est pas dans une tranche 1936 que j'avais songé à introduire le porte-avions auquel nous pensons tous et dont je ne conteste pas la nécessité. Pourquoi ? Parce que de toute manière, le complément de tranche 1936 - si nous admettons que le second 35.000 tonnes constitue l'essentiel de cette tranche - ne pouvait porter que sur des unités légères, d'un tonnage total relativement réduit.

J'avais pensé tout d'abord à trois torpilleurs de 1770 tonnes, et 4 torpilleurs de 800 tonnes, un aviso colonial, un transport pétrolier, un sous-marin, le tout formant un total de 527 millions. Le ministère des finances a jugé que, pour un complément de tranche, ce chiffre était excessif, qu'il fallait absolument le réduire. Cela vous montre qu'il eût été bien difficile de faire figurer un porte-avions dans la tranche 1936.

J'ai donc soumis, le 21 janvier, un second projet, réduit à 490 millions, qu'il a été encore impossible de faire admettre. C'est à ce moment, au début de février 1936, que j'ai proposé 3 torpilleurs de 1770 tonnes ; 1 torpilleur de 800 tonnes - au lieu de 4 - un sous-marin et puis un avisoy colonial ou un pétrolier. Cela faisait encore 364 millions.

Après nouvelle discussion, j'ai dû me rendre compte qu'il faudrait me ~~exempt~~ contenter d'un crédit avoisinant 275 millions. C'est pourquoi j'ai dû m'en tenir aux trois torpilleurs de 1770 tonnes du type Hardy, qui constituent la partie vraiment indispensable, et qui représentent 252 millions; et, pour faire l'appoint, renonçant à l'aviso colonial et même au sous-marin, j'ai introduit dans cette tranche le transport pétrolier dont il avait été question, qui ne doit coûter que 26 millions. Total : 278 millions.

Pourquoi un pétrolier ? On a dit avec une apparence

de raison que nous ne manquions pas en ce moment de pétroliers désarmés et que, par conséquent, il pouvait paraître inutile de dépenser 26 millions pour en faire un.

C'est que nous ne parlons pas tout à fait du même type de bateau. D'ailleurs, j'ai ici des chiffres qui montrent qu'il n'existe actuellement que 6 pétroliers dans cet état de désarmement total, et sur un total très considérable.

La flotte pétrolière mondiale, y compris la nôtre, comprend à peu près 1420 navires, avec un tonnage brut de 8.500.000 tonnes, et un port en lourd de 12 millions et demi de tonnes. Et voici la liste des principales puissances qui possèdent des pétroliers de toutes catégories - commerce ou marine militaire :

Royaume-Uni : 369 navires; port en lourd, 3 millions de tonnes.

Etats-Unis : 385 navires ; 3.600.000 tonnes.

Norvège : 213 navires; 2 millions de tonnes.

Hollande : 71 navires; 452.000 tonnes.

Italie : 65 navires; 450.000 tonnes.

France : 56 navires, dont 20 caboteurs; 328.000 tonnes

Et voici maintenant la statistique des bateaux désarmés :

Royaume-Uni : 48 navires désarmés ; Norvège : 24;  
Etats-Unis: 12; France : 6, représentant 26.000 tonnes.

Mais il ne s'agissait pas, en l'espèce, d'acquérir un pétrolier; il s'agissait de faire un navire beaucoup plus spécial, qui doit être, à proprement parler, un ravitaillleur d'escadre, c'est à dire un bateau qui n'est pas seulement destiné à transporter du pétrole d'un point à un autre, mais qui peut encore assurer la liaison entre une de nos bases navales et l'escadre.

Le besoin s'en fait sentir depuis quelque temps. Nous avons actuellement 13 bâtiments qui constituent les pétroliers de la marine nationale. La Dordogne, qui date de 1914, peut être considérée comme à bout de souffle. Restent 12 pétroliers, dont 2 sont extrêmement anciens ; les autres sont satisfaisants, et d'ailleurs presque tous armés.

Vous savez qu'aucune de nos grandes bases ne peut être outillée pour ravitailler rapidement et totalement nos escadres. Il faut y ajouter des moyens mobiles qui peuvent constamment se déplacer d'une base à l'autre. C'est la grande leçon tirée des exercices de ravitaillement faits à Brest l'an dernier au mois de juin.

Le pétrolier qu'il s'agit de construire est un navire conçu pour les besoins spéciaux de la flotte, dont il accroîtra l'efficacité en réduisant le temps nécessaire au ravitaillement. Les moyens dont nous disposons actuellement sont vieux et partiellement insuffisants. Enfin ces

pétroliers ne transportent que du pétrole et sont incapables de fournir aux bâtiments ravitaillés des vivres, de l'eau, etc.

Le ravitailleur spécial porterait : 4.000 tonnes de mazout et gasoil; 100 tonnes de charbon; 20 tonnes d'essence de pétrole en fûts; 100 tonnes d'eau distillée; 100 tonnes d'huile de graissage; 100 tonnes de vivres et de matériels divers.

En tenant compte, d'une part, du besoin que nous avions de ce ravitailleur d'escadre, et d'autre part du puzzle arithmétique que nous impose toujours en pareille matière le ministère des finances, nous avons donc introduit le pétrolier en question dans cette tranche, comme complément des trois torpilleurs de 1770 tonnes, dont je n'ai pas besoin de justifier la nécessité : ils constituent le véritable accompagnement des cuirassés de ligne dont vous avez décidé la construction, en particulier des 35.000 tonnes.

Je viens maintenant à la question du porte-avions. Il ne fait pas de doute pour la Marine, pas plus que pour la commission du Sénat, que la construction d'un porte-avions est nécessaire. Mais, même en faisant abstraction des difficultés financières qu'aurait pu susciter l'entrée d'un bloc de 600 millions dans cette tranche, nous ne pouvons pas dire que nous soyons actuellement entièrement prêts à définir les caractéristiques d'un

porte-avions. Il y a à peine trois ou quatre jours que la Conférence navale s'est fixée sur le tonnage maximum d'un porte-avions. La question des caractéristiques d'un porte-avions a été ~~sett~~ et est encore extrêmement débattue. L'amiral Durand-Viel a eu plusieurs échanges de vues sur ce sujet avec son collègue britannique. Il semble qu'à cet égard l'amirauté anglaise considère que nous sommes beaucoup plus avancés ~~qu'aux~~ qu'elle ne l'est elle-même sur les caractéristiques possibles d'un porte-avions de type nouveau. C'est la raison pour laquelle nous avons insisté à Londres pour que le maximum fût fixé à 23.000 tonnes, au lieu du chiffre de 22.000 tonnes auquel on avait songé précédemment. Cette différence résultait d'une étude qui a été beaucoup plus poussée chez nous qu'en Angleterre.

Mais il y a d'autres caractéristiques que le tonnage. Les expériences faites, lors des dernières manœuvres d'escadre par le Béarn ont été excellentes, en particulier parce qu'elles ont permis de faire des essais de lancement d'avions, et ce qui est plus difficile, d'atterrissement, avec des battements de sept mètres.

Un exercice tout à fait remarquable, et fait à l'improviste, vis à vis du Bertin, qui revenait des Antilles, a donné grande satisfaction. Des avions, lancés du Béarn, ont pu, sans être vus du Bertin, donner des renseignements extrêmement précieux sur son arrivée. Tout ce qu'a fait,

dans ces récentes manœuvres, le Béarn fraîchement refond a justifié incontestablement, tout au moins pour des mers comme l'Atlantique, la nécessité d'un porte-avions. Mais il y a encore en ce moment un débat technique autour des caractéristiques d'un bateau de cette sorte, et toutes ces raisons réunies font que nous avons estimé que ce n'était pas dans la tranche 1936 qu'il convenait de l'introduire.

Y a-t-il de ce fait un gros retard à craindre ? Ce retard n'est pas très redoutable, et je m'explique.

Manquent ici des pages manuscrites  
qui ne figurent que dans l'autre  
énumération de ce procès-verbal.

De tout cela, quel est le résultat ? Vous me permettre de vous donner quelques chiffres statistiques. A l'heure où je parle, 40 % du tonnage de nos chalutiers ont plus de 25 ans d'âge, et il n'y a que 3 % de ce tonnage total qui ait moins de 5 ans. Si vous jugez comme moi qu'au-dessus de 20 ans un chalutier ne vaut plus grand chose, ce n'est plus 40 %, mais 55 % de nos chalutiers, représentant 52.000 tonnes, qui ont dépassé cet âge et qui, par conséquent, sont des instruments usés et vieillis.

Comparons avec l'étranger. Certaines nations, comme l'Espagne, le Portugal, la Russie, etc., n'ont pas fait mieux que nous; mais l'Angleterre, la Hollande, la Norvège ont renouvelé, après la guerre, une grande partie de leurs flottes, ce qui a même poussé nos armateurs à leur acheter purement et simplement des bateaux.

Le résultat actuel, c'est que la Grande-Bretagne a 1750 bâtiments, représentant 414.000 tonnes ;

- L'Allemagne, 490 bateaux ; 110.000 tonnes;
- la France, 450 bateaux; 135.000 tonnes;
- la Hollande, 400 bateaux; 164.000 tonnes.

Nous ne parlons en ce moment que des navires de plus de 100 tonneaux.

Viennent ensuite l'Espagne, la Norvège, etc.

Qu'ont fait les Allemands ? Dans ces dernières années, le gouvernement allemand s'est lancé dans une politique de développement de l'industrie de la pêche, concentrée

entre les mains de grandes Compagnies - l'une d'elles compte 170 chalutiers - qui reçoivent des subventions. Les vieux chalutiers ont été refondus et améliorés; des chalutiers de gros tonnage ont été construits pour la grande pêche; mais leurs efforts se sont surtout portés sur ce qui ressemble le plus à notre flotte ~~maritime~~ hau-turière, sur cette flottille de harenguiers qui, depuis quelques années, fréquente assez assidûment la Manche. Ces harenguiers sont des lougres de 150 à 200 tonneaux, montés par des équipages de 17 hommes, munis de T.S.F., réception et souvent même émission. L'Allemagne en possède de 170 à 180.

Et grâce à cet effort, voici les résultats : au lieu de 3 % de chalutiers de moins de 5 ans, l'Allemagne en a 7 %, mais l'échelonnement est meilleur que chez nous. Au lieu de 55 % de chalutiers de plus de 20 ans, l'Allemagne n'en a que 14 %. Elle a donc une flotte qui, dans son ensemble, est à peu près la même que la nôtre, mais beaucoup plus jeune.

Quelle a été l'aide financière du Gouvernement allemand à cet égard ? Il y a des "programmes de crédits de travail" qui comportent des prêts. En 1932, le Reich a ainsi prêté 4 millions de marks; en 1933, 6 millions de marks; en 1934 un peu moins.

Que se propose-t-on de faire chez nous ? Je n'insisterai pas sur le gros intérêt que présente pour la marine militaire la flotte de pêche; vous savez que les gros chalutiers font d'excellents patrouilleurs; ils sont facilement utilisables comme bâtiments de reconnaissance ou bâtiments pilotes.

Je dois dire que la marine militaire ne s'intéresse pas à des chalutiers d'un tonnage inférieur à 75 tonneaux. Si elle avait un programme à envisager pour son propre compte, il serait à peu près le suivant. Le principal effort devrait porter sur des chalutiers de 300 à 350 tonneaux de jauge brute, qui devraient représenter environ les trois cinquièmes de l'ensemble de cette flotte; puis un cinquième de chalutiers de 500 à 1000 tonnes; et un cinquième de 75 à 200 tonnes.

La marine s'intéresse donc surtout à la construction de chalutiers moyens, à propulsion mécanique, avec un tonnage minimum de 75 tonneaux.

Et là, il y a deux points assez curieux : Il y aurait intérêt, du point de vue militaire, à favoriser la création de bâtiments en bois, à cause des mines magnétiques, qui sont extrêmement dangereuses pour les chalutiers en métal. D'autre part - c'est un point délicat, il a soulevé à la Chambre, quand j'en ai parlé, quelques protestations - il faudrait autant que possible favoriser la propulsion à la vapeur avec chauffe au charbon, pour tenir compte

des difficultés que nous rencontrerons, en temps de guerre pour ravitailler le pays en combustibles liquides.

Quels sont les moyens envisagés pour rénover la flotte de pêche ? Le Comité des armateurs de France a étudié la question depuis longtemps. Il avait présenté en 1933 un projet fort intéressant de caisse de démolition, subventionné par l'Etat, qui devait permettre le remplacement des 52.000 tonnes de chalutiers hors d'âge dont je parlai tout à l'heure.

A cette époque, le Gouvernement, préoccupé par la nécessité de faire aboutir la loi Tasso, a voulu que cette loi fût votée avant d'entreprendre l'étude complète du renouvellement de la flotte de pêche. Cette loi a été votée et nous sommes aujourd'hui en présence de deux documents législatifs. Le premier, c'est la proposition Tasso, qui tend à organiser et à protéger le produit des pêches côtières, et prévoit la création d'un fonds de reconstitution destiné à faciliter le renouvellement des flottilles. Le second est le projet gouvernemental, qui tend tout spécialement à favoriser la reconstruction de la flotte de pêche. Il devait être financé, lui aussi, par le produit d'une taxe sur les licences d'importation de conserves de poissons et crustacés. Il est arrivé, à la suite en particulier des négociations avec le Portugal, que cette taxe s'est trouvée supprimée.

Le projet prévoyait le remplacement de 52.000 tonnes de vieux navires, âgés de plus de vingt ans, par 26.000 tonnes de navires neufs, et la prime ne devait être accordée aux armateurs, pour la construction d'une tonne neuve, qu'à la condition de procéder simultanément à la destruction de deux tonnes anciennes. La prime devait être de 2.000 fr par tonne construite pour les tonnages inférieurs à 200 tonneaux, et de 1.200 fr par tonne pour la tranche excédant 200 tonneaux. La dépense totale était fixée à un maximum de 52 millions.

La commission de la marine de la Chambre a examiné l'autre jour ce projet, et j'ai été appelé à lui donner mon sentiment. Au cours de cet échange de vues, on s'est un peu adressé à moi non seulement comme ministre de la marine militaire, mais on m'a demandé mon conseil comme ancien ministre du budget, connaissant par conséquent les habitudes de la maison. Et voici le conseil que je me suis permis de donner.

Un premier procédé consisterait à voter une loi allouant à la marine marchande, par un compte spécial, une somme globale de 60 millions, à dépenser en dix ans. C'est le procédé qui a été particulièrement employé depuis quelques années. En dépit de l'hostilité de certains grands financiers - j'en connais ici même au Sénat - je pense que le compte spécial n'a pas que des inconvénients. Il

évite, en tout cas, de refaire tous les ans une discussion autour du crédit budgétaire, discussion qui peut amener des surenchères. Mais je ne veux pas insister : le compte spécial n'est plus à la mode.

Restent deux autres procédés : Inscription au budget de la marine marchande, à un chapitre spécial, intitulé "Renouvellement de la flotte de pêche", d'un crédit annuel de 6 millions, étant entendu qu'il se reproduira pendant dix ans.

Ou bien inscription au budget de la marine militaire, dans un article spécial du chapitre 26 "Renouvellement de la flotte auxiliaire", d'une somme annuelle de 6 millions pendant dix ans, et versement à la marine marchande.

Quels sont les avantages et les inconvénients de cette troisième solution, qui est celle qui m'intéresse le plus ?

Avantage : Beaucoup plus grande facilité pour obtenir le crédit. Les crédits qui prennent un vêtement de défense nationale ont évidemment plus de chance d'être mieux accueillis par le ministère des finances.

L'inconvénient, je vais vous le dire. Je sais bien comment on procède avec les budgets de défense nationale. Le ministère des finances ne fera aucune objection à ce crédit de 6 millions. Mais quand tout le travail de préparation du budget sera terminé, il dira : "C'est trop cher, il faut absolument que, sur l'ensemble de votre budget, vous abattiez 300 millions." Et à ce moment,

j'aurai beau arguer que les 6 millions en question sont en réalité destinés à la marine marchande, ce raisonnement n'aura aucune valeur.

Par conséquent, cette solution équivaudra, purement et simplement, à prélever les 6 millions sur l'ensemble du budget de la marine militaire. A cela, vous répondrez: "C'est tout de même un budget beaucoup plus vaste que celui de la marine marchande, et c'est à vous de vous défendre contre des abattements excessifs. Cette somme de 6 millions il est tout de même plus expédient, plus pratique, que ce soit vous qui la preniez à votre compte."

Je ne dis pas non, si vraiment cela peut faciliter la reconstruction de cette flotte de pêche qui m'est extrêmement utile. Les services qu'a rendus la flotte hauturière pendant la guerre sont énormes.

Je ne dis pas non à cette solution, en faisant observer que ce n'est pas sans abnégation que le ministre de la marine militaire accepte cette solution. Il faudrait cependant qu'il soit bien entendu que l'utilisation des crédits - bien que je considère comme tout à fait ~~normaux~~ normal qu'ils soient reversés à la marine marchande - sera faite en complet accord avec la marine militaire, selon une procédure analogue à celle qui est en vigueur au ministère des travaux publics, pour l'organisation de certaines lignes de chemins de fer à intérêt stratégique.

Il y a là une formule assez facile à trouver.

Qu'a fait la commission de la marine marchande de la Chambre, à la suite de ces échanges de vues ? Le 4 mars elle a envisagé, sans s'y être définitivement arrêtée, la solution suivante: Pour les bâtiments de plus de 75 tonnes crédit de 6 millions par an, inscrit au budget de la marine militaire pendant dix ans. Et pour les petits bâtiments - malgré le peu d'intérêt que j'ai montré pour ces petits bâtiments, la commission de la marine marchande n'a pas jugé bon de les abandonner - la subvention serait prélevée sur un fonds de reconstruction alimenté par les taxes sur les licences d'importation, 2.500.000 fr. par an environ. Par ailleurs, les subventions ne seraient accordées qu'aux armateurs qui consentiraient à démolir deux tonnes de vieux bateaux pour une tonne nouvelle construite.

COMMISSION DE LA MARINE

Séance du

Mercredi 16 décembre 1936

AUDITION

de M. GASNIER-DUPARC

Ministre de la marine

M. RIO, président. - Monsieur le ministre, c'est la première fois que nous avons le plaisir de vous recevoir au sein de la commission qui <sup>a été</sup> ~~va être~~ la vôtre. Nous avons gardé un trop bon souvenir de vous pour que nos ~~souhaites~~ <sup>souhaitez</sup> de bienvenue ne soient pas unanimes.

Pour que la discussion ne s'égare pas, nous vous avons suivant la tradition adressé un questionnaire. Bien entendu, vous n'êtes pas tenu de le suivre à la lettre; vous êtes maître de votre exposé. Je vais vous donner la parole; après quoi vous voudrez bien répondre aux questions que nos collègues pourront avoir à vous poser.

M. GASNIER-DUPARC, ministre de la marine nationale.-

Monsieur le président, mes chers collègues, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de venir devant votre commission pour exposer la situation de la marine nationale et les projets du département en vue de l'accroissement que nous voulons lui donner pour qu'elle soit mise à la hauteur de la tâche qu'elle peut être appelée à remplir.

Je vous remercie de vos bonnes paroles et de votre bienveillant accueil. Je compte vous faire un exposé général de la situation; après quoi je serai à votre disposition pour répondre aux diverses questions que vous pourrez me poser.

Je vous rappelle tout d'abord que jusqu'au 31 décembre 1936 nous avons été liés par des actes internationaux : traité de Washington et premier traité de Londres, en de qui concerne la constitution de notre flotte. Nous ne reprenons pas toute notre liberté à partir du premier janvier 1937 parce qu'un nouveau traité à été conclu à Londres le 25 mars 1936, qui nous impose certaines restrictions, notamment en ce qui concerne la qualité des navires. Mais je dois dire que la France, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis ont seuls signé le traité de Londres, que d'autre part une clause de sauvegarde va être obtenue, qui nous permet de ne pas en appliquer les dispositions si l'attitude des puissances voisines ne nous le permettait pas.

D'autre part, l'Italie n'a pas signé, mais je crois, d'après ce qu'on m'a dit au département, qu'en fait elle se conformera aux dispositions du dit traité.

Quant à l'Allemagne, elle s'est entendue avec l'Angleterre; et nous assistons à la fois en Allemagne et ~~en~~ Italie à une opération d'armement accélérée. Ces deux pays arment à outrance : la marine a été obligée d'envisager cette situation nouvelle.

Qu'avons-nous fait tout de suite ? Nous avons d'abord inscrit dans le budget de 1937 une tranche navale incorporée au budget même. Nous avons en second lieu augmenté les équipages de 3.700 hommes. Nous avons, troisièmement, obtenu que le décret-loi qui restreignait dans une certaine mesure l'application de la loi de 1929 sur les cadres soit abrogé. Enfin nous avons déposé une loi des cadres.

Pour l'augmentation des équipages par l'addition de 3.700 marins, c'est chose faite. Nous l'avions demandée au moment où nous avons élaboré le budget, et nous nous sommes heurtés à des difficultés de la part des Finances. Pour ne pas contrarier le ministre des finances, nous avons déclaré que pour le moment nous ne demandions pas que ces 3.700 hommes soient incorporés dans l'armée navale; mais par une lettre adressée au ministre des ~~finances~~, nous nous étions réservé le droit de réclamer cette incorporation au cours de l'année ou quand bon nous semblerait.

Je dois dire qu'aujourd'hui c'est chose faite. Dans un des derniers conseils des ministres j'ai attiré l'attention de mes collègues sur la difficulté que nous aurions à armer nos bâtiments si on ne nous donnait pas ces 3.700 unités, et on nous les a données.

De ce fait notre armée navale se trouve portée à environ 67.000 hommes.

D'autre part, en ce qui concerne l'encadrement, nous avons obtenu du même conseil des ministres que les décrets-lois qui restreignaient dans une certaine mesure l'application de la loi de 1929 sur les cadres seraient supprimés. C'est encore une chose à ce que je dis.

Enfin nous avons déposé la loi des cadres. Cette loi n'est pas tout à fait celle qui avait été déposée par mon prédécesseur M. Piétri. Le projet de M. Piétri était devenu caduc; et plutôt que de le reprendre tel qu'il était nous avons préféré endéposer un nouveau qui comporte certaines améliorations.

Mais je dois dire que nous nous sommes heurtés à la résistance du ministre des finances, qui nous a fait savoir qu'il ne ferait aucune opposition à la loi des cadres, à condition que nous acceptions purement et simplement le projet de M. Piétri, étant donné que les constructions que nous projetons et au sujet desquelles nous serons appelés à délibérer ne peuvent être achevées immédiatement, qu'il s'écoulera un temps assez long avant qu'elles soient armées et que jusque-là des unités nouvelles ne sont pas nécessaires.

Nous avons pensé que pour gagner du temps nous devions accepter de reproduire le projet de M. Piétri qui comportait déjà une amélioration par rapport à la loi des cadres de 1929, d'autant plus que le ministre des finances accepte une modification importante de ce projet : il nous autorise, dès la première année, à augmenter les cadres du tiers de l'augmentation prévue.

C'est dans ces conditions que le projet Piétri va être incessamment déposé sur le bureau de la Chambre des députés, et nous ferons en sorte que la discussion vienne le plus tôt possible.

Le projet est actuellement au ministère des finances; mais les bureaux qui s'occupent du budget sont d'accord avec mon cabinet sur les dispositions que je viens de dire. Il ne reste qu'à en référer au ministre qui n'aura aucune raison personnelle de s'opposer à cet arrangement.

Nous nous réservons de déposer ~~minérialement~~ ultérieurement un autre projet des cadres qui modifieré le projet Piétri mais dont nous n'avons pas un besoin immédiat tant que les navires dont nous allons demander la constructions ne seront pas construits et armés. Je crois que sur ce point les intérêts de notre marine sont sauvagardés.

Je pourrais, par des tableaux que j'ai à mon dossier, vous indiquer la situation du projet Piétri, et même la situation du projet que j'ai préparé pour l'améliorer.

Par exemple, en ce qui concerne les vice-amiraux, il y a dans le ~~projet~~ projet Piétri un vice-amiral de plus. En ce qui concerne les contre-amiraux, il y en a quatre de plus.

Les capitaines de vaisseau sont 115 au lieu de 103; les frégates capitaines de ~~corvette~~, 244 au lieu de 210 ; les capitaines de corvette, 400 au lieu de 299; les lieutenants de vaisseau, 866 au lieu de 794; les enseignes, 550 au lieu de 520; les capitaines de vaisseau de résidence fixe restent au même nombre.

La progression eet la même pour les ingénieurs mécaniciens,

les ingénieurs du génie maritime et tous les services.

Nous avions modifié le projet Piétri surtout en ce qui concerne les élèves qui sortent du Borda, à qui nous donnions des avantages immédiats. Mais, pour éviter des retards de procédure et avoir avec nous le Gouvernement, je crois qu'il convient d'adopter l'attitude que je vous ai dite : s'en tenir pour le moment au projet Piétri.

M. LE PRESIDENT. Ce qui porte à combien le nombre des officiers généraux ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Le nombre des officiers généraux serait de 48.

M. LE PRESIDENT. Deux contre-amiraux et un vice-amiral de plus que sous l'ancien régime ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Il y avait 15 vice-amiraux : il y en a 16 ; il y avait 28 contre-amiraux : il y en a 32. Soit 5 officiers généraux de plus.

J'arrive à la tranche de 1937 qui a été incorporée au budget. Cette tranche comprend :

1 croiseur;

2 torpilleurs;

4 torpilleurs légers;

5 sous-marins;

2 avisos coloniaux;

1 pétrolier;

8 avisos dragueurs;

12 chasseurs dépanneurs;

4 ravitailleurs d'aviation.

Soit 24.980 tonnes.

Cette tranche s'ajoute au contingent régulier qui devait être construit en 1937 :

2 sous-marins de deuxième classe;

1 aviso dragueur;

6 chasseurs dépanneurs;

2 vedettes.

Soit 3.590 tonnes.

Si on ajoute la tranche supplémentaire, nous arrivons à 43.570 tonnes pour l'année 1937.

Cette tranche qu'on a critiquée était dans l'esprit de ~~l'amirauté~~ l'amirauté une tranche d'attente. Il s'agissait de rajeunir notre flotte auxiliaire, de donner à une marine rapide des bâtiments auxiliaires destinés à une guerre anti-sous-marin.

C'était la pensée de ceux qui ont proposé cette tranche de 1937. Elle a été décidée en juillet 1936 dans un conseil tenu par les amiraux.

On a exprimé l'opinion que la marine avait eu peut-être tort de ne pas comprendre dans cette tranche les porte-avions. Je vais m'expliquer tout à l'heure sur ce sujet, parce que les propositions que je vais vous faire comprennent la construction de deux navires porte-avions.

Ces navires n'avaient pas été compris dans la tranche primitive de 1936 établie en juillet 1936 par le conseil des amiraux, parce qu'on n'était pas encore bien fixé sur le type

de bâtiment q'uil convenait d'adopter.

Il y a en effet des théories qui tendent à la construction de porte-avions de très fort tonnage. D'après l'accord de Londres on peut aller de 15.000 à 23.000 tonnes. Le département ayant la faculté de varier entre ces deux limites et n'étant pas encore fixé, étant donné qu'il s'agit d'une dépense considérable, a préféré attendre. Mais tout à l'heure je parlerai de deux porte-avions qui font partie du nouveau programme.

Voilà donc ce qui a été fait pour parer au plus pressé. Quelle sera la situation de notre flotte en janvier 1937, en y comprenant cette tranche, et quelle sera sa situation en 1943 ? C'est ce que je dois vous dire maintenant.

La liste des navires de combats en janvier 1937 comporte :

3 cuirassés du type .....	- 52.791 tonnes ;
4 torpilleurs	3.419 tonnes;
7 sous-marins de première classe	5.445 tonnes.

En tout 14 bâtiments représentant 51.565 tonnes.

Ces bâtiments sont hors d'âge.

Voici les bâtiments sous l'âge à cette date :

3 cuirassés du type <u>Courbet</u>	- 66.567 tonnes;
3 cuirassés refondus type Provence	... tonnes;
2 navires de ligne	26.500 tonnes;
Le <u>Dunkerque</u> en essais; )	)
Le <u>Strasbourg</u> en construction; )	55.000 tonnes;
2 navires de ligne	55.000 tonnes;
.....	.....

10 bâtiments - 255.134 tonnes.

1 porte-avions - 22.146 tonnes;

1 transport d'aviation 10.000 tonnes;

7 croiseurs de 10.000 tonnes;

12 croiseurs de 12.600 tonnes

.... ; ; ;

2 contre-torpilleurs ....

1 mouilleur de filets. ; ; ;

44 torpilleurs

82 sous-marins, dont 1 sous-marin de croisière, ~~xxxxxx~~

41 de première classe,

~~54~~ sous-marins de 2<sup>e</sup> classe,

6 sous-marins mouilleurs de mines.

Soit ~~xxxxxx~~ 190 bâtiments sous l'âge et 14 bâtiments hors d'âge : en tout 204 bâtiments représentant 716.725 tonnes.

2 cuirassés du type Courbet sont ~~inutilisables~~ inaptes aux opérations de guerre; ils représentent 44.578 tonnes. Il faut donc retrancher de la flotte de combat utile et efficace d'une part les bâtiments hors d'âge et d'autre part ces deux cuirassés. Il y a lieu de déduire en tout 106.033 tonnes et 16 bâtiments. La flotte se compose donc de 188 bâtiments représentant 6.692.000 tonnes.

Si on y ajoute les bâtiments de la tranche inscrite au budget, on trouve 202 bâtiments représentant 631.832 tonnes,

c'est-à-dire sensiblement le tonnage qui avait été jugé suffisant lorsqu'on pouvait espérer une limitation des armements

Telle est la situation de la flotte au premier janvier 1937. Je vous ai dit pourquoi elle est insuffisante, étant donné la liberté que chacun reprend à partir du 31 décembre 1936 et les travaux considérables qui sont faits notamment ~~en Allemagne et en Italie~~ en Allemagne et en Italie pour augmenter les flottes de ces puissances.

Quelle sera la situation de la flotte en 1943 ?

Nous aurons un certain nombre de bâtiments qui seront devenus hors d'âge. Ces bâtiments sont au nombre de 43 et représentent 131.773 tonnes. En voici le détail :

En 1937 : 1 sous-marin de première classe;

En 1939 : 4 sous-marins de première classe;

En 1940 : 1 navire de ligne; 5 sous-marins de première classe; 4 sous-marins de deuxième classe;

En 1941 : 2 navires de ligne;

En 1942 : 2 navires de ligne; 4 contre-torpilleurs;

4 torpilleurs; 6 sous-marins de deuxième classe;

En 1943 : ...

En tout 43 bâtiments représentant 131.773 tonnes.

Si nous ne remplaçons pas ces bâtiments, la flotte tomberait à 159 bâtiments représentant 550.059 tonnes.

Si on compare maintenant la situation de la flotte française avec celle des flottes des pays voisins, notamment l'Italie et l'Allemagne, nous voyons en nombres ronds qu'en janvier 1937 la France aura une flotte de 630.000 tonnes,

l'Italie une flotte de 385.000 tonnes, l'Allemagne une flotte de 307.000 tonnes. Ainsi nous avons un tonnage sensiblement égal aux tonnages réunis de l'Italie et de l'Allemagne.

Mais nous allons perdre jusqu'à 1943 130.000 tonnes; l'Italie, dont la flotte est plus jeune, n'en perdra que 36.000. L'Allemagne qui a une flotte toute neuve ne ~~perdra~~ que 3.000 tonnes. De sorte qu'en 1943 nous resterons avec 500.000 tonnes, tandis que l'Italie en conservera 349.000 et l'Allemagne 304.000.

Mais il y a d'autre part les constructions projetées : pour la France 149.500 tonnes; pour l'Italie 159.000 tonnes; pour l'Allemagne 160.000 tonnes. Si bien qu'~~en~~ tenant compte des bâtiments qui deviendront hors d'âge et ~~auxquels~~ et de ceux qui seront nouvellement construits, nous aurons : en France 649.500 tonnes; en Italie 499.000 tonnes; en Allemagne 464.000 tonnes.

C'est dans ces conditions que je me suis résolu à réunir le conseil supérieur de la marine ces jours derniers. Il a tenu des séances privées auxquelles n'assistaient que les amiraux qui le composent; puis il y a eu une séance officielle que j'ai présidée et à laquelle assistaient les représentants du ministre de la guerre et du ministre de l'air.

Voici les questions que j'avais posées au conseil supérieur de la marine:

1° Etant donné la situation nouvelle créée par l'accroissement rapide des marines allemande et italienne, quelles doivent être la puissance et la composition de la flotte française, aéronautique maritime comprise ?

2° La puissance et la composition de la flotte française étant déterminées, quelles sont les constructions à entreprendre pour constituer dans les diverses catégories la flotte en bâtiments sous l'âge ?

3° Quelles sont les catégories de bâtiments sur lesquelles ~~xx~~ l'effort de construction doit porter en premier lieu ?

4° Quelle est en tonnes l'annuité de construction nécessaire pour, compte tenu des possibilités financières et techniques, construire la flotte demandée dans un délai aussi court que possible ?

5° Y a-t-il intérêt à continuer le système du vote d'une tranche annuelle, ou au contraire vaut-il mieux demander en une fois le vote de la totalité des constructions nécessaires pour porter la flotte ~~xxx~~ au tonnage et à la composition voulus ?

6° La flotte nécessaire étant supposée réalisée, quelle est la proportion des bâtiments de toute nature, d'aéronefs, de batteries de défense du littoral qu'il convient d'avoir actuellement armés dès le temps de paix ?

7° Déterminer le nombre d'officiers, et d'officiers marins, de marins nécessaire pour assurer cet armement et celui des bâtiments, aéronefs, unités de complément ou en réserve.

8° Déterminer le nombre d'officiers ingénieurs de la marine, ouvriers nécessaires au fonctionnement des arsenaux et bases navales appelés à entretenir et ravitailler ~~xxx~~ la flotte, ainsi que celui des services des appareils et des services divers.

9° Déterminer la quantité qui doit être stockée dès le temps de paix des approvisionnements suivants : munitions d'artillerie, torpilles, mines, membrés, combustibles de toute nature, vivres, couchage, habits.

Le conseil s'est réuni, et voici quelle est sa réponse :

Le tonnage de la flotte, dit le conseil supérieur de la marine, devrait être porté à 850.000 tonnes :

Flotte générale de combat :

2 Dunkerque, plus 6 navires de 35.000 tonnes = 263.000 tonnes.

Porte-aéronefs : 80.000 tonnes.

Croiseurs contre-torpilleurs : 240.000 tonnes.

Torpilleurs : 110.000 tonnes.

Sous-marins : 78.000 tonnes.

Total : ~~xxxxx~~ 771.000 tonnes.

Bâtiments auxiliaires : 79.000 tonnes.

Tel est le tonnage que le conseil supérieur de la marine estime nécessaire si on veut suivre notamment la même progression que l'Allemagne et l'Italie et pouvoir leur résister en cas de conflit.

En ce qui concerne les bâtiments qu'il y aurait lieu de construire tout de suite, la réponse diffère quelque peu de ~~xxxxxx~~ ce que j'ai indiqué à la Chambre des députés, parce lorsque je me suis présenté devant la Chambre, je n'avais pas encore cette réponse: je ne pouvais donc donner que des chiffres approximatifs. Voici la réponse du conseil supérieur de la marine :

On bloque ensemble non plus 6 tranches, mais 3. Je vais vous en dire tout de suite la raison.

On bloque donc les tranches 1937, 1938 et 1939. Les  
chiffres dont je vais donner lecture ~~ne~~ ne comportent pas la  
tranche déjà incorporée au budget de 1937. Il s'agit donc  
d'une tranche qui s'ajoute au contingent qui devait être  
construit normalement et à la tranche qui était prévue spé-  
ciallement pour le budget de 1937.

"En 1937, 1938 et 1939 nous proposons :

"2 bâtiments de ligne .....?.... 70.000 tonnes;

"2 porte-aéronefs ..... 31.000 tonnes;

"2 croiseurs..... 8.000 tonnes;

xxd6xsmashins

" 16 torpilleurs dont 6 de 1.800 t.

10 de 10.000 t.

" 12 sous-marins dont 3 de 1.500 t.

" 6 de 800 t.

知道他們的行動，而且是他們，……

• • • • •

" 2 mouilleurs de mines..... 2.400 tonnes.

" Total ..... 149.500 tonnes. "

Telle est la première tranche dont nous allons demander le vote au Parlement après l'avoir soumise au comité permanent de la défense nationale.

Telle est la première tranche que nous allons demander au Parlement de voter après l'avoir soumise au Comité permanent de la défense nationale.

Ce total de 149.500 tonnes s'échelonnant sur trois ans fait qu'il conviendra de construire 49.850 tonnes, en chiffre rond, 50.000 tonnes, chaque année.

Il est peut-être inutile que je m'appesantisse sur la nécessité d'avoir des navires de ligne. Dans un discours que j'ai eu l'occasion de prononcer dimanche dernier, au lancement du Strasbourg, j'ai dit que l'on ne pouvait pas, actuellement, soutenir cette idée qu'une flotte légère composée, notamment, de sous-marins et de petits bateaux était susceptible de donner la maîtrise de la mer. Je crois que la commission de la marine partage cette manière de voir ; il n'est donc pas nécessaire que j'insiste.

Ce qui se fait à l'étranger, que ce soit en Allemagne en Angleterre, en Italie, montre les efforts considérables accomplis par ces pays pour la construction de navires de ligne.

On a prétendu que le navire de ligne était essentiellement vulnérable, que ce bateau, dont la construction demandait beaucoup de temps, de technicité et d'argent, était à la merci d'une torpille, aujourd'hui, d'une torpille et d'une bombe. Il en est ainsi de toutes choses. Mais le torpilleur le sous-marin existent depuis un certain nombre d'années, et l'on a trouvé le moyen de défendre le navire de ligne contre eux. Il n'est pas douteux qu'on finira par le défendre aussi

contre l'avion.

Lorsque les aviateurs raisonnent, ils considèrent toujours que tous leurs coups atteignent le but. Or, lorsqu'on a voyagé un peu en avion - je ne l'ai pas fait beaucoup, mais j'ai tout de même volé sur quelques parcours -, on s'aperçoit, lorsqu'on est à une certaine hauteur au-dessus d'un navire, à 1.000 ou 1.500 m., que le navire auquel est destinée la bombe fait une surface bien petite.

Je crois que l'on arrivera à pouvoir défendre le navire de ligne contre l'avion. Lorsqu'a commencé la guerre sous-marine pendant la tourmente de 1914, elle a causé d'abord des ravages considérables. Puis, on a fini par pouvoir se défendre contre elle. A partir de ce moment, l'Allemagne a perdu un nombre important de sous-marins et l'on peut dire que les sous-marins ont fini par être vaincus.

Il en est ainsi de toutes les armes nouvelles contre lesquelles on n'est pas défendu. Mais la défense et la para suivent rapidement le moyen d'attaque.

Il n'est donc pas douteux que le navire de ligne soit une nécessité. D'ailleurs, nous sommes obligés de suivre, sur ce point, ce qui est fait de l'autre côté des Alpes pour pouvoir nous défendre dans ce domaine comme dans tous les autres.

D'ailleurs, si l'on voulait remplacer les navires de ligne par une hydraviation poussée à outrance, on arrive, d'après les calculs faits en Angleterre, à cette constatation

qu'il faudrait un nombre tel d'hydravions qu'il n'y aurait aucune économie si l'on tient compte du prix de la tonne d'hydravion.

Pour ces différentes raisons, il semble nécessaire que nous ayons des navires de ligne. Ce que nous vous proposons est, je crois, raisonnable et représente le minimum de ce qui doit être fait par la France dans cet ordre d'idée.

J'en arrive aux porte-aéronefs. Nous vous en proposons deux de 15.000 tonnes pouvant marcher à 32 noeuds, munis de deux machines, protégés contre les torpilles et les mines, armés de six pièces de 130, ayant un pont d'envol de 185 m. et pouvant transporter 40 appareils.

J'ai dit au Conseil supérieur de la marine : "Je crois que votre décision va être, non pas peut-être critiquée, mais discutée, et qu'on va demander pourquoi vous n'avez pas choisi un porte-aéronefs plus grand, pourquoi, notamment vous n'avez pas envisagé la construction d'un 23.000 tonnes

Les amiraux ont été unanimement d'accord pour dire qu'il fallait s'en tenir au type de 15.000 tonnes. Ils pensent qu'il vaut mieux avoir un plus grand nombre de porte-avions d'un moindre tonnage qu'un petit nombre de ces mêmes bâtiments mais d'un gros tonnage. La flotte française, en effet, peut être appelée à opérer à plusieurs endroits, sur plusieurs mers. Il y a donc intérêt à ce que chaque escadre

opérant dans un endroit déterminé, souvent loin des bases, ait avec elle son porte-avions.

Pour ces raisons que l'amiral Robert, notamment, a développées devant le Conseil supérieur de la marine, l'Etat-major de la marine a pensé qu'il fallait s'en tenir à ce type de porte-aéronefs.

Les Etats-Unis, à part deux anciens cuirassés de 33.000 tonnes qui ont été modifiés pour être utilisés comme porte-avions, construisent maintenant des porte-aéronefs d'un moindre tonnage. Comme navires modernes, je vois qu'ils en ont un de 14.500 tonnes pouvant porter 75 avions. Ils en ont construit deux de 19.900 tonnes qui peuvent porter 72 avions. Un quatrième porte-avions en construction n'a que 14.700 tonnes.

L'Angleterre a, comme porte-avions anciens, des navires peu tous les deux d'un ~~fixe~~ tonnages : l'Argus, de 14.500 tonnes, l'Eagle, de 22.500 tonnes, l'Ermès, de ~~peut~~ tonnes, le Furious, de 14.250 tonnes.

Les navires qu'elle construit actuellement sont de 22.500 tonnes ; mais l'Angleterre est dans une situation particulière. D'abord, sa flotte est beaucoup plus nombreuse que la nôtre.

Quant au Japon, qui opère dans une mer assez étroite dont les caractéristiques se rapprochent, par conséquent, de celles de notre Méditerranée, il a actuellement comme porte-avions un navire de 7.100 tonnes pouvant porter 24 avions et

deux autres bâtiments de 10.000 tonnes chacun dont on ignore combien d'avions ils pourront emporter.

L'Allemagne met en chantier des navires de 19.000 tonnes qui paraissent être des croiseurs d'aviation portant assez peu d'appareils. Ce ne seraient pas des porteurs d'avions proprement dits, mais des bateaux à deux fins.

Voilà, Messieurs, la situation en ce qui concerne les porte-aéronefs et les raisons pour lesquelles l'Amirauté a cru devoir s'en tenir à la construction immédiate de deux navires de 15.000 tonnes.

En ce qui concerne le personnel, il faut savoir ce que nous devons avoir pour entretenir notre flotte en temps de paix, pour l'armer et pour avoir des réserves en temps de guerre. Le Conseil supérieur de la marine a demandé, à ce point de vue, que 70 % des navires soient armés en temps de paix. Pour fixer les effectifs de personnel, l'Amirauté pense qu'il faut les prévoir d'après ce qui peut être construit pendant la période de trois ans dans laquelle nous allons entrer. Elle demande que, pour chacune des années 1938, 1940, 1941 et 1942, l'effectif des hommes d'équipage soit augmenté de 1.000 unités. L'effectif actuel étant de 67.000 hommes, la flotte compterait, en 1942, 72.000 hommes.

La même proportion est suivie, bien entendu, pour les cadres : officiers mariniers et quartiers-maîtres. Les effectifs de la loi de 1929 devront être augmentés de 500 officiers. Le même pourcentage d'augmentation s'appliquera aux

différents services : santé, etc.

Même politique en ce qui concerne les bases navales, car vous entendez bien que tout marche de pair. C'est ainsi que, comme travaux de première urgence, nous avons prévu à Cherbourg des ouvrages d'accostage, soit à la jetée du Homais, soit au port d'escale, le tout représentant 90 millions, des dragages en rade pour 20 millions ; à Brest : construction d'une forme, 70 millions, bassin de radoub, 120 millions, port pétrolier, 70 millions, dragage, 26 millions, soit au total, pour Brest, 285 millions ; à Toulon : dragage, 30 millions ; à Bizerte, dragage : 50 millions, bassin de radoub, 120 millions, extension du plan d'eau de l'arsenal, 50 millions ; à Dakar, dragage : 20 millions, bassin de radoub : 120 millions ; à Saïgon : élargissement et allongement du bassin de radoub : 15 millions. Soit, au total : 800 millions pour les bases.

Ces travaux pourront être exécutés, soit sur les crédits budgétaires, soit sur le programme de grands travaux.

Telle est notre politique en ce qui concerne les bas

En ce qui concerne les travaux qui doivent être faits à Mers-el-Kébir, ils n'incombent pas à la marine en ce qui concerne leur financement ; mais nous avons échangé avec les autorités compétentes toute une série de lettres et de documents que j'ai à mon dossier et dont la nomenclature serait fastidieuse puisque ce sont des lettres de rappel suivies de réponses, etc.

Les Délégations financières ont, au cours de l'année 1936, voté les fonds. D'après les renseignements qui m'ont été fournis, le premier coup de pioche devrait être donné à la fin de ce mois ou au début de janvier. Je me propose même pour marquer l'intérêt que la marine apporte aux travaux qui doivent être faits à Mers-el-Kébir en raison, précisément, de l'attitude et de la tactique italiennes, de me rendre moi-même à Oran et Mers-el-Kébir pour assister à la pose de la première pierre ou au premier coup de pioche.

Voilà en ce qui concerne l'armée navale proprement dite. Je vous ai indiqué quelle était la situation aujourd'hui et ce qu'elle serait en 1943 Si Nous ne faisions rien, ce que nous avons fait tout de suite et ce que nous avons fait incorporer dans le budget, précisément pour que les choses aillent plus vite. Je vous ai dit également quel était notre programme et comment nous devons l'étendre.

Ce que je vous ai indiqué ne s'applique qu'aux années 1937, 1938 et 1939. Lorsque nous serons arrivés à la fin de 1939, il conviendra de reprendre la seconde tranche de ce programme pour arriver aux 850.000 tonnes qui ont été indiquées par le Conseil supérieur de la marine comme devant être la puissance de notre flotte. Tout cela, naturellement, est susceptible de modifications en plus ou en moins selon la politique qui sera faite d'ici-là, selon que nos alliances pourront se rapprocher ou, au contraire, se détendre. En un mot, tout cela sera un peu fonction de la politique étrangère

générale suivie par la France pendant ces six années. Mais, dès maintenant, envisageant ce qui doit être fait pendant les trois années, voilà ce que nous vous proposons.

Il me reste à vous parler de l'aéronautique navale. Sur ce point, le Conseil supérieur de la marine est absolument d'avis que les propositions formulées dans l'avis relatif à l'accroissement de la flotte doivent être intégralement appliquées à l'aéronautique maritime et il approuve le programme général d'accroissement envisagé par l'Etat-major général.

Pour arriver tout de suite à ce qu'est ce programme tel qu'il est envisagé par le Conseil supérieur de la marine le programme à réaliser dans les années à venir est le suivant pour l'aviation non-embarquée :

Croisière, 3 escadrilles à 3 appareils, 70 millions,

Exploration, 2 escadrilles à 6 appareils, 65 -

Bombardement, 8 escadrilles à 9 appareils, 265 -

Surveillance, 2 escadrilles à 9 appareils, 20 -

Grande croisière, 9 escadrilles, 100 -

Au total, 520 millions

En ce qui concerne l'aviation embarquée, nous avons :

34 appareils de surveillance, 43 millions

36 appareils de chasse, 25 -

Au total, 68 millions

Si l'on additionne les crédits pour l'aviation non embarquée et ceux pour l'aviation embarquée, on arrive à un total de 588 millions, sous réserve d'une nouvelle variation

des prix.

Ce programme, s'il était réalisé en deux ans, nécessiterait une annuité budgétaire de 294 millions.

Bien entendu, les bases sont nécessaires. Lorsque les bases de Lanvéoc-Poulmic, d'Aspro (?) et de Port-Lyautey seront achevées, la situation sera satisfaisante. Il faudra aménager des bases à Dakar et Arzew, ce qui nécessitera une dépense de 150 millions (?) ; enfin, faire des travaux à Boulogne pour une somme de 40 millions.

Voilà quelles sont les propositions du Conseil supérieur de la marine en ce qui concerne l'aéronautique navale et les bases.

Nous avons admis ce principe qu'il fallait faire ces constructions par tranches s'échelonnant sur trois ans. Nous pensions d'abord pouvoir aller jusqu'à six ans, mais nous nous sommes trouvés en face d'une objection qu'~~xxxx~~ présentée mon prédécesseur, M. Pietri. Celui-ci a vu un inconvénient à ce que nous annoncions dès maintenant ce que nous annoncions de de six années. Il a craint qu'il n'en résultât une sorte d'émulation que nous imprimions à l'Italie et à l'Allemagne, notamment, ainsi qu'aux pays voisins et il lui a paru qu'il valait mieux restreindre notre programme à une période plus limitée.

Je rappelle que, d'après le traité de Londres, nous devons prévenir annuellement l'Angleterre de ce que nous

avons l'intention de faire comme constructions navales. Un programme de six ans n'aurait peut-être pas été tout à fait conforme aux dispositions de ce traité de mars 1936.

Pour tenir compte des observations de M. Piétri, le Conseil supérieur de la marine, qui s'est réuni après que j'eus été entendu par la Chambre, décida de ne faire qu'un programme de trois ans.

Il y a un intérêt considérable à ce que nous proposions un programme de trois ans et non trois programmes d'un an. D'abord, au point de vue de l'accélération des constructions. Lorsqu'on peut commander pour trois ans ce qui doit être fait pendant trois ans, on permet aux constructeurs de mieux s'outiller, de pouvoir travailler en série, d'avoir un personnel plus habile. Il y aura évidemment plus d'homogénéité, plus d'harmonie dans l'organisation générale des travaux.

Je crois, après avoir entendu les objections de M. Piétri et les renseignements que j'ai pu recueillir de droite et de gauche sur cette question qu'il est sage et rationnel de s'en tenir à un programme de trois ans.

Voici maintenant quel va être l'effort financier.

Avec le programme prévu par le Conseil supérieur de la marine, nous arrivons, en ce qui concerne la tranche navale proprement dite, à une dépense de 7.350 millions, pour l'aéronautique maritime, à une dépense de 588 millions, pour les bases et les parcs à combustibles, à une dépense de

2.390 millions (bases aéronautiques à Dakar, Arzew et Boulogne, 98 millions, bases navales, 800 millions et 890 millions si l'on y ajoute les parcs à combustibles,.....

), trains d'escadres et bâtiments de servitude, à une dépense de 278 millions, Soit un total de 10.606 millions.

Voilà l'effort financier à faire pour doter notre flotte de 559.000 tonnes de bâtiments modernes à raison de 34 navires neufs destinés à remplacer 43 bâtiments anciens d'un total de 132.000 tonnes, ~~et~~ ensuite, pour renforcer notre aéronautique maritime, enfin, pour mettre les bases et la flotte de servitude en état de recevoir, d'entretenir et d'aider la flotte.

Le problème ainsi posé, il convient de le résoudre. C'est la tâche du Département, du Gouvernement, du Parlement.

Mon intention est de soumettre à l'examen du Comité permanent de la défense nationale le programme du Conseil supérieur de la marine, de demander ensuite au Gouvernement l'autorisation de déposer : d'abord, le projet de loi sur les cadres établi par mon prédecesseur, puis, le projet relatif aux constructions navales et aéronautique (complément tranche 1937, tranches 1938 et 1939), enfin, d'introduire dans les tranches des grands travaux d'équipement national les améliorations à apporter à nos bases.

Voilà donc le coût de la tranche dont je viens de parler, de ce projet qui s'échelonne sur trois ans.

Si l'on envisage la situation aujourd'hui, au point de vue du budget de 1937, on constate que nous avons déjà une somme à dépenser de 4.645 millions en francs de 1936; c'est un crédit déjà voté. On peut chiffrer à 50 % l'augmentation due aux lois sociales et à la dévaluation, de sorte que ces 4.645 millions se changent en 6.967 millions. La tranche triple dont je viens de parler étant de 7.350 millions, nous arrivons à un total de 14.317 millions.

Il faut ajouter la flotte auxiliaire qui demandera 1.200 millions, ce qui porte le total à 15.517 millions qui, répartis sur six ans, donnent environ 2.600 millions par an jusqu'en 1940. A partir de ce moment, il y aura à tenir compte de la deuxième partie de l'accroissement de la flotte.

J'en arrive aux possibilités de construction des navires de ligne, cales et ouvrages susceptibles de recevoir ces constructions.

Il y a un ouvrage à Brest qui est engagé par le Richelieu. Il y a une cale à Penhoët qui est disponible et un ouvrage aux chantiers de la Loire, à St-Nazaire, sur lequel sera construit le Jean-Bart.

Intervalle approximatif entre deux mises en chantier. On peut, évidemment, commencer un bateau avant la mise sur cale. Ce genre de bateau doit être obligatoirement lancé ou mis à l'eau avec ses blindages de coque et son appareil propulsif. Si l'on n'est pas pressé par une mise en chantier nouvelle, on a intérêt, pour la rapidité et l'économie de la

construction, à exécuter le maximum de travaux avant la mise à l'eau.

Sous le bénéfice de ces remarques, on peut estimer que la durée d'occupation de la cale par une unité de cette espèce est de l'ordre de 18 à 24 mois, en supposant la main-d'œuvre assez nombreuse pour toutes les spécialités nécessaires.

En ce qui concerne la construction des porte-avions, cales et ouvrages susceptibles de recevoir ces constructions nous avons deux cales à Penhoët, soit la cale de la Normandie, qui est disponible, et la cale de L'Île-de-France, deux cales aux chantiers de la Loire, à St-Nazaire, dont une est occupée par un ouvrage : le Jean-Bart et l'autre, de 230 m. est disponible, une cale à La Seyne, à la condition qu'elle soit allongée.

Notez qu'une partie des cales et ouvrages dont je parle figurent dans l'énumération que je vous donnais tout à l'heure.

Rien à faire à la Gironde où la plus grande cale serait difficilement allongée.

Intervalle approximatif entre deux mises en chantier : même remarque que ci-dessus.

Sous le bénéfice de ces remarques, la durée d'occupation des ouvrages ci-dessus par les porte-avions serait de l'ordre de 15 à 18 mois, en admettant que les chantiers aient la main-d'œuvre et les spécialistes voulus.

La Seyne ne pourra recevoir de porte-avions avant 1938.

Au sujet de la possibilité des constructions et de la lenteur dont on se plaint quant à la construction française j'ai été moi-même frappé par cette situation. On a peut-être exagéré. Ceux qui critiquent se sont amusés à prendre le moment où l'on parlait de construire un bateau, puis le moment où il sortait effectivement de la cale, en comprenant dans ce temps toute la période d'études. C'est évidemment exagéré.

Cependant, il faut reconnaître qu'en prenant le moment où l'on commence vraiment la construction effective du bâtiment et le moment où elle est terminée, il y a un délai beaucoup plus grand qu'en Italie, en Angleterre ou en Allemagne.

Il convient de remédier à cette situation. Je vous dirai tout à l'heure, puisque vous m'avez posé des questions spéciales sur ce point quelles sont, si je puis m'exprimer ainsi, les mesures de fortune qui vont être prises pour que ce que nous allons mettre en construction puisse marquer une amélioration quant à la durée des constructions.

Je fais observer, d'ailleurs, que le vote par tranches de trois ans au lieu d'un an améliorera certainement la situation. Mais je crois qu'il y a, à ce point de vue, une grande œuvre à accomplir. Puisque, au lieu de travaux à faire tout de suite devant durer un an ou deux, nous avons des programmes qui s'échelonnent sur dix années et peut-être davanta-

si l'on est obligé de continuer, je crois qu'il convient de procéder à une réforme profonde de nos méthodes.

J'ai convoqué les directeurs compétents pour leur demander que la période d'essais, notamment, soit sensiblement réduite. Lorsqu'un navire rentre après avoir fait ses essais, on le démonte pour, ensuite, le faire repartir. Je me demande si c'est bien nécessaire. Peut-être y a-t-il là des améliorations à apporter dans la méthode de travail suivie.

Mais il y a plus que cela à faire. J'ai demandé, il y a quelques jours, aux services compétents d'étudier la possibilité d'une augmentation de l'outillage de nos arsenaux, afin que l'on puisse construire plus vite avec un outillage mieux compris et rationnel.

En ce qui concerne la main-d'œuvre, nous souffrons de ne pas avoir d'ouvriers spécialisés. Qu'est-ce qu'une main-d'œuvre spécialisée ? C'est une main-d'œuvre dans laquelle les ouvriers ont fait un apprentissage. La question qui se pose est donc de savoir si nous ne pourrions pas commencer dès aujourd'hui à avoir des apprentis qui, dans un an, seraient dégrossis et qui, dans deux ans, seraient des ouvriers spécialisés. Si, aujourd'hui, nous avions 1.000 ouvriers spécialisés de plus, nous pourrions établir largement.

J'ai donc demandé d'étudier la possibilité d'une extension des écoles d'apprentis mécaniciens ou autres qui existent actuellement et même de la création de nouvelles écoles de manière à pouvoir procurer à la marine une main-d'œuvre

spécialisée et plus nombreuse.

Cela ne me paraît pas impossible, encore que ce soit une œuvre qui ne puisse pas donner des résultats immédiats. Mais, en admettant même que nous devions continuer à nous débrouiller, pendant deux ans, en employant des moyens de fortune, pour avoir une main-d'œuvre suffisante, si, au bout de ce temps, nous avons un afflux d'ouvriers spécialisés sortis des apprentis que nous avons formés pendant cette période, nous aurions, je crois, accompli une œuvre très intéressante. Cela me paraît mériter de retenir l'attention des Pouvoirs Publics et du Parlement.

J'ai demandé, je le répète, aux services compétents d'examiner cette suggestion et de mettre sur pied un programme qui pourrait vous être soumis et à la réalisation duquel nous pourrions tous nous atteler.

Voilà pour ce qui est de l'exposé général que j'ai cru intéressant de vous faire avant toute chose. Cela doit, je crois, faciliter la discussion et vous permettre de me poser des questions en meilleure connaissance de cause.

Il n'a pas été fait compte des accroissements normaux des deux puissances nitrées, cette troisième d'avenir n'étant qu'une troisième d'assiette qui donne deux unités d'un puissant puissant important venant essentiellement de nos accroissements normaux.

— Je crois avoir répondu à la première question qui se diviseait en quatre paragraphes :

Dans quelle situation se trouvent actuellement la flotte française par rapport aux flottes anglaises et allemandes ?

Ici je me trouve en présence des questions que vous avez posées :

- Quelles sont les considérations qui ont dicté l'importance du tonnage militaire proprement dit ? - Il s'agit de la tranche de 1937 incorporée dans le budget . - A-t-il été tenu compte du niveau de 421.000 tonnes de tonnage neuf qu'atteindra la flotte allemande en 1942 ? -

- Qui a dressé l'état des navires à mettre en chantier ?  
 - Pourquoi le porte-avion n'a-t-il pas été incorporé dans la tranche ?

Je crois avoir par avance répondu aux objections qui m'ont été faites.

La tranche incorporée était la tranche d'attente établie pour obtenir rapidement la flotte auxiliaire destinée à la guerre anti-sous-marin: torpilleurs légers, dragueurs, dépanneurs, ravitailleurs de sous-marins et défense de la côte.

Elle a été complétée par la mise en chantier de prototypes et de séries. Aujourd'hui elle ne comporte pas de porte-avion parce que les spécialistes n'étaient pas satisfaits des projets qui étaient présentés.

Il n'a pas été tenu compte des accroissements navals des deux puissances citées, cette tranche d'attente n'étant qu'un tranche d'entretien qui devra être suivie d'un ~~projet~~ projet plus important tenant compte de ces armements navals.

- Je crois avoir répondu à la première question qui se divisait en quatre paragraphes.

Dans quelle situation se trouve actuellement la flotte française par rapport aux flottes italienne et allemande ?

Je vous l'ai indiqué tout à l'heure lorsque j'ai fait la comparaison des trois ~~maximes~~ flottes.

En Italie, d'après nos renseignements, le travail est de 60 heures par semaine. - C'est également une question qui nous avait été posée.

"Quand seront prêts les navires actuellement en chantier?"

Il y a des navires qui ont été mis en chantier en vertu de la loi du 29 mars 1929. Tous ces bâtiments sont actuellement en service, sauf le sous-marin "Tonnant" qui a effectué 99 p.100 des essais.

Loi du 12 janvier 1930:

Le sous-marin "Ouessant" sera prêt à la fin de 1937; le sous-marin "Sidi-Ferruch" au début de 1938. Tous les autres bâtiments sont en service.

Loi du 11 avril 1930 :

Les sous-marins "Iris" et "Minerve" sont mis en service actuellement. Les sous-marins "Junon" et "Vénus" sont en essais.

Loi du 31 mars 1931:

Torpilleurs de 610 tonnes : "Melpomène", "Flore", "Pomone", "Iphigénie" terminent leurs essais.

Loi du 10 juillet 1931 :

Le navire de ligne "Dunkerque" terminera ses essais en mars 1937. Les croiseurs "La Galissonnière" et ~~"Koufax~~ "Jean de Vienne" sont mis en service actuellement.

Les torpilleurs de 610 tonnes .... vont commencer leurs essais.

L'aviso "Diberville" et le transport "Golo" sont mis en

service actuellement.

Loi du 31 décembre 1931 : retard, les lois sociales récentes n'avaient pas encore été édictées.

Les croiseurs "Marseillaise", "Montcalm" commencent leurs essais.

19. Les croiseurs "Gloire", "Georges Leygues" entreront en service au début de 1937. Les lois sociales ont apporté un minimum.

Le contre-torpilleur "Mogador" sera en essais au début de 1937. Il n'y a pas eu de retard à enregistrer du fait des arrêts de grève, mais certains bâtiments à l'intérieur des arsenaux ont subi le contre-coup des cessations de travail à temporaires dans l'industrie privée.

Le "Dunkerque" a eu deux ou trois semaines de retard du fait de la grève de Saint-Omer. La grève des établissements Sautter-Harlé a également provoqué des retards. Le "Richelieu" a eu deux mois de retard environ du fait de la livraison tardive des tôles. Le retard pourra probablement être rattrapé. Le sous-marin "Geassant" a eu un mois de retard pour avoir attendu les batteries d'accumulateurs.

Dans l'industrie privée la loi de 40 heures n'a pas encore été exécutée. Il y a eu quelques retards dûs aux congés payés et aux grèves.

Le pétrolier "Lot" sera en essais en 1939.

Pour le "Strasbourg", retard de deux mois dû aux grèves de Saint-Omer et de Sautter-Harlé.

Tel est l'état d'avancement ~~maxim~~ des constructions.

En ce qui concerne les retards, les lois sociales récentes n'ont pas en général entraîné de retards pour les bâtiments qui se trouvaient proches de leur achèvement : tranches 1929, 1930 et 1931.

Dans les arsenaux les lois sociales ont apporté un minimum de trouble et il n'y a pas eu d'interruption du travail.

Il n'y a pas eu de retards à enregistrer du fait des arsenaux, mais certains bâtiments à l'intérieur des arsenaux ont subi le contrecoup des cessations de travail à temporaires dans l'industrie privée.

Le "Dunkerque" a eu deux ou trois semaines de retard du fait de la grève de Saint-Chamond. La grève des établissements Sautter-Harlé a également provoqué des retards. Le "Richelieu" a eu deux mois de retard environ du fait de la livraison tardive des tôles. Le retard pourra probablement être rattrapé. Le sous-marin "Ouessant" a eu un mois de retard pour avoir attendu les batteries d'accumulateurs.

Dans l'industrie privée la loi de 40 heures n'a pas encore été exécutée. Il y a eu quelques retards dûs aux congés payés et aux grèves.

Sur les effectifs au 1er janvier 1930, on a obtenu :

110000 personnes, 110000 de la marine de guerre, 110000 de l'armée, 110000 de l'industrie manufacturière, 110000 de l'agriculture.

Pour le "Strasbourg", retard de deux mois dû aux grèves de Saint-Chamond et de Sautter-Harlé .

Nous allons tâcher de parer dans la mesure du possible et je le reconnaiss, par des moyens de fortune aux retards qui vont probablement être occasionnés par la loi de 40 heures.

Il est facile de se procurer le supplément de main d'oeuvre en manoeuvres. La difficulté vient des ouvriers spécialisés. On peut sans une certains mesure, lorsqu'il y a une équipe de deux ouvriers spécialisés travaillant ensemble, la séparer en deux et ~~ajouter~~ adjoindre à chaque ouvrier spécialisé un manoeuvre particulièrement intelligent. Mais ce n'est pas toujours possiblé. Et d'autre part il y a des cas où, même si nous avions assez d'ouvriers spécialisés nous ne pourrions en mettre davantage au travail, étant donné l'état des lieux qui ne comporte parfois qu'une équipe de deux ouvriers.

Mais nous avons l'intention d'user dans la plus large mesure possible des dérogations, étant donné que nous avons le droit de la faire, et ce sera pour nous le moyen de subir le minimum de retards.

#### Quelques prévisions concernant la main d'œuvre.

La marine emploie en chiffre rond 24.000 ouvriers payés ~~sur~~ sur le chapitre "Salaires", et 4.000 payés sur le ~~sur~~ chapitre "matières". Au total 28.000 ouvriers.

Sur cet affectif on peutcompter 80 p.100 de spécialistes, soit 22.400, et 20 p.100 de manoeuvres spécialisés, soit 5.600.

Arithmétiquement, l'institution de la semaine de 40 heures conduit à embaucher, pour maintenir constante la capacité de production, 20 p.100 de 22.400, soit 4.480 spécialistes,

et 20 p.100 de 5.600, soit 1.120 manoeuvres.

Pour les manoeuvres, il est facile de les trouver. En ce qui concerne les spécialistes, on peut en trouver un certain nombre; on peut également dans certains cas associer un manoeuvre à un spécialiste comme je le disais tout à l'heure. Mais on ne peut évidemment recouvrir la totalité des 4.500 spécialistes, en chiffre rond, qui vont nous manquer. On pense pouvoir s'en procurer 2.500; il nous en manquera 2.000.

Je vous ai dit qu'il y avait lieu d'envisager cette question d'assez haut et de faire en sorte de créer des centres où on formerait des spécialistes. Après avoir passé le cap, nous serions plus à notre aise au point de vue de la main d'œuvre.

"Quelles sont les mesures prises par le Gouvernement dans les arsenaux ? "

Des mesures exceptionnelles ont été prises immédiatement pour/la mise en vigueur de la semaine de 40 heures n'entraîne pas de retard sensible dans l'exécution des constructions navales: nouveaux embauchages; utilisation du travail supplémentaire et du travail à deux équipes.

La principale difficulté reste à vaincre. C'est celle de l'encadrement : ~~aujourd'hui~~ une première ~~grave~~ augmentation du nombre des ingénieurs sera demandée au budget de 1937 par retour intégral à la loi des cadres de 1929.

Une seconde augmentation du cadre des ingénieurs sera demandée dans le projet que nous déposerons et qui est le projet Piétri.

Pour les ingénieurs des directions de travaux et les agents techniques, l'augmentation d'effectifs nécessaire est évaluée à 10 p.100. Un premier échelon est prévu au budget, un autre est en préparation.

L'industrie privée devra prendre des mesures analogues et demander à faire usage des dérogations prévues par le décret du 27 octobre 1936 : travail à deux équipes, récupération des heures perdues, heures supplémentaires.

En dehors des mesures immédiates, il convient de prendre des mesures générales, telles que le développement de l'apprentissage et la rééducation professionnelle des chômeurs.

Le Gouvernement et le Parlement pourront également faciliter l'organisation des constructions navales dans les arsenaux comme dans l'industrie en utilisant un programme de constructions qui, au lieu de porter sur une seule année, porterait sur plusieurs.

#### "Situation actuelle des occupations d'usines."

Aucun chantier de constructions navales n'est actuellement en grève ni occupé. Les grèves de Saint-Chamond et de Sautter-Harlé ont été terminées grâce à notre intervention. Les grèves actuelles du Nord, si elles se prolongeaient, pourraient affecter certaines livraisons d'appareils, notamment les turbines (Fives-Lille et Nantes) et la robinetterie (Société Coquard).

Quelles sont les répercussions sur les prix de revient ?

Dans le coût d'un bâtiment, 20 p.100 reviennent aux salaires, 10 p.100 varient comme le change, 20 p.100 correspondent aux frais divers - intérêts, bénéfices, frais de

transport, frais généraux.

Coefficients de majoration : 1,30 pour les salaires et contrats collectifs; 1,04 pour les congés payés ; 1,20 pour la semaine de 40 heures.

Majoration dûe à la dévaluation : 30 p.100.

La majoration du prix de revient atteint 45 p.100.

Mais cette majoration ne sera appliquée qu'aux marchés à passer dans l'avenir, lorsque la loi de 40 heures sera partout entrée en application.

Application de la loi sur la nationalisation :

Je dois dire qu'à cet égard j'ai prononcé par décret la nationalisation de l'usine ... à Saint-Tropez qui fait des torpilles et ne fait que cela : elle ne travaille que pour la marine.

Je suis maintenant, messieurs, à votre disposition pour vous donner des détails s'il vous plaît de m'en demander.

M. LE PRESIDENT. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre exposé. Vous avez en effet répondu d'une façon complète et très nette au questionnaire de la commission.

Je vais maintenant donner la parole à ceux de nos collègues qui l'ont déjà demandée.

M. BERGEON. Monsieur le ministre, je vous remercie des précisions que vous avez apportées et des dispositions par lesquelles en ce moment vous faites en sorte de regagner cet arriéré des constructions qu'au cours des ~~dix~~ dernières années nous avons laissé s'accumuler en réduisant nos tranches navales à 30.000 tonnes au lieu de 45.000.

Le Conseil supérieur de la marine, qui avait bien vu le mal dont nous souffrons, aura lieu d'être satisfait puisque dans le statut nouveau nous arrivons à 850.000 tonnes, alors que le projet de loi de 1922 n'arrivait qu'à 720.000 tonnes.

En fait la commission de la marine connaissait déjà cette situation. A l'occasion de la discussion de la tranche naval de 1936, dans le rapport que mes collègues de la commission signé <sup>m'</sup>avaient chargé de déposer, j'avais ~~exprimé~~ cet arriéré des constructions et demandé qu'on augmente la quotité des tranches. Vous venez de dire, je crois, que le Conseil de l'amirauté proposait de les porter à 50.000 tonnes.

A l'occasion de la tranche de 1936, la commission de la marine m'avait chargé d'insister sur un point qui nous tenait à cœur et je m'en étais expliqué à la tribune.

J'indiquais que les Allemands allaient avoir des navires porte-avions et que de notre côté nous avions le plus pressant besoin d'un tel navire pour remplacer le "Béarn" qui n'a plus ni vitesse ni armement suffisants.

Or notre déception a été fort grande lorsque nous avons examiné la tranche que vous comprenez dans le budget de

1937, de voir que cette tranche se réduit à un misérable tonnage de 22.000 tonnes. Car, de valeur militaire, dans les navires que vous nous proposez, il n'y a que 22.000 tonnes.

Nous avons tout de même le droit d'être surpris, ~~et~~ puisque vous reconnaissiez vous-même qu'il faut faire des tranches allant jusqu'à 50.000 tonnes, que vous ayez hésité à comprendre dans celle-ci le porte-avion que la commission de la marine et en particulier M. Martin-Binachon demandent depuis deux ans. Nous insistons tous.

Quelle va être la situation ? Les deux porte-avions que construit l'Allemagne vont sortir et nous n'aurons rien à leur opposer. C'est très grave pour le réglage du tir.

Par conséquent, si nous avons un désir à vous exprimer, ce serait que vous étoffiez un peu mieux cette tranche que vous incorporez au budget. Il conviendrait de répondre aux nécessités du moment. La situation est assez grave.

Jusqu'au mois d'août 1937, qu'est-ce que nous aurions à opposer par exemple à l'Allemagne ? L'Allemagne a trois "Deutschland". Nous, jusqu'au mois d'août 1937, nous n'avons rien. Sans doute M. l'amiral Darlan a dit que tout de même on peut utiliser le "Dunkerque". Mais dans quelles conditions ?

En 1938 l'Allemagne aura en plus le "Scharnhorst" - 26.000 tonnes. Nous n'aurons à opposer que le "Dunkerque", 26.500 tonnes.

En 1939 l'Allemagne aura 3 "Deutschland", 2 "Scharnhorst" ses 2 navires de 35.000 tonnes; nous aurons nos 2 "Dunkerque" mais pas encore un des premiers 35.000 tonnes.

Il m'a même été dit que l'Allemagne envisage la construction d'un troisième 35.000 tonnes - je ne sais si c'est exact.

Il y a donc lieu de se préoccuper non seulement du tonnage qui nous est nécessaire, mais de la façon dont vous allez avancer dans cette construction qui est vitale pour nos forces navales. C'est une question qui se pose immédiatement. Vous ~~xxxx~~ venez d'~~envisager~~ dans nos cales de construction ce qui est disponible et pourra être utilisé. Il faudra y mettre ~~évidemment~~ les deux cuirassés et les deux porte-avions que nous demandons. Il faut que ces porte-avions y soient mis le plus tôt possible.

Il ne suffit pas que vos services dressent des plans. Nous y applaudissons, mais il faut que les chantiers les exécutent le plus rapidement possible, étant donné la situation de l'Allemagne.

Je n'ai pas parlé de l'Italie. Cependant la parité est réalisée pour toutes les catégories de bâtiments.

L'entrée en service du ~~Strasbourg~~ "Dunkerque" en 1937, c'est entendu, et peut-être, si les grèves le permettent, celle du "Strasbourg" en 1938 nous donnent provisoirement une supériorité sur l'Italie; mais le triomphe sera court, car dès la fin de 1938 l'Italie nous dépassera avec ses deux 35.000 tonnes, et nous n'aurons toujours pas

celui qui est actuellement en ~~changier~~. Ainsi l'Italie a des programmes plus complets et les exécute beaucoup plus rapidement. C'est une question à poser.

Il est nécessaire que les chantiers exécutent rapidement Pour cela deux conditions s'imposent . D'abord, cessation immédiate des grèves. Il n'y en a pas ~~actuellement~~ actuellement, vous venez de nous le dire. Je ne voudrais pas non plus qu'il y en ait à l'avenir. Tout ce qui touche à la défense nationale - M. Daladier, ministre de la défense nationale a affirmé hautement - ne peut être aux prises avec les grèves.

Je vais même plus loin. Tout chantier privé qui serait susceptible d'être touché par la grève - j'envisage un chantier qui nous tient à cœur, qui construit exclusivement pour l'Etat, celui de Penhoët - je n'hésiterais pas quant à moi à le nationaliser, si réellement la nationalisation doit briser les grèves.

Nous disons donc : cessation immédiate des grèves dans tout chantier de construction. Mais cette cessation ne suffit pas. ~~xxxxxxxxxxxxxx~~ Il faut remédier à la lenteur des constructions. C'est de cela que souffre la marine à l'étranger, en Italie, en Angleterre, en Allemagne, on construit en trois ans les plus grosses unités : nous mettons six ans. C'est vrai pour le "Dunkerque", c'est vrai pour les contre-torpilleurs. C'est beaucoup plus grave pour les sous-marins : on les construit ailleurs en un an et nous mettons trois ans.

Pour construire un navire il faut dans tous les pays un nombre d'heures déterminé. Si la France y consacre 40 heures par semaine, l'Italie y consacre 72 heures et l'Allemagne 144 heures par semaine. La France dans ces conditions est hors d'état de lutter. Les lois sociales cependant n'entrent pour rien dans cette situation. La semaine de 40 heures existe en Italie et en Allemagne. Mais alors il faut avoir des équipes multiples, et cette nécessité vous fait toucher du doigt immédiatement la question des spécialistes. Va-t-on vouloir en former ? Pendant ce temps nos constructions n'avanceront pas .

J'imagine que tout de même, au lieu de s'en remettre à quelques mesures que vous présentez comme mesures de circonstance, il conviendrait ~~tant~~ de s'attaquer à l'étude d'ensemble du problème.

Je sais que notre président avait réuni la Ligue maritime et coloniale qui a voulu aussi porter dans ses études la question si grave de l'application de la semaine de 40 heures. Je crois savoir que notre président vous remettra l'ordre du jour qui a été voté à la suite d'une longue discussion, ordre du jour qui recommande notamment des dérogations et aussi des compensations.

Vous avez prévu dans le décret du 27 octobre 1936 qu'on ferait une application aussi libérale que possible des modalités transitoires dans toutes les industries qui se rattachent aux constructions navales, ce qui permettra la formation d'un plus grand nombre de spécialistes.

Tel est l'ordre du jour qui a été voté par la Ligue mari-

time et coloniale. Il y a là une indication dont il y a lieu de tenir compte.

Conclusion : Nous sommes tous d'accord ici pour réclamer une flotte puissante. Seule une flotte puissante en Méditerranée peut assurer la liberté des communications entre la France et l'Afrique du nord, liaison indispensable à la France pour faire figure de puissance de premier ordre.

Or notre collègue M. Candace, à la commission de la marine de la Chambre, a pu avancer ce fait qui proclame la déchéance de notre pays sur mer : c'est que nous allons passer, comme puissance navale, au cinquième et même au au sixième rang, distancés par l'Italie et par l'Allemagne. Je tenais à ce que ces paroles fussent relevées. Elles ont été prononcées devant la commission de la marine de la Chambre. Je pense qu'à ce moment vous avez dû mettre les choses au point. Si nous ne rattrapons pas notre retard, si nous n'atteignons pas immédiatement à ces 850.000 tonnes que le Conseil supérieur de la marine juge nécessaires, notre situation sera vraiment catastrophique.

Il faut que nous assurons cette liaison avec l'Afrique du nord, ce n'est qu'à ce prix que nous pourrons aligner 68 millions de Français en face de 70 millions d'Allemands. S'il faut un sacrifice financier, nous sommes prêts à tout ce qui sera nécessaire pour obtenir ce résultat.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE . Je peux dire à M. le vice-président de la commission de la marine que ce qu'il a dit , je l'ai dit moi-même. C'est en vertu des traités que nous avions une flotte de 630.000 tonnes. Les traités viennent à expiration à la fin de décembre 1936. Nous vous proposons dès maintenant une augmentation : que voulez-vous que nous fassions de mieux ?

M. BERGEON. Pourquoi ne mettez-vous pas immédiatement en chantier un porte-avions ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE . Ce n'est pas moi qui ai dit de ne pas le mettre en chantier. Ce sont les techniciens qui vous ont dit en juillet 1936 : "Nous ne savons pas exactement quel type de porte-avions nous devons adopter." Ce n'est ni le ministre ni les commissions , ce sont les techniciens responsables qui ont dit : "Nous allons être obligés d'engager une dépense considérable, alors que nous ne sommes pas encore sûrs de ce qui convient le mieux à la flotte française. Et plutôt que de commencer la construction de types qui ne conviendraient pas, nous préférions attendre."

Voilà pourquoi il n'y a pas de porte-avions dans la tranche incorporée au budget de 1937. Mais dès aujourd'hui, dans notre programme naval nous prévoyons 2 porte-avions, nous vous misons de quel type et pourquoi. Je ne vois pas comment vous pouvez critiquer le Gouvernement, à moins que vous ne vouliez substituer la compétence technique des commissions à la compétence technique des marins responsables.

M. BERGEON. Nous vous demandons de faire face aux besoins.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Nous le faisons : nous proposons dès maintenant la construction de deux porte-aéronefs

M. BERGEON. A quel moment ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je vous l'ai dit. Je vais présenter le ~~programme~~ projet d'ici huit ou quinze jours à l'approbation du Comité permanent de la défense nationale. Aussitôt après l'approbation du Comité, le projet sera déposé ~~sur~~ le bureau de la Chambre.

M. BERGEON. Combien faudra-t-il de temps pour exécuter le programme ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Cela dépend du Parlement. Nous devons être interpellés en Janvier à la Chambre sur le programme naval. Il est probable qu'à ce moment le projet de tranche navale sera déposé. Si la Chambre y met de la bonne volonté, il peut être promptement voté, et venir promptement devant le Sénat. On peut donc espérer que ce programme naval entrera en exécution dès les premiers mois de 1937.

M. BERGEON. Je m'excuse de la vivacité avec laquelle j'ai parlé.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je ne m'en plains pas. Seulement vous semblez faire incomber la responsabilité de cet état de choses à une sorte d'imprévoyance, alors que je vous

ai dit que nous étions liés par les conventions internationales jusqu'au 31 décembre 1936. Régulièrement même nous n'aurions pas dû faire entrer cette tranche navale dans le budget de 1937, elle aurait dû être incorporée dans la loi spéciale que je vous présente.

Vous savez de quoi je vous parle maintenant, le 20 juillet 1936, savoir ce qu'ils voulaient et toutes les échéances en chantier. C'est possible, mais je n'en sais rien. Je n'ai pas une compétence technique que je puisse appeler à ces hommes qui ont la responsabilité de notre flotte et la bataille. Je suis obligé de m'incliner devant un conseil technique aussi qualifié que celui-là.

La raison qui m'a dérange apparemment, d'ailleurs, comme très valable. Je tenais à être fixé, à savoir exactement ce qui est nécessaire. Les seigneurs ont pensé qu'en raison du grand nombre de champs d'opérations sur lesquels notre flotte pourrait être appellée à opérer, il suffisait d'avoir des porte-avions de 15.000 tonnes et qu'il valait mieux en avoir trois de ce tonnage que deux de 25.000 tonnes. Comment pouriez-vous que je leur dise qu'ils se trompaient et que c'était moi qui avais raison ?

Je prends donc la consultation que je leur ai demandée qu'ils m'ont donnée en toute bonne foi et avec la compétence que vous leur proposez, et je fais mes propositions en conseil au Maréchal et à la commission devant laquelle je comparais aujourd'hui. Je vous dis : « Voilà ce que les

Pour aller plus vite, nous avons mis quelques navires qui nous semblent absolument nécessaires dans la tranche 1937; mais cela n'empêche pas que nous ayons un projet plus vaste, ainsi que je viens de vous l'indiquer, projet dans lequel il y a deux porte-aéronefs.

Vous venez de dire que les amiraux auraient dû, dès juillet 1936, savoir ce qu'ils voulaient et mettre les bâtiments en chantier. C'est possible, mais je n'en sais rien. Je n'ai pas une compétence technique que je puisse opposer à des hommes qui ont la responsabilité de notre flotte et de la bataille. Je suis obligé de m'incliner devant un conseil technique aussi qualifié que celui-là.

La raison qui m'a été donnée apparaît, d'ailleurs, comme très valable. Je tenais à être fixé, à savoir exactement ce qui est nécessaire. Les amiraux ont pensé qu'en raison du grand nombre de champs d'opérations sur lesquels notre flotte pourrait être appelée à opérer, il suffisait d'avoir des porte-aéronefs de 15.000 tonnes et qu'il valait mieux en avoir trois de ce tonnage que deux de 23.000 tonnes. Comment voulez-vous que je leur dise qu'ils se trompaient et que c'était moi qui avais raison ?

Je prends donc la consultation que je leur ai demandé qu'ils m'ont donnée en toute bonne foi et avec la compétence que vous leur proposez, et je fais mes propositions en conséquence au Parlement et à la commission devant laquelle je comparais aujourd'hui. Je vous dis : "Voilà ce que les

amiraux décident". Que voyez-vous à critiquer là-dedans ?

Vous dites qu'on va aller lentement. C'est possible ; je ne peux pas commander aux événements. Ce que je puis vous promettre, c'est de faire l'impossible pour que les choses aillent aussi vite que possible.

Pour ce qui est de la main-d'œuvre - c'est là, en effet, à mon sens, qu'est la clé de voûte de tout -, nous ne pouvons pas l'avoir aujourd'hui ; mais nous vous disons "Commençons dès maintenant à faire l'effort nécessaire pour que, dans un an ou deux, nous ayons des ouvriers spécialisé et qu'à ce point de vue, tout au moins, nous soyons en mesure d'étaler dans un laps de temps aussi réduit que possible

Nous allons prendre des palliatifs pour les constructions que nous allons mettre en chantier aujourd'hui. Vous n'avez pas dit autre chose que ce que j'ai dit moi-même, et je suis heureux d'être d'accord avec vous sur ce point. Je comprends votre souci ; il est également le mien et de tous ceux qui sont responsables de la conduite des affaires de la mer et de notre défense maritime.

M. LE PRESIDENT.- En attendant cette formation des spécialistes, je suppose que vous allez faire jouer en plei les dérogations ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Je viens de le dire. Comment pourriez-vous supposer que j'aie une autre idée que celle-là ?

M. LE PRESIDENT.- Je ne le suppose pas.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Je tiens à proclamer - car il y a des choses qui doivent être dites d'une manière très nette - que je suis entièrement d'accord avec M. Bergeon sur tout ce qu'il vient de dire.

M. BERGEON.- Nous reconnaissons tous les besoins immédiats de notre flotte, mais nous avons un précédent : c'est que l'on avait compris dans une tranche navale un navire dont les caractéristiques avaient été déterminées et dont la construction elle-même avait été votée. Or, nous allons maintenant voter une tranche navale dans laquelle ne figurera pas le porte-avions sous prétexte que les dernières caractéristiques n'en ont pas été arrêtées. Je crois que l'on aurait pu gagner quatre ou cinq mois qui auraient été fort précieux.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Trois mois, peut-être, mais non cinq mois. On peut considérer que le budget sera voté le 31 décembre et j'espère que la loi dont je parle le sera en février. Pour le reste, je suis d'accord avec M. Bergeon.

M. LE BAIL.- La question que je désire poser concerne la valeur individuelle des unités comme on l'a envisagée dans divers pays. Le nombre, en effet, n'est pas tout ; il y a aussi la qualité. M. le ministre est-il à même de nous

donner aujourd'hui quelques renseignements sur les caractéristiques principales et comparées des grosses unités en construction en France, en Allemagne et en Italie ? Cette préoccupation s'impose à mon esprit comme au vôtre, j'en suis convaincu.

Si M. le ministre n'a pas dans son dossier les éléments de la réponse à cette question, il pourrait peut-être les faire parvenir à notre Président qui nous les communiquerait.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Je vous ai dit quels étaient les chiffres, en tonnage, à la date d'aujourd'hui - disons le 1er janvier - et ce qu'ils seront en 1943. J'aurais pu faire le même calcul en prenant chacune des années 1937, 1938, 1939. Le jour où un pays met en service un navire de 35.000 tonnes, il peut être, pendant quelques semaines ou quelques mois supérieur au pays voisin qui en a un qui doit sortir, lui, aussi, à brève échéance. Cela change continuellement et il peut se faire qu'à un autre moment, ce soit notre pays qui soit en tête.

Je ne puis, ici, fournir de réponse à votre question qu'en me plaçant au 1er juillet 1936. A ce moment, l'Italie <sup>a</sup> XXXX en service : sous l'âge, 4 navires de ligne d'un total de 86.532 tonnes et en construction, 3 navires de 35.000 tonnes chacun, c'est-à-dire que, lorsque ses constructions seront achevées, elle aura 6 navires de ligne pour un total de 156.532 tonnes.

Si nous prenons l'Allemagne, nous avons sous l'âge, 3 navires de 30.000 tonnes et, en construction, 2 de 52.000 tonnes. Si l'on fait également le compte de ceux qui sont hors d'âge, on arrive à 8 navires avec un total 121.120 tonnes.

En France, nous avons 3 bâtiments hors d'âge, 3 bâtiments sous l'âge et 3 refondus, soit 9 navires représentant d'une part, 119.358 tonnes, d'autre part, 66.567 tonnes.

Voilà la situation aujourd'hui. Il est certain que l'Allemagne s'est mise à construire à un rythme extrêmement accéléré. Avec sa flotte toute neuve, elle aura des bâtiments qui seront mieux que certains des nôtres qui commencent à prendre de l'âge. Je ne crois pas, cependant, que nous soyons dans un état d'infériorité tel qu'on a l'air de vouloir le dire. Nous le serions si l'on considérait comme constant, comme certain qu'il y ait une alliance entre l'Italie et l'Allemagne et que nous restions seuls en face de cette alliance. Si vous aviez la prétention d'avoir une marine telle qu'à vous seul vous puissiez lutter contre des coalitions, je ne sais pas où nous irions à cause des dépenses.

Mais il est permis de penser que la France ne se trouvera pas forcément en face d'une coalition et que si, cependant, c'était le cas, elle ne serait pas forcément seule. Il ne faut pas pousser ainsi les choses au noir.

Jusqu'à présent, donc, nous sommes supérieurs à l'Italie

nous sommes supérieurs à l'Allemagne et nous pouvons étaler contre les deux réunies. Mais, étant donné le rythme des constructions et l'enthousiasme qui existe dans ces pays, en 1943, si nous n'y prenons pas garde, nous ne pourrons pas lutter contre les deux réunies. Cependant, avec le programme qui vous est proposé, nous serons supérieurs à chacune des deux marines prise isolément.

Or, je le répète, il n'est pas dit que nous aurons à lutter contre une coalition. On peut imaginer des combinaisons politiques telles que nous soyons seuls contre le monde entier. Nous n'y pouvons rien. Il faut se tenir dans des limites raisonnables. Je crois que la situation actuelle de la France n'est pas si mauvaise qu'on veut bien le dire. Si l'on accomplit l'effort nécessaire qui est, je crois, celui que nous vous proposons - et je pense que nous ne rencontrerons pas d'objection, pas plus des commissions des deux Chambres que du Parlement -, notre marine sera en mesure de résister à ceux qui deviendraient nos ennemis.

M. LEBAIL.- Il est certain, Monsieur le Ministre, qu'il vous est difficile d'être prêt à nous fournir toutes les explications que notre inquiétude patriotique nous commande de solliciter de vous. Je vous serai donc obligé de faire tenir à notre Président, qui nous la communiquera, une notice sur les caractéristiques/<sup>comparées</sup> des unités en construction en France, en Allemagne et en Italie ; je veux parler de

l'armement, de la protection, de la vitesse et du rayon d'action.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Voici le renseignement qui m'est donné par l'amiral Darlan. Les 26.000 tonnes allemands ont des canons de 280. Le Dunkerque a des canons de 330. La vitesse est la même.

Pour ce qui est du Jean-Bart, nous l'avons mis sur cale avant le 1er janvier, de manière à ne pas être liés par le dernier traité de Londres qui impose un calibre maximum des canons de 356. Le Jean-Bart, dont la construction a été commencée théoriquement il y a quelques jours, aura donc des canons de 380 qu'il n'aurait pas pu avoir si nous l'avions mis sur cale après le 1er janvier.

M. LE BAIL.- Nous avons donc une supériorité, tout au moins sur le papier, car je ne suis pas hypnotisé par les chiffres. Je me rappelle qu'au début de la guerre de 1914, les Allemands, avec leurs 280, arrivaient à contre-balancer les résultats que nous obtenions avec nos 305.

M. LE PRESIDENT.- Je demande à M. le ministre de la marine, pour répondre à la préoccupation de M. Le Bail, de vouloir bien nous fournir dès que possible les renseignements que désire avoir notre collègue.

M. le comte Louis de BLOIS.- Monsieur le Ministre, avant toute chose, je vous prie de vouloir bien considérer

que ce que je vais vous dire n'a rien de personnel.

M. LE PRESIDENT.- C'est entendu de piano.

M. le comte Louis de BLOIS.- Je fais cette observation parce que M. le ministre pourrait croire que les remarques de nos collègues s'adressent à lui.

Nous constatons une certaine situation ; elle n'est pas très favorable. Je ne crois pas qu'à l'heure où nous sommes à supposer que des événements graves surgissent au printemps de 1937, vous soyez complètement en mesure d'assurer nos communications avec l'Afrique du Nord. Le principe de la construction du Dunkerque a été voté ici en juillet 1931, alors que nous n'avions pas le plaisir de vous avoir comme collègue. Or, nous sommes bien obligés de constater que ce bâtiment ne sera pas en service, vous nous avez dit : avant le mois de mars 1937. Etes-vous bien sûr de cette date ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Si, actuellement, nous avions la guerre, on pourrait se servir du Dunkerque. Cela dépend de ce que l'on entend par bâtiment fini.

M. le comte Louis de BLOIS.- L'artillerie du Dunkerque est-elle au point ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Pour le Dunkerque, on fait des expériences de tir absolument nouvelles au moyen de la télé-commande et il en est résulté des retards en ce

qui concerne son artillerie. On peut imputer ce retard aux grèves ; c'est possible. Il se peut que les grèves y aient été pour quelque chose. Mais l'état-major du Dunkerque m'a dit - vous voyez que ce ne sont pas des racontars que je vous apporte - que les ingénieurs ne sont pas encore absolument sûrs de leurs calculs en ce qui concerne les appareils nouveaux et extrêmement perfectionnés que nous devons avoir sur le Dunkerque et que nous serons seuls à avoir. Il a donc fallu qu'ils prennent le temps de revoir et de reviser ces calculs. Il y a là un scrupule qui a entraîné des retards. Mais j'ai aussi le droit de dire que lorsque ces appareils seront tout à fait au point, nous aurons une artillerie qui sera supérieure à n'importe quelle autre.

S'il y avait la guerre au mois de janvier et que les nouveaux appareils de télé-commande ne soient pas encore au point, cela n'empêcherait pas le navire de faire partie de l'escadre ; il n'aurait pas les appareils perfectionnés que l'on étudie pour lui, mais il pourrait tout de même servir.

Cela dépend de ce que l'on entend par bâtiment fini. Si c'est un bâtiment dont on peut quand même se servir quoi qu'il ne soit pas complètement terminé, le Dunkerque est dans ce cas.

M. le comte Louis de BLOIS.- Vous nous assurez que le Dunkerque sera en état de prendre sa place de combat au mois d'avril 1937.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- J'espère qu'il pourra la prendre, non pas tel qu'il est aujourd'hui, mais complètement terminé.

M. le comte Louis de BLOIS.- Nous en prenons acte, mais je me permettrai de faire des réserves. Nous en reparlerons au mois d'avril.

Le Dunkerque étant susceptible d'être en escadre en avril 1937, que vous reste-t-il comme grosses unités de combat ? Sur les trois cuirassés Courbet, vous jugez que deux sont absolument inutilisables. Je puis me tromper, mais il m'a semblé que c'était ce que vous disiez.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- C'est cela !

M. le comte Louis de BLOIS.- Nous sommes donc d'accord. Il vous reste donc trois cuirassés Provence refondus et un cuirassé type Courbet, soit quatre bâtiments à opposer aux trois Deutschland.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Il nous restera le Paris, la Bretagne, la Provence, la Lorraine et nous aurons en plus le Dunkerque.

M. le comte Louis de BLOIS.- Le Dunkerque est réservé.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Il n'y a qu'à tout réservé, il ne restera plus rien.

M. le comte Louis de BLOIS.- Vos trois cuirassés

Provence refondus que vous pouvez utiliser ont une vitesse très inférieure à celle des Deutschland.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Un bateau plus ancien n'a pas les perfectionnements d'un bâtiment plus neuf.

M. le comte Louis de BLOIS.- Ce n'est pas un reproche que je vous fais, mais une constatation. Vous êtes bien obligé de reconnaître que les trois cuirassés type Provence ne peuvent pas gêner des bâtiments du type Deutschland qui n'ont pas 10.000 tonnes, comme on l'a dit, mais 14.000 tonnes.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- La Bretagne, la Provence et la Lorraine peuvent-elles lutter contre les Deutschland ? C'est une question technique à laquelle on ne peut pas répondre comme cela.

M. le comte Louis de BLOIS.- Voulez-vous que j'adresse ma question à M. le chef d'Etat-major ?

M. le vice-amiral DARLAN, commissaire du Gouvernement. L'année dernière et il y a deux ans, j'ai fait de nombreux exercices avec l'escadre dans laquelle il y avait les trois cuirassés dont parle M. de Blois. Evidemment, nos cuirassés ne rattraperont jamais le Deutschland ; mais si celui-ci se trouve devant eux, il n'existera pas.

Nous avons fait des exercices de défense de convoi avec les trois cuirassés, le convoi étant attaqué par des bateaux ayant les caractéristiques du Deutschland. Or, jamais ceux-

ci n'ont pu arriver à proximité du convoi. Nous avons fait de nombreux exercices contre des bateaux plus rapides ; en manœuvrant convenablement, nous leur avons toujours coupé la route et avons pu les avoir sous le feu de nos canons.

Ce ne sont certes pas des cuirassés parfaits, mais tel qu'ils sont, ils constituent de sacrés adversaires.

M. MARTIN-BINACHON.- Tout ce que l'on peut dire, c'est que trois Deutschland ne viendront pas se frotter à trois Lorraine. S'ils y viennent, ce sont eux qui écoperont. La seule supériorité qu'ils aient et qui est incontestable, c'est leur vitesse à ficher le camp.

M. le Vice-amiral DARLAN, commissaire du Gouvernement. - Cette vitesse n'est d'ailleurs pas si extraordinaire qu'on le pense car, lorsqu'elle atteint 23 noeuds, les bateaux sont malades. Tout n'est pas parfait dans la marine allemande.

M. le comte Louis de BLOIS.- Il s'agit de regarder les choses telles qu'elles sont et avec sang-froid.

M. le vice-amiral DARLAN, commissaire du Gouvernement. Je peux répondre à M. de Blois que les trois cuirassés refoulés ne sont pas merveilleux ; mais, tels qu'ils sont, ils sont des adversaires qui comptent. Un Deutschland ne recherchera pas la bataille avec eux, car il serait écrasé en trois secondes.

Voilà des bateaux qui peuvent marcher à 31 noeuds pendant trois jours consécutifs, ce que ne feront pas les Deutschland. Aux écoles à feu et en manœuvres de combat, ils collent 33 % de leurs coups au but à la vitesse de 20 noeuds. Ce ne sont donc pas, je le répète, des adversaires négligeables.

M. le comte Louis de BLOIS.- Que valent-ils au point de vue de la protection contre les torpilles ?

M. le vice-amiral DARLAN, commissaire du Gouvernement. Elle est moins bonne que s'ils étaient neufs et surtout parce qu'on n'a pas voulu les modifier comme je l'avais demandé il y a six ans. Si on l'avait fait, on aurait actuellement six bateaux à l'abri des torpilles. Cela ne veut pas dire qu'ils soient à la merci d'une torpille, à moins qu'elle ne touche un compartiment en mauvais état. Le Jean-Bart en a donné la preuve. Pendant la guerre, il a reçu deux torpilles, ce qui ne l'a pas empêché de faire encore 800 milles seul.

Que leur protection soit parfaite, je ne le soutiendrais pas. Mais, dans l'Atlantique où ils ne craignent pas beaucoup les torpilles, ils sont encore très bons. Ils ont une vitesse suffisante pour dérouter tous les sous-marins du monde. Ce sont des bateaux qui ont été très bien refondus.

M. le comte Louis de BLOIS.- En somme, vous estimez que, dans l'état actuel des forces navales, vous êtes sûr de maintenir les communications avec l'Afrique du Nord ?

M. le vice-amiral DARLAN, commissaire du Gouvernement. Je ne dis pas que je suis sûr de maintenir les communications avec l'Afrique du Nord. Je dis qu'avec ce que j'ai, je peux livrer le combat. Mais je ne sais pas ce qui en résultera.

Pendant deux ans, je puis dire que je me suis spécialement attaché, dans l'exercice de mon commandement, à cette éventualité qui avait toujours été prévue sur le papier, mais jamais dans la réalité. J'ai pu constater deux choses : d'abord, que, deux jours sur trois, l'aviation ne servait à rien à cause du temps ; en second lieu, que le sous-marin était le meilleur des éclaireurs. J'ai toujours protégé mes convois avec des sous-marins de 1.500 tonnes.

M. le comte Louis de BLOIS.- Combien en avez-vous ?

M. le vice-amiral DARLAN, commissaire du Gouvernement. L'escadre en a 8. En temps de guerre, je crois qu'elle en aurait 8.

J'ai 8 sous-marins et le Surcouf. Ce dernier est à peu près inutilisable dans cette manœuvre. Mais les sous-marins de 1.500 tonnes sont parfaits et m'ont toujours renseigné d'une façon remarquable, ~~peu~~ mieux, en tout cas, que les avions. Avec eux, j'ai toujours pu situer l'ennemi, alors que, je le répète, je n'ai pas pu me servir des avions deux jours sur trois.

M. le comte Louis de BLOIS.- Et le dirigeable ?

M. le vice-amiral DARLAN, commissaire du Gouvernement.  
Il n'en est pas question.

M. LE PRESIDENT.- Je crois, d'ailleurs, que nous n'avons pas à envisager l'éventualité dont parle M. de Blois. Les grosses unités et les Deutschland sont des bateaux à très grand rayon d'action, qui peuvent faire 14.000 milles sans rentrer à leur base. S'ils doivent s'attaquer à nos communications, ce ne sera pas sur nos côtes, mais loin, très au large. Ce qu'a dit M. l'amiral Darlan le confirme. Les Deutschland sont faits pour aller couper nos communications très loin, et là, nous ne pourrons rien faire.

M. le vice-amiral DARLAN, commissaire du Gouvernement. La Provence pourra courir après eux ; elle présente cette particularité de n'avoir qu'une très faible consommation. L'année dernière, dans ma croisière en Afrique, elle a consommé deux tonnes de moins de mazout que le contre-torpilleur Lion de 2.600 tonnes. Elle peut faire le tour du monde avec une seule chaudière. A la vitesse de 13 noeuds, elle a 7.000 milles de rayon d'action. Depuis qu'on a changé leurs chaudières, ces bateaux sont les plus économiques qu'il y ait. Avec la Provence, j'ai pu marcher pendant quatre jours à 20 noeuds, les chauffeurs assis sur leur derrière et les mécaniciens lisant des romans policiers. Tout le monde était sans la moindre inquiétude.

M. le comte Louis de BLOIS.- Si bien que, dans l'état

actuel des forces et de la situation générale...

M. le vice-amiral DARLAN, commissaire du Gouvernement. Je ne puis pas dire comment finirait le combat, mais j'estime qu'on peut le livrer.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Cela dépend des adversaires qui chercheraient à couper nos communications. Il est évident que si l'on avait une coalition des forces italiennes et allemandes concentrées sur un même point, la situation ne serait pas la même que si nous n'avions contre nous que l'Allemagne ou que l'Italie ou si les deux flottes n'étaient pas réunies.

M. le comte Louis de BLOIS.- C'est pour cette raison qu'au mois de juin dernier, lors d'une interpellation de M. le ministre des affaires étrangères, j'exprimais le souhait que nous ne cherchions pas des motifs d'éloignement de l'Italie, mais plutôt des motifs de rapprochement. A mesure, en effet, que vous augmentez les frictions, vous augmentez aussi vos difficultés techniques du point de vue de la marine.

M. MARTIN-BINACHON.- J'ai trois questions d'ordre technique à poser à M. le ministre.

D'abord, concernant la loi des cadres, vous avez dit, Monsieur le ministre, que vous alliez reprendre la loi des cadres de M. Piétri. Je me demande s'il ne vaudrait pas mieux

que vous repreniez votre loi des cadres à vous en disant au ministre des finances : "Echelonnons-en dans le temps l'application, mais votons-la une fois pour toutes".

Aurez-vous, avec la loi des cadres Piétrii, le nombre d'officiers voulu pour le programme que vous avez envisagé d'achever en 1939 ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- La loi des cadres Piétrii nous permet actuellement d'avoir des officiers en nombre suffisant pour les années 1937 et 1938. Mais je vous ai dit que cette loi était une procédure pour aller vite et que je ne renonçais pas à la faire modifier de nouveau. Mais aujourd'hui, pour ne pas avoir de difficultés avec le ministère des finances et pour disposer tout de suite de ce qui m'est nécessaire, je dis : faisons cela pour 1937 et 1938. C'est une transaction que nous avons faite. J'ai pensé qu'elle était de nature à nous donner satisfaction et qu'elle permettait d'aller vite.

M. MARTIN-BINACHON.- Cela ne ferait pas une dépense de plus pour le ministre des finances.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Je vous assure que, si vous insistez, vous allez avoir des difficultés.

M. MARTIN-BINACHON.- Alors, je n'insiste pas.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- S'il n'avait pas dû y en-

avoir, vous pensez bien que j'aurais maintenu ma loi des cadres.

M. MARTIN-BINACHON.- Alors, nous devrons revenir dans deux ans pour refaire une loi ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Oui ! mais seulement sur des points spéciaux.

M. MARTIN-BINACHON.- Ma deuxième observation est qu'en ce qui concerne l'artillerie, je crains que nous n'ayons un peu une flotte d'échantillons. Nous allons avoir nos deux Strasbourg avec des canons de 330, nos deux Richelieu avec des canons de 380. Quel sera le calibre des deux autres bâtiments à venir ? Vous ne pouvez plus dépasser 356.

Sur ces six bateaux, nous allons donc avoir trois artilleries différentes.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- C'est une des raisons pour lesquelles je crois que commander des navires dont la construction est échelonnée sur trois ans est un progrès sur la méthode consistant à voter des lois année par année. En votant en bloc pour trois ans, nous pourrons unifier les caractéristiques des bateaux que nous mettrons en construction.

En ce qui concerne l'artillerie, nous avons un canon de 380 qui donne satisfaction. Il y a des personnes qui parlent d'un canon de 405 ou 406. Pour nous, c'est 380. Nous

avons ensuite un autre type de canon : le 330. Mais il nous faut maintenant tenir compte avec la convention de Londres qui limite le maximum des pièces à 356. Nous ne pouvons donc plus avoir de 380, sauf pour le Jean-Bart parce que nous avons pris la précaution de le mettre sur cale avant le 1er janvier, date à laquelle commence le régime du traité de Londres de 1936.

Pour les navires que nous mettrons en construction après le 1er janvier 1937, nous aurons donc le choix entre garder notre canon de 330 qui est au point, ou en faire étudier un autre de 356. J'ai donné des instructions pour que cette étude soit faite. Comme ce n'est que dans un certain laps de temps que l'artillerie sera montée sur les bateaux qui vont être mis en construction, cette étude sera peut-être terminée à ce moment. Dans ce cas, nous mettrons sur les bâtiments des navires de 356 au lieu de 330.

M. MARTIN-BINACHON. - Peut-être pourriez-vous demander au conseil de l'Amirauté d'étudier l'adoption de canons de 330 qui semblent devoir être très bons, mais étant entendu qu'il y en aurait neuf au lieu de huit.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - Nous tombons là dans de questions techniques.

M. MARTIN-BINACHON. - Au point de vue de vos approvisionnements, pour vos recharges, vos réserves de combat, ce serait extrêmement important.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - C'est certain.

M. MARTIN-BINACHON. - C'est à ce point de vue que je pose ma question, sans y mettre de parti pris.

Troisième question : Les porte-aéronefs. - J'ai bataillé pour cette cause. Aujourd'hui ils sont arrivés à 15.000 tonnes. Mais le "Ranger" américain porte 70 appareils. Nous n'en avons que 40. Je demande si vous ne pouvez pas en mettre quelques-uns de plus .

M. L'AMIRAL DARLAN. Il y a d'autres appareils qui sont en caisse. Il s'agit de 40 appareils utilisables. Avec un porte-aéronef qui porterait 70 appareils, vous en auriez 50 utilisables; les autres seraient en caisse.

Si on a choisi un type de 15.000 tonnes - qui ira d'ailleurs peut-être à 16.000 - c'est que si vous n'avez qu'un bateau, vous n'avez qu'une plateforme d'atterrissement; et si elle a reçu une bombe ou un obus elle est inutilisable.

J'étais partisan à l'origine d'un 23.000 tonnes. Mais on peut avoir un 15.000 tonnes qui n'est pas ~~xxxxx~~ sensible à la houle. Ce qui compte dans l'Atlantique, ce n'est pas le roulis, c'est le tangage. Un bateau comme le "Béarn" par exemple était inutilisable certains jours, par temps magnifique, à cause de la houle : il y a des coups de tangage tels que la dénivellation est de 9 m.50 à l'arrière. Pour l'avion qui doit prendre une ligne droite dans les cent mètres, c'est impossible avec un navire aussi court dans se casser la figure.

Ce qui nous gênait aussi, c'est que le navire ~~xxxx~~ était mal protégé contre la torpille, du fait qu'il avait 4 machines qui ne laissaient pas un espace vide suffisant sur les côtés. Les techniciens nous ont dit qu'ils pouvaient

réaliser la vitesse voulue avec deux machines; alors la protection contre les torpilles peut être assurée.

On nous proposait un type de 15.000 tonnes non protégé contre les torpilles, et un type de 23.000 tonnes qui n'était pas protégé du tout. On nous a présenté un type de 15.000 tonnes qui ne tangue pas et qui est protégé contre les torpilles : nous l'avons choisi.

M. MARTIN-BINACHON. Au point de vue des croiseurs que vous allez construire, ne croyez-vous pas que c'est une erreur de mettre les avions sous hangar ? N'est-ce pas vous limiter au regard de la puissance des appareils dans l'avenir ?

M. L'AMIRAL DARLAN. L'avion ne sera jamais utile tel quel sur ces petits bateaux parce qu'ils n'ont pas un rayon d'action suffisant. Dans quelque temps, si je suis quelque chose, je prendrai un chalumeau et je couperai le hangar.

M. DE CAMAS. Ne serait-il pas intéressant d'avoir des bases navales tout à fait solides au Maroc, au cas où nous serions bloqués dans la Méditerranée à la suite d'une catastrophe ou par la nécessité de mettre toutes nos forces dans le Nord ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je n'ai pas parlé de la défense des ~~frontières~~ côtes parce que la question n'était pas posée. Mais nous comptons faire quelque chose au Maroc.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Vous avez peut-être quelques éléments de forces navales au Maroc?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Nous avons prévu au Maroc 7 batteries de 38, 2 batteries de 100 - défense contre les mitrailleuses - D.C.A. - 12 mitrailleuses.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Et comme flottille?

~~M. LE MINISTRE DE LA MARINE~~

M. L'AMIRAL DARLAN. Cela changera, ce n'est pas fixé ne varietur.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Il est pourvu au Maroc à la défense du littoral comme ailleurs.

M. DE CAMAS. On peut être bloqué au Maroc.

M. LE MINISTRE. Vous vous doutez qu'avec les événements actuels on y pense.

M. J.L. DUMESNIL. Vous avez parlé du "Dunkerque" en donnant comme date de son utilisation à son poste de combat, si c'était nécessaire, le mois d'avril. Vous avez ajouté dans sa pleine utilisation que le "Dunkerque" serait retardé/par la mise au point de ses appareils de conduite de tir. Le "Dunkerque" est donc muni d'appareils de conduite de tir qui lui permettraient de prendre en avril son poste de combat?

S'agit-il dans votre déclaratioh d'une modification des appareils actuels de conduite de tir qui permettrait de les utiliser dès le mois d'avril, ou au contraire de l'installation d'un nouveau système s'ajoutant à d'autres?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. C'est un nouveau système qui s'ajoute à l'ancien. Et quand je parle du "Dunkerque" ~~prêt~~  
ou de mars prêt au mois d'avril, j'entends avec les perfectionnements en cours.

Il y a eu une période de tâtonnements dans l'établissement de l'artillerie à bord du "Dunkerque"; d'abord, dans une certaine mesure, à cause des grèves dans les maisons qui devaient fournir certains appareils; et en même temps parce que les ingénieurs qui ont inventé ce perfectionnement dont sera muni le "Dunkerque" ont été pris de scrupules au dernier moment, se demandant s'ils n'avaient pas commis d'erreurs. Maintenant l'affaire est au point. Lorsque le "Dunkerque" sera en état au mois de mars, il aura son artillerie telle qu'elle est prévue.

M. J.L. DUMESNIL. Est-ce qu'au mois d'avril le "Dunkerque" sera muni d'appareils perfectionnés de conduite de tir, ou d'appareils non perfectionnés ?

Vous sentez l'intérêt de la question. Vous ne pouvez tout de même pas perfectionner un navire en état d'utilisation : il faut le renvoyer pour un temps indéterminé hors de l'escadre ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Il s'agit d'appareils de télépointage qui seront au point à ce moment.

M. J.L. DUMESNIL. Par conséquent M. le ministre nous déclare que, s'il n'y a pas d'imprévu, au moment où le "Dunkerque", vers le mois d'avril, sera en état de prendre son poste de combat, il sera muni définitivement des

appareils perfectionnés en question?

M. L'AMIRAL DARLAN. Le "Dunkerque" utilise actuellement, comme tous les bateaux, le télépointage. C'est à-dire que l'officier de tir donne les éléments du pointage qui sont recopierés pour les tourelles; après quoi les servants pointent les canons. On essaye de mettre au point un nouveau système. C'est la télécommande : l'officier de tir pointe lui-même les canons et fait feu lui-même. Ce système est très avantageux dans certains cas. Il n'est au point sur aucun des bâtiments qui le possèdent, en particulier les contre-torpilleurs du type Audacieux.

Le "Dunkerque", avec le télépointage, n'est pas défavorisé. Il sera grandement favorisé quand il aura la télécommande. C'est magnifique d'appuyer sur un bouton et de faire partir à la fois 8 pièces de 330.

M. J.L. DUMESNIL. Cela s'ajoutera au télépointage ?

M. LE PRESIDENT. Cela se superposera.

M. LE GPRGEU. J'ai entendu M. le ministre et quelques-uns de nos collègues parler des difficultés que l'on rencontre à propos de la main d'œuvre. Vous ne trouvez pas d'ouvriers spécialisés. Je veux attirer votre attention sur ce point.

A Brest, où trouvez-vous votre main d'œuvre spécialisée ? Il y a deux sources : l'arsenal et l'école pratique. Il y aurait intérêt pour le ministère à se mettre en rapport avec le sous-sécrétariat d'Etat de l'enseignement technique

en vue de ce recrutement.

Différents procédés ont été envisagés. Quel est le meilleur ? C'est de former vos ouvriers et pour ce faire ~~avoir~~ avoir recours aux écoles d'enseignement technique.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Nous avons déjà tenté quelque chose dans cet ordre d'idées. Il y a tout un dossier à ce sujet. Nous n'avons été aidés en rien par le ministère du travail.

M. LE GORGEU. Je parle de l'enseignement technique.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. La marine a essayé il y a quelques années, pour avoir des ouvriers spécialisés, certaines méthodes, notamment des méthodes d'apprentissage qui n'ont pas donné grand chose. Elles ont donné quelque résultat, mais elles auraient dû donner beaucoup plus. Nous n'avons trouvé aucune sympathie de la part de ceux qui se occupent des questions de travail, du côté de l'enseignement technique.

M. LE GORGEU. Il ne faut pas abandonner la partie pour cela.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je n'abandonne rien. Nous allons tenter une oeuvre importante au point de vue de l'apprentissage, de façon à avoir le nombre voulu d'ouvriers spécialisés dans le temps le plus court; et nous emploierons les moyens de fortune sur lesquels je suis d'accord avec M. Bergeon.

M. LE MOIGNIC. Je voudrais poser une question relative au dragage des rades de Toulon et de Bizerte. Les navires pourront-ils entrer dans les rades ? La question est posée depuis vingt-cinq ans et a été reprise il y a quelque temps, un an ou deux. Je sais que la marine a donné des instructions à ce sujet, mais je veux être certain que les travaux se continuent pour que les navires entrant en service et les navires que l'Angleterre possède actuellement puissent entrer librement dans ces rades.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Les travaux de dragage sont prévus dans la nomenclature que j'ai exposée tout à l'heure, à Toulon, à Bizerte et sur tous les points où il y a lieu de les exécuter.

M. LE MOIGNIC. Où en sont ces travaux ? Sont-ils avancés ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Je donnerai le renseignement

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. A propos de la loi des cadres vous n'avez pas parlé du nombre d'admissions à l'Ecole navale.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Il est augmenté.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Dans quelle proportion ?

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. Il pourrait être augmenté beaucoup plus. Seulement nous craignons, en l'augmentant chaque année, de ne pas avoir assez de sujets capables.

Nous forcerons le nombre autant qu'il sera nécessaire, en tenant compte de la valeur moyenne des jeunes gens qui se présentent; et nous aurons en plus des officiers que nous pourrons prendre dans la réserve.

M. LE PRESIDENT. Je demanderai la permission de poser à M. le ministre deux questions, d'ailleurs secondaires, mais non sans importance.

La première se rapporte à la ~~constitution~~ d'une véritable flotte auxiliaire, non pas celle qui figure dans le programme, mais celle dont vous aurez absolument besoin si les hostilités sont déclarées.

Dès la déclaration de guerre, vous aurez à mobiliser tous les petits navires qui se trouvent dans les ports, chalutiers petits, moyens et gros. M. l'amiral Darlan peut-il dire que la marine, dès l'ouverture des hostilités, aura à sa disposition ces 200 petites unités ?

C'est une question très vieille; nous avons essayé à diverses reprises de la faire résoudre. M. Piétri avait pris des engagements formels devant la commission. Il devait y avoir au budget de 1936 un crédit de 36 millions pour pourvoir à la reconstitution de cette flotte de chalutiers.

L'amiral Darlan a eu l'amabilité de me mettre au courant de ses négociations avec M. le ministre des finances qui n'a pas voulu laisser dans le budget de la marine les six millions que vous y aviez inscrits, sous prétexte qu'il feraient double emploi avec le crédit inscrit au ministère de la marine marchande.

Je crois que les trois départements ne se sont pas mis d'accord et que nous allons voter prochainement un budget où aucun crédit ne sera prévu pour la reconstruction de la flotte de pêche.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE. - On m'a dit que M. Auriol s'y refusait.

M. LE PRESIDENT. - C'est une affaire extrêmement grave. On nous a dit, à la commission des finances, qu'il fallait que nous nous mettions d'accord avec le ministre de la marine marchande pour savoir à quel département ce crédit serait inscrit. Je crois que M. Tasso n'en voulait pas. Nous par contre, nous l'acceptions. D'après les renseignements que j'ai eus hier, on m'a dit qu'on allait intervenir car le ministre des finances ne voulait inscrire le ~~de~~ crédit ni à un ministère, ni à l'autre.

M. FARJON. - M. Tasso a dit qu'il envisageait de prendre 20 millions sur le programme d'outillage national.

M. LE PRESIDENT. - Cela me paraît ressembler fort à la

vieille formule : on rasera gratis demain.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Cette question ne nous a pas échappé. Nous avons fait ce que nous avons pu ; mais, d'après les derniers renseignements, nous nous heurterions à un refus du ministre des finances.

M. LE PRESIDENT.- J'ai eu un instant mon attention détournée pendant votre exposé, Monsieur le Ministre, et je ne sais pas si vous avez parlé de la modification de la cale de construction de Brest.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Il est question, pour Brest, d'un bassin de radoub.

M. LE PRESIDENT.- Nous voulons gagner du temps et nous devons rien négliger, au point de vue matériel pour que les constructions soient faites rapidement. Vous avez constaté comme nous l'admirable outillage que créent les chantiers privés à Saint-Nazaire. A côté de cet effort, on est désolé, lorsqu'on visite Brest, de constater que, dans le premier port de France, on ne peut pas construire de 35.000 tonnes sans le fractionner en trois tronçons.

Allez-vous, monsieur le Ministre, modifier cette cale de façon qu'on puisse, comme partout, y construire nos plus belles unités d'une seule pièce ?

M. le vice-amiral DARLAN, commissaire du Gouvernement. Si vous modifier la forme, vous ne pourrez plus sortir le bateau.

Si vous voulez déplacez la forme actuelle du Salou dans la Penfeld, vous voyez qu'elle passe tout juste. Si vous l'allongiez, vous construiriez le bateau, mais vous ne le sortiriez pas. Il faut construire une nouvelle forme à la Ninon. Or, elle est prévue dans le projet.

M. LE PRESIDENT.- Personne n'a plus de questions à poser à M. le ministre ?

Nous avons mis M. le ministre à une rude épreuve puisque, depuis deux mois, nous le tenons sous le feu de notre artillerie. Nous ne pouvons que le remercier de l'amabilité avec laquelle il a répondu à toutes nos questions.

M. LE MINISTRE DE LA MARINE.- Malheureusement, je n'a pas, pour répondre comme il le faudrait, une artillerie suffisante.

(M. le ministre de la marine et M. le commissaire du Gouvernement se retirent à 18 h.25.)

COMMISSION DE LA MARINE

Séance du

mercredi 2 juin 1937

AUDITION

DE M. HENRI TASSO

Sous-Secrétaire d'Etat

de la Marine marchande

M. LE PRESIDENT. - Monsieur le ministre, c'est la première fois que vous venez devant nous depuis votre arrivée aux affaires. Je vous souhaite la bienvenue au nom de la commission. Nous vous connaissons presque tous ici et nous sommes persuadés que notre premier contact avec vous nous donnera pour l'avenir des gages d'une heureuse collaboration avec vous comme par le passé.

Contrairement à l'habitude de la commission de la marine, je n'ai pas voulu vous enfermer dans le circuit étroit d'un questionnaire. Depuis que vous avez pris la direction du département de la marine marchande, des choses considérables se sont passées, des questions sociales ont été posées et résolues, depuis les premières lois de juin 1936 jusqu'à l'application de la semaine de 40

heures qui est maintenant un fait définitif dans la marine marchande. Je vous demanderai de nous faire un exposé d'ensemble sur la situation générale de la marine marchande et aussi de nous dire les intentions du Gouvernement au regard des grands problèmes qui se posent. Après quoi, si nous ne nous jugeons pas complètement informés des choses de l'heure, mes collègues et moi-même vous poserons des questions pour obtenir de vous des précisions.

M. HENRI TASSO, seus-secrétaire d'Etat de la marine marchande.- Monsieur le Président, je vous remercie de vos paroles aimables. Vous venez de rappeler que c'est la première fois, depuis que j'ai l'honneur de diriger le département de la marine marchande, que je prends contact officiellement avec la Commission de la marine du Sénat. Permettez-moi d'ajouter que je vous suis reconnaissant de la façon aimable et cordiale dont vous voulez bien m'accueillir. Et ceci facilitera ma tâche; car on a beau avoir siégé pendant quatre ou cinq législatures au Palais-Bourbon, on éprouve toujours quelque appréhension à s'expliquer quand on comparaît devant des sénateurs particulièrement avertis, et surtout devant une commission où tous les problèmes sont suivis avec une vigilante attention.

Je vous demanderai, donc, messieurs, votre indulgence en m'efforçant de faire, selon le désir de M. le Président, un exposé général de la situation présente de la marine marchande. Je n'ai pas besoin d'ajouter que c'est très

volontiers que je me préférerais ensuite à préciser les points qui vous auraient paru obscurs dans un exposé qui par certains côtés paraîtra un peu schématique, en raison du volume important de la matière.

Suivant le désir de M. le Président Rio, je vais donner à la commission quelques indications générales sur l'activité d'ensemble de l'armement français. Je ne dis pas que tout va pour le mieux; néanmoins certaines critiques par trop pessimistes présentent la marine marchande française, par rapport à la concurrence internationale, sous un aspect d'infériorité qui n'est pas exact. Cela ne veut pas dire que des mesures ne sont pas indispensables ou ne l'ont pas été, mais il importe de rétablir le tableau exact de la situation et du rôle économique de notre flotte de commerce.

Je vous donnerai quelques chiffres qui représentent l'activité de notre marine marchande. Le chiffre du trafic des ports français est passé de 45.300.000 tonnes en 1935 à 48.500.000 tonnes en 1936, soit un accroissement de plus de 18 p.100. Je veux signaler que la plupart des grands ports ont vu leur trafic s'accroître plus que celui des petits. Le port qui manifeste la plus grande augmentation est celui de Marseille, où le trafic est passé de 8.232.000 tonnes à 9.250.000 tonnes, ce qui fait une augmentation de près de 9 p.100.

Les ports étrangers ont également enregistré une augmentation de trafic, mais on peut dire que Marseille et Le Havre ont été à la hauteur des ports d'Hambourg et d'Anvers,

ce qui dénote que pour l'ensemble du trafic de commerce extérieur, nos ports maritimes ont connu au cours de ces derniers mois une amélioration très sensible.

La première question à laquelle je réponds est celle de notre matériel flottant. On a beaucoup dit dans la presse et dans les ouvrages techniques que notre matériel paraissait par rapport au matériel international dans une situation vraiment inférieure. J'ai noté quelques chiffres. Je ne dis pas qu'ils sont brillants, cependant ils redressent par certains côtés une réputation fâcheuse qui nous était faite.

Notre matériel paquebots se présente, par rapport au tonnage mondial, dans une bonne moyenne. Je dis tout de suite qu'il n'en est pas de même du matériel cargos dont je parlerai tout à l'heure. C'est de ce côté que les plus grands efforts devront être faits; c'est d'ailleurs ce que le Gouvernement a tenté par un programme de reconstruction de la flotte en 1936.

Pour le tonnage global, nous avons perdu de 1931 à 1936 500.000 tonnes de jauge brute. Il faut, pour se faire une opinion connaître ce qu'ont perdu les diverses flottes étrangères. Le chiffre est de 5 millions de tonnes; pour la flotte allemande il est de 3 millions de tonnes.

La diminution de tonnage ne paraît pas s'être arrêtée à l'année 1936; il y a une perte de 100.000 tonnes encore dans les premiers mois de 1937.

5

Un point important sur lequel s'exercent aussi des polémiques souvent inexactes, c'est l'âge de notre flotte. J'ai soin de recueillir ces jours-ci, sachant que je devais être entendu de vous, une statistique toute récente des navires de moins de dix ans. Cette catégorie représente pour l'ensemble de la flotte mondiale 26 p.100 du tonnage total, alors qu'elle représente pour la France 28 p.100. J'insiste sur ces deux chiffres : vous voyez que la France, par rapport à l'armement mondial, a une flotte qui est moins âgée que ses concurrentes. Les chiffres étaient intéressants à donner en réponse à ceux qui sont trop souvent mis en circulation sans avoir été vérifiés.

Dans les autres marines, voici la proportion des navires âgés de moins de dix ans : flotte anglaise, 38 p.100; flotte allemande, 36 p.100; flotte italienne, 28 p.100.

Une autre question qui peut préoccuper la commission de la marine du Sénat est celle du chômage désarmé. Il était en 1937 de 217.000 tonnes, soit 7 p.100 du tonnage total.

Il était de 380.000 tonnes il y a deux ans. On peut dire - et c'est ce que savent tous ceux qui sont un peu avertis des choses de la marine marchande et particulièrement de la question du matériel flottant - que sur un matériel flottant aussi important que le nôtre il y a toujours eu 180.000 ou 200.000 tonnes de navires en réparation navale ou en paquebots de recharge.

A l'heure présente, on peut dire que dans les ports français, à part de très rares exceptions, il n'y a pas

de matériel désaffecté par manque d'occupation. Au contraire, il arrive souvent, du fait ~~facteur~~ de cette augmentation du trafic maritime qui résulte de circonstances économiques que je n'ai pas à exposer ici, mais qui doivent nous préoccuper, que le département de la marine marchande est sollicité pour des armements étrangers. Car vous savez que certaines dispositions législatives permettent un concours de l'Etat dans des conditions déterminées et que des dérogations sont prévues pour l'armement étranger ~~mais~~ quand il n'y a pas de pavillon français disponible.

Je vous ai donné ces renseignements généraux. Je sais bien que ce n'est peut-être pas là-dessus que la commission de la marine marchande a besoin d'être informée, mais je le répète encore, sans dire que tout va bien, sans me laisser aller à un optimisme bâtit, je peux dire que notre flotte de commerce joue son rôle dans le trafic international, qu'elle tient sa place parmi ses concurrents et qu'au point de vue de notre matériel flottant la situation dans l'ensemble est meilleure.

Est-ce à dire que l'exploitation d'une flotte de commerce ne soit pas difficile dans notre pays ? Si vous le voulez bien, pour la clarté de l'exposition, je diviserai ces explications en parlant d'une part de l'armement libre et d'autre part de l'armement subventionné.

L'armement libre est certainement celui qui a le plus de difficultés en face de la concurrence internationale.

On peut dire qu'après la guerre notre flotte d'armement libre s'est relativement reconstituée, qu'elle a traversé

d'excellentes périodes. On dit souvent que l'armement libre s'est tourné vers l'Etat; mais quand on lit l'histoire, on voit que cet armement a reçu souvent, sous diverses formes, l'appui de l'Etat. Au cours des dix-huit années qui ont suivi la guerre, en raison de la reprise des affaires, des besoins du monde après quatre années de bagarre, cet armement avait pu vivre, jusqu'en 1930 ou 1931 sans requérir l'aide des pouvoirs publics.

La crise est survenue, et l'armement libre s'est tourné vers nous pour demander notre aide. Le tonnage désarmé aux environs de 1931 avait atteint ~~près de 420.000 tonnes~~ 480.000 ou 500.000 tonnes. C'est alors que le Parlement a voté la loi d'aide à l'armement libre. L'application de cette loi était financée par des recettes gagées sur une augmentation de 4 p.100 des droits de douane - hélas ! non consolidée, - et qui a rapporté une somme de 140 millions.

La loi a été votée en août 1934. Je ne parlerai des recettes et de l'aide apportée que pour les années complètes 1935 et 1936. L'aide apportée à ~~l'armement libre~~ l'armement libre a été de 106 millions, dont il a fallu déduire la réduction de 10 p.100 appliquée à toutes les dépenses de l'Etat. Il reste à peine 96 millions, allocation réduite encore par le prélèvement fait dernièrement, à la demande d'un groupe parlementaire s'intéressant à la question des pêches, pour l'amélioration de cette industrie ; de sorte qu'il reste à peine 70 p.100 de l'allocation qui en 1934 avait été jugée indispensable pour permettre à l'armement libre de lutter contre la concurrence internationale.

Je crois que cette loi a répondu aux besoins pour les-quelles elle a été votée ; elle a permis de passer la période difficile de 1934 à 1936.

En juin 1936, M. le président le rappelait tout à l'heure, des charges sociales nouvelles sont venues peser sur l'armement. Nous savez que nous avons alors fait voter, en août 1936, une loi spéciale mettant à la charge de l'Etat l'augmentation des salaires. La charge prévue au budget était de 250 millions pour la période allant du 1<sup>er</sup> juillet 1936 au 31 décembre 1936, ce qui aurait fait 500 millions pour une année entière.

Mais un évènement s'est produit à la fin de 1936; un relèvement du prix du fret international a apporté à l'armement libre des ressources indiscutables. C'est pourquoi, dans le vote du budget de 1937, nous avons proposé aux Chambres de limiter cet effort au 31 mars 1937.

Je ne veux pas donner des chiffres qui seraient fastidieux, mais je pense que si le département de la marine marchande avait vu clair, il aurait fallu après le 31 mars revenir devant le ~~Préfet~~ Parlement s'il était intervenu d'autres charges sociales dont j'aurai l'occasion de parler tout à l'heure.

Pour donner une idée de l'augmentation des frets dont je parlais, je rappelle que l'indice des frets en juin 1935 était de 65; en juin 1936 il était de 70,80; en janvier 1937 il atteignait 104,82. Il est aujourd'hui aux environs de 106.

Bien entendu ces indices sont évalués par comparaison

avec l'indice de 1923 dont la valeur conventionnelle a été fixée à cent et en livres, puisque les frets internationaux sont payés en livres. Si nous avions à faire l'estimation en francs, l'indice 104 que je viens de signaler correspond à 146,74.

J'ai indiqué tout à l'heure que ce relèvement du taux des frais avait permis d'espérer qu'il était inutile de proroger les effets de la loi du 10 août 1934 pour soutenir les charges sociales de l'armement ; c'était une circonstance dont nous devions nous féliciter.

L'armement a tout de même demandé, avant même l'application de la loi de quarante heures, le renouvellement de cette loi. Nous y étions disposés en partie, car un argument qui nous abeaucoup frappés est celui-ci : si la loi du 10 août 1934 - que j'appellerai, si vous voulez bien, pour la clarté du débat la loi Tasse quoique cela me gêne un peu - semblait équilibrer les charges d'exploitation ~~des~~ de la flotte de commerce, elle ne prévoyait rien pour le renouvellement du matériel.

Lorsque des armateurs, au mois de décembre dernier, sont venus faire des démarches auprès de moi pour demander au Parlement le renouvellement de la loi, je leur ai dit : "Je ne conteste pas vos besoin. Mais, tenant compte du relèvement du taux des frets, je vous demande l'autorisation de déléguer dans vos entreprises un inspecteur des finances qui reprendra comparativement tous les services faits par les mêmes navires ou des navires de même tonnage et de mêmes caractéristiques d'exploitation en 1934 et dans le

premier semestre de 1937."

Ce travail a été fait. Nos prévisions se sont vérifiées à peu de chose près. L'équilibre était à peu près réalisé, sauf, je le répète, que dans ces comptes qui n'ont été présentés, l'amortissement et le renouvellement du matériel n'étaient point envisagés.

Or la marine marchande est un facteur économique qui doit durer et même se développer, qui demande par conséquent des mesures de prévoyances pour que le tonnage disponible sous pavillons français demeure ce qu'il est dans l'avenir. C'est pourquoi, avant même l'application de la semaine de quarante heures, je ne me dissimulais pas que de nouvelles mesures s'imposaient en tenant compte des nouvelles conditions d'exploitation et en laissant à la loi de 40 heures la possibilité de s'intégrer dans le régime, parce que la charge de cette loi ne jouera pas intégralement du jour ~~fixé~~ de l'application comme dans les industries terrestres.

Je vous parlerai rapidement des compagnies subventionnées. C'est un problème qui vous est familier, car c'est celui qui préoccupe le plus les commissions parlementaires.

Nous avons à un certain moment subventionné les lignes maritimes sous forme contractuelle : la Compagnie générale Transatlantique sous forme de subvention forfaitaire; la compagnie Frayssinet sous forme contractuelle pour le service de la Corse; la Sud-Atlantique sous forme contractuelle pour les services de l'Amérique du Sud. J'ai les chiffres à votre disposition; je ne crois pas

n'a pas été possible de valider les taux. De plus la nécessaire de vous les fournir. Et c'est en raison des dispositions dont ont bénéficié les compagnies subventionnées que dans la fameuse loi d'août 1936 pour la compensation des charges sociales l'exercice du premier trimestre de 1937 est légèrement plus déficitaire que l'exercice 1936.

Pour la Compagnie générale Transatlantique, il y a des charges sociales importantes; mais elle a bénéficié de la loi sur l'alignement monétaire, et on peut dire que l'année 1937 ne sera pas trop mauvaise pour elle.

La Compagnie des Messageries Maritimes et les services contractuels ne sont pas dans la même situation, car si l'alignement monétaire a profité surtout aux compagnies qui traitent sur le plan international et en livres, la Compagnie des Messageries Maritimes fait surtout le service avec nos colonies, et le relèvement du fret et du passage sur ses lignes est conditionné par des nécessités sur lesquelles nous sommes obligés de nous arrêter, parce qu'on ne peut pas autoriser des taux excessifs qui seraient prohibitifs.

Pour la Compagnie des Messageries Maritimes, les charges sociales ont été certainement plus lourdes. Je vous citerai simplement le déficit du premier trimestre de 1936 qui a atteint 64 millions, et celui du premier trimestre de 1937 qui s'étale aux environs de 67 millions.

Pour le premier trimestre de 1937, l'augmentation des charges sociales a été de 9 millions pour la Compagnie de navigation Frayssinet. Comparativement le déficit a été plus important, car elle dessert le département de la Corse et

n'a pas été possible de relever les tarifs. De plus la compagnie Frayssinet n'a nullement profité de l'alignement monétaire, car ses frets et ses ~~prix~~<sup>lignes</sup> de passage sont essentiellement nationaux; et dans les conventions avec l'Etat il est indiqué qu'en aucun cas les prix de passage ne pourront dépasser les prix kilométriques du chemin de fer. Ce prix n'ayant pas été augmenté, rien n'a été changé aux recettes de la Compagnie Frayssinet, malgré l'augmentation des charges.

Sur les sociétés, malgré le volume moins important du trafic la compagnie Frayssinet n'a pas revolé au-dessus ses dépenses grâce à l'alignement de la monnaie, alors que les deux grandes compagnies ont pu le faire.

Notre quatrième compagnie nationale est la Sud-Africaine qui dessert l'Afrique du sud. Pour les quatre premiers mois de 1950 l'excédent de dépenses 15 millions 900 mille francs. Pour les quatre premiers mois de 1959, cet excédent est de 17 millions 579 mille francs, soit une différence de 2 millions 279 mille francs. Nous retrouvons ici le même phénomène que pour la Transatlantique et les Messageries maritimes, lignes à fret international qui ont pu, dans une certaine mesure, couvrir certaines charges par les revenus monétaires provenant de la vente de la livre et du dollar et de tout autre chose.

Quelles mesures peut-on envisager pour l'avenir?

En ce qui concerne l'armement, nous avons l'intention de continuer la politique de soutien, mais de limiter à ces deux derniers. Malgré les difficultés que rencontre cette industrie, il convient de créer une certaine activité et une politique de finan-

Je donnerai comme éléments d'information les résultats du premier trimestre de 1936 : excédent de dépenses : 4.900 000 francs.

Pour le premier trimestre de 1937 cet excédent de dépenses a été de 6 millions 350 mille francs.

J'avais donc raison de dire que, comparativement aux deux grandes compagnies internationales, Transatlantique et Messageries maritimes, malgré le volume moins important du trafic, la compagnie Frayssinet n'a pas pu revaloriser ses dépenses grâce à l'alignement de la monnaie, alors que les deux grandes compagnies ont pu le faire.

Notre quatrième compagnie subventionnée est la Sud-Atlantique qui dessert l'Amérique du sud. Pour les quatre premiers mois de 1936 l'excédent de dépenses est de 15 millions 294 mille francs. Pour les quatre premiers mois de 1937 cet excédent est de 17 millions 572 mille francs, soit une différence de 2 millions 212 mille francs. Nous retrouvons ici le même phénomène que pour la Transatlantique et les Messageries maritimes, lignes à frêt international qui ont pu, dans une certaine mesure, compenser certaines charges par les recettes nouvelles provenant de la hausse de la livre et du dollar et du taux des frêts.

Quelles mesures peut-on envisager pour l'avenir ?

En ce qui concerne l'armement libre, nous avons l'intention de continuer la politique de soutien, sans la limiter à cet objectif. Malgré les difficultés que rencontre cette industrie, il convient de créer une certaine activité et une politique de frêt.

Le Sénat, je le sais, s'est préoccupé du désir d'unification des grandes lignes de navigation. Mais en attendant un projet dont je l'parlerai tout à l'heure, il faut essayer cette politique de frêt. Il existe, dans certains armements, de vieilles habitudes de laisser aller qui permettent d'établir des cartels même entre compagnies étrangères. C'est pour cela qu'au moment du vote du budget de 1937, je vous avais demandé de m'autoriser à créer au Ministère un bureau commercial. La Marine marchande est un département bien organisé administrativement et techniquement. Mais il est indispensable, dans une forme d'économie nouvelle, où l'Etat devient intéressé dans le grand trafic, que le ministère devienne un élément d'information commerciale et maritime. Lorsque l'armement demande à l'Etat de le soutenir, celui-ci doit montrer de quelle façon le trafic se répartit, quels sont les besoins des chargeurs. Nous avons des concurrents dangereux et si la cuisine française, l'urbanité, le goût de nos bâteaux nous permettent de lutter à armes égales, nous devons aussi tenir le combat sur le plan du frêt.

Aujourd'hui, le frêt, n'est plus seulement une marchandise confiée à un capitaine et qui arrivera dans trois mois ; il représente une valeur vingt fois supérieure à celle d'avant guerre. Les enquêtes de ce bureau commercial prouvent que le chargeur se préoccupe surtout de laisser le frêt le moins longtemps possible sur le transport. C'est pourquoi, je fais des efforts pour arriver à un accord entre certains armements à cet effet.

Nous nous attachons à un deuxième objet : le trafic colonial.

Je n'ai pas ici l'intention de défendre le monopole du pavillon. Mais, des mesures doivent être prises. Plusieurs lois ont donné des priviléges à des produits coloniaux qui sont transportés sous pavillon français. J'ai demandé à plusieurs gouverneurs une statistique de ces frêts ; car, de ce côté, il existe un manque à gagner considérable pour notre marine marchande.

M. LEBLANC .- Au début de cette année, l'Algérie et la Tunisie ont fait importer d'Indochine des quantités de riz qui fut débarqué à Bône, Philippeville, Alger et Tunis. J'indique, en outre, que ces bateaux étaient allemands.

M. LE PRESIDENT .- Il vaudrait mieux laisser M. le Ministre continuer son exposé. Nous pourrons ensuite lui poser des questions.

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ETAT .- A mon avis, un élément considérable de transports coloniaux pourrait être réservé à notre pavillon. Des accords internationaux, les règles juridiques, nous permettent d'imposer ce pavillon national. Des études ont été faites dans ce sens. Notre armement pourrait profiter d'accords internationaux.

Ces mesures ne vont pas se matérialiser immédiatement et, si l'aide de l'Etat est indispensable, des conditions meilleur

d'exploitation sont également utiles . C'est ainsi que beaucoup de nos fonctionnaires n'emploient pas les bateaux français lorsqu'ils sont obligés de naviguer, en particulier pour les voyages entre l'Indochine et la France et entre le Maroc et la Métropole. Il y a là des recettes qui sont perdues pour le pavillon français. Je dirai maintenant un mot d'un armement qui est libre : Le cabotage national X .

Le cabotage est la principale victime des conditions économiques nouvelles . Comme les lignes de la Corse, il est entièrement national dans son exploitation, dans ses recettes, dans ses dépenses . Il est très concurrencé par les compagnies de chemin de fer . Celles-ci n'ont pas augmenté les tarifs et luttent contre le cabotage national ~~XX XXXXXX~~ par des arrangements de prix . Si nous ne prenons pas de mesures, cette navigation disparaîtra et pourtant ~~XXX~~ elle fait vivre un grand nombre de petits ports français qui n'ont pas le prestige des ~~GGGGG GGGG~~ grandes lignes internationales, mais elle est la base du recrutement de notre marine de guerre .

J'arrive à la semaine de quarante heures . C'est un sujet qui préoccupe tous ceux qui s'intéressent à la marine marchande . Je dirai comment elle sera appliquée, pourquoi, elle a été appliquée .

Quoi que nous pensions, quelle que soit l'opinion que l'on ait à ce sujet, on ne peut pas dire qu'il était possible de soustraire les travailleurs de la mer au bénéfice de cette loi.

D'abord, le bateau n'est pas un outil isolé. Le marin, dans un port est entouré d'autres travailleurs qui bénéficient de ces avantages, quelques uns depuis plusieurs mois. D'autre part, malgré des réserves faites au cours de la discussion de la loi relative à la semaine de quarante heures et malgré les explications qui ont été données sur l'interprétation de certaines réponses faites au Sénat à M. Rio, il n'était pas dans l'esprit du Gouvernement, au moment du vote de la loi, de ne pas l'appliquer à la marine marchande. C'est pourquoi le Gouvernement a pris des mesures dans les mêmes conditions que dans les ~~autres~~ autres corporations.

Nous en sommes arrivés à adopter, pour la semaine de quarante heures, des modalités à peu près identiques à celles qui ont été admises pour les navires accomplissant des traversées de plus de douze heures. La semaine de quarante heures est appliquée ~~selon~~ selon les méthodes employées pour le repos hebdomadaire. Lorsque le navire voyage, le service est continu, par conséquent le marin travaille sept jours par semaine. Avant l'institution de la semaine de quarante heures, il avait droit à un jour de repos, pour le repos hebdomadaire. Ce jour pouvait être compensé ou payé. Avec le régime des quarante heures, la méthode sera la même. Au lieu d'avoir droit à un jour de repos seulement, le marin aura droit à deux journées de repos compensatrices par cinq jours de mer. Seulement, alors que pour le repos hebdomadaire, l'armement pouvait ou compenser ou payer la journée due au marin, avec les quarante heures, les deux jours de repos s'ajouteront au congé annuel. Cela sera une façon de faire diminuer le chômage, but essentiel de la loi.

La semaine de quarante heures, certes, va gêner la marine. Une adaptation s'imposera.

Nous avons voulu prendre un décret relativement simple. Des incidents se sont produits. Le personnel maritime a cru que nous voulions limiter les effets de la loi. L'accord réalisé à la présidence du conseil, il y a neuf jours, maintient certaines formes de garnaties, qui permettent, sauf les charges nouvelles qui en résulteront, d'appliquer cette loi, dans une époque où le climat de revendication ne permettait pas au Gouvernement de refuser au personnel navigant le bénéfice d'une loi sociale. On peut en penser ce que l'on veut. Mais, légalement et juridiquement, elle doit s'appliquer à tous les français. Quel sera le coup de la loi. Deux chiffres ont été donnés : l'armement dit 120 millions le département de la marine marchande dit 80 à 90 millions.

On peut répondre à l'armement que les 120 millions sont pris dans le volume total des salaires et, théoriquement, pour 365 jours. Or, un bateau ne voyage pas 365 jours par an ; il y a les rompus qui représentent un abattement relativement important.

Nous pensons que la dépense nouvelle ou la compensation nouvelle évoluera entre 70 et 80 millions.

Il est une autre question tout aussi importante pour la marine marchande, c'est la politique de construction.

Tout à l'heure j'ai donné des chiffres que mon devoir était de révéler, car certaines campagnes sur l'état et l'âge de la flotte marchande ne sont pas justifiées. Ces chiffres, par rapport aux chiffres internationaux, sont des plus intéressants. Nous les devons à notre flotte paquebots dont l'unité la plus importante

représente une somme considérable .

Si on fait ~~MM~~ le ~~MM~~ comportement de toutes les catégories de nos paquebots, c'est notre flotte de charge qui apparaît comme la plus usée . Les pays concurrents tels que la Norvège, l'Italie, le Danemark, ont fait un effort important, suivi, pour réaliser une flotte de charge moderne en ses aménagements, sa rapidité et pour les conditions de ~~MM~~ transport des marchandises . La ~~moyenne, en vitesse~~, de nos cargots va de 10 à 12 noeuds ; celle des cargots de Norvège et de Danemark va de 15 à 16 noeuds . J'ai profité de l'occasion que m'offrait le plan d'outillage national pour poser des jalons en vue d'un renouvellement de notre flotte marchande .

L'intention ne m'est pas venue de réaliser une flotte d'Etat et de l'exploiter, ; mais , nous avons voulu donner un coup de volant nécessaire à nos chantiers et commencer une politique de rénovation ;

Nous avons obtenu 125 millions de crédit sur l'outillage national de 1936 . L'Etat a mis en chantier Trois cargots de 9000 tonnes et deux fruitiers bananiers de 5.000 tonnes qui seront affectés à des compagnies de navigation avec des chartes-parties .

Sur 1937, nous avons obtenu des crédits à concurrence de 110 millions . Ce n'est pas une somme très élevée en raison du programme à réaliser et cela ne correspondra pas à l'effort de 1936 . Les chantiers français, en effet, sont alimentés largement par le programme naval et font des prix peu acceptables . En voi-

un exemple : un fruitier-bananier dont la construction aurait coûté 12 millions 900.000 frs. en 1934 coûtait 20.000 frs en 1936 et davantage en 1937. Il y a là, de la part des chantiers sinon de la mauvaise volonté, tout au moins une politique nouvelle qui se justifie pour eux par des commandes importantes de la marine militaire. Aussi, les chantiers ne font-ils plus de concessions à l'armement, soit qu'ils tirent argument de l'imprévision future, de l'instabilité des prix et du manque de précision des périodes de livraison.

Si pareil état de choses devait continuer, le Parlement serait appelé à examiner plus attentivement cette question des chantiers. Le département ministériel reçoit souvent la visite d'armateurs qui ont souvent l'intention de faire des commandes de bâtiments aux chantiers maritimes. Certains de ces armateurs ont été en conversation avec des constructeurs sans aucun succès. Malgré nos efforts et une volonté tenace nous n'avons abouti à aucun résultat : aucune commande n'a été passée. Il y a d'autant plus à le regretter que le Gouvernement, indépendamment de cette politique de construction dans la ligne de l'outillage national se propose de demander aux Chambres de profondes modifications au jeu du crédit maritime. Pour activer le renouvellement de notre flotte,

nous y ajoutons une prime à la démolition .

Un projet de loi est préparé ; il a été soumis au comité des experts du ministère des Finances . Ce projet modifie le crédit maritime . Si les prix des chantiers devenaient raisonnables, notre flotte marchande pourrait se reconstruire en quatre ans . Le projet prévoit, pendant 10 ans, des crédits s'élevant à 120 millions qui seraient prêtés par le crédit foncier . L'armateur pourrait recevoir, à une commande faite à un chantier français, la différence entre le prix national et le prix international .

L'armement se plaint surtout, en effet, de la différence des prix entre l'étranger et la construction française . C'est une vérité ; le crédit maritime voté en 1926 a voulu corriger, pour partie, cette différence qui pesait lourdement .

Dans le projet que nous présenterons, l'Etat prend à sa charge la différence entre les prix ; si, par exemple, un bateau commandé en France doit coûter 30 millions, et, si le prix pratiqué à l'étranger ne coûte que 20 millions, l'Etat paiera 10 millions . Quant aux autres 20 millions, un accord a été passé avec le crédit foncier qui en prêtera la moitié à l'armateur à un taux qui ne pourra dépasser 6,80 % . Bien entendu, l'armateur pourra trouver de l'argent ailleurs à meilleur marché . Il n'est pas obligé de s'adresser au crédit foncier pour la partie qui n'est pas l'objet d'une subvention de l'Etat .

Telles sont les informations, au point de vue de la politique de construction que j'avais à vous apporter . Je reste à

la disposition de M. le Président pour préciser ma pensée, j's voulu vous donner un aperçu général des questions susceptibles de vous intéresser dans ce domaine.

Je vais parler maintenant de la flotte de pêche.

Il y a trois catégories de pêches; la grande pêche; la pêche industrielle et la pêche artisanale.

La grande pêche se trouvait jusqu'en 1936 dans une situation satisfaisante, en raison des primes à l'exportation de la morue votées il y a quatre ans. La caisse de compensation nécessaire à cette industrie lui donnait une situation particulière.

M. LE PRESIDENT .- Depuis la loi Tasso.

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ETAT .- Vinrent l'alignement de la monnaie et les lois sociales. L'alignement de la monnaie a été plus lourd que les lois sociales, car le mazout, le charbon, se paie avec des devises étrangères devenues plus chères. Les frais d'exploitation d'un grand chalutier ont augmenté, nous dit-on de 30 à 40 %. Le contrôle est bien difficile à faire. En effet, si, dans le grand armement, il est possible de faire vérifier par un inspecteur des finances les voyages faits en 1935, en 1935 et en 1934, et ici on a des chiffres de comparaison exacts, en matière de pêche, les armements sont nombreux. Dans l'espèce, si l'armement est industrialisé il n'est pas très comptabilisé. Nous devons donc nous en tenir aux informations qui nous parviennent. Il y a des traditions,

des habitudes . Quoi qu'il en soit, on peut dire que les frais d'exploitation ont augmenté de 25 à 30 %. Les quarante heures ne sont pas appliquées . Du point de vue salaire l'augmentation n'a pas eu de grandes répercussions .

J'ai arbitré des conflits entre armateurs et marins : les salaires sont passés de 600 à 700 frs au maximum, pour partie, au cours du ~~premier~~ dernier trimestre 1936 et du premier trimestre 1937 . Par certains côtés, le poisson s'est bien vendu . Mais, l'information est très difficile .

M. MARTIN BINACHON .- Pour le mazout , on constate une augmentation de 250 frs à 600 frs .

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- En ce qui concerne la ~~industrielle~~ grande pêche la situation est plus grave en raison de la fétusté du matériel .

M. LE PRESIDENT .- Et aussi de la vente exclusive du poisson en France . Tandis que la grande pêche vend à l'étranger .

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Depuis 1936 j'ai provoqué trois réunions au ministère des travaux publics . Certaines modifications ont été acceptées en ce qui concerne les prix de transport . Je bataille en faveur de revendications légitimes . Par exemple celle qui consiste à ne faire payer que le prix de transport du poisson , pas la glace ni l'emballage . J'espère arriver à triompher grâce à des interventions incessantes . Mais j'ai besoin de l'appui du Gouvernement tout entier .

De la pêche artisanale je ne dirai qu'un mot. Elle se trouve dans la même situation défavorable : vétusté du matériel, vieilles traditions. Le pêcheur ne veut pas d'éloigner à plus de quatre ou cinq milles de sa côte, il veut conserver ses engins accoutumés; il est réfractaire à toute mesure de protection du frai, à toute mesure de limitation des engins. S'il n'y avait pas eu dans la campagne passée un relèvement appréciable au prix du poisson, la pêche artisanale serait dans un état de misère qu'on n'aurait jamais connu auparavant.

De quelle façon avons-nous aidé ces trois catégories de pêche ?

Nous avons d'abord à partir du 7 novembre 1936 réalisé la mesure demandée par la pêche industrielle en lui appliquant la loi sur l'armement libre. Un décret du 7 novembre 1936 stipule que doit être considérée comme grande pêche celle qui se pratique dans la deuxième zone. Au moment où je parle, toutes les pêches pratiquées en mer au-delà de 50 milles de la côte bénéficient de la loi sur l'aide à l'armement libre.

Sans dire que c'est suffisant et qu'il n'y a pas de rectifications à faire pour adapter le texte de la loi aux besoins de la pêche, il faut reconnaître qu'on a fait un effort sérieux, qui d'ailleurs a été apprécié si j'en crois les témoignages qui nous ont été adressés à la suite du décret.

D'autres mesures ont été prises en faveur des pêcheurs. La loi du 12 avril 1932, que nous suivons avec attention,

donne des primes à l'exportation. Nous avons maintenu les crédits relatifs aux calamités maritimes, qui en cas de perte de matériel couvrent 6 dixièmes du dommage pour les sinistrés assurés et 5 dixièmes pour les non assurés.

Le Crédit maritime n'a pas brillé au cours de l'année 1936, car la situation ne se prête pas beaucoup à des prêts nouveaux, soit que ceux qui autrefois en ~~mais~~ usaient soient devenus moins audacieux, du fait des difficultés d'exploitation, soit du fait que les prêts consentis ne sont pas remboursés avec régularité. Je crois qu'il y a intérêt à user de cette loi, et nous avons l'intention de réunir pour la fin du mois la commission supérieure en vue d'examiner l'établissement de nouvelles modalités d'avances, qui permettraient de créer pour la pêche un nouveau matériel et une nouvelle activité.

Nous avons beaucoup poussé depuis quelques mois ce que nous avons appelé le Comité des pêches. Vous savez que tous les ans, au moment de la pêche à la sardine, au maquereau, au thon, des conflits sérieux, durant parfois plusieurs semaines se produisent sur nos côtes de l'Atlantique entre pêcheurs et usiniers. Nous avons pensé dès le mois septembre dernier qu'il fallait mettre les uns et les autres en rapport en constituant des comités, suivant le désir manifesté d'ailleurs par la commission de la marine marchande de la Chambre des Députés.

A la demande de notre collègue M. Tristah, nous avons constitué des comités professionnels pour le hareng, pour le thon, pour l'iode et la grande pêche. Nous avons créé

ce mois-ci les comités du maquereau et des crustacés. Si j'en crois les résultats du dernier trimestre de 1936 et des premiers mois de 1937 pour le hareng, pour le thon et l'iode, je crois que les comités du maquereau et des crustacés donneront de bons résultats.

Nous sommes en négociations pour essayer de créer des comités semblables pour la sardine.

Je ne parle pas des transports auxquels je viens de faire une légère allusion.

En ce qui concerne la pêche, il y a aussi ce qu'on appelle la protection indirecte, qui s'exerce sous forme de contingentement des importations et de droits de douane. Je ne vous citerai pas tous les produits contingentés; ils sont nombreux. Je ne vous dirai pas tous les assauts que j'ai dû subir de la part de l'Economie nationale du fait de la politique nouvelle en matière d'importations. J'ai toujours défendu ces contingents que je crois indispensables à la défense de nos pêcheurs.

On a parfois fait valoir auprès de moi le fait que les importations espagnoles n'avaient pas toujours un contingent fixe par suite des événements. On a fait valoir aussi, pour justifier un élargissement des contingents de pêche marocain, l'incidence sur la situation intérieure du Maroc. J'ai résisté le plus que j'ai pu, j'ai limité les dégâts.

Je crois que les mesures prises n'ont pas été excessives, puisque, alors qu'on prétendait indispensable d'importer 30.000 quintaux de sardines marocaines, nous avons limité

limité cette importation à 10.000 quintaux; et encore ce n'est pas signé parce que je résiste encore. Je crois que le contingentement est une mesure des plus utiles pour défendre nos pêcheurs.

Voilà ce qui concerne l'exploitation de la pêche; j'ai touché un peu tous les problèmes et je m'excuse de ce que cet exposé a d'un peu confus.

Il y a aussi, comme pour la flotte de commerce, une nécessité qui doit retenir notre attention : c'est la reconstruction de notre flotte de pêche.

J'ai dit qu'on des raisons de la situation difficile de notre éche industrielle était la vétusté du matériel. Nous avons présenté, timidement peut-être, un programme de reconstruction. J'ai eu le plaisir de déposer sur le bureau de la Chambre il y a une quinzaine de jours un programme échelonné sur quatre années, prévoyant la reconstruction de la flotte de pêche à partir de 1937.

On s'est préoccupé de la question, je m'en souviens, alors que j'étais encore président de la commission de la marine marchande de la Chambre. Le ministre de la marine militaire devait entrer en rapports avec nous, car les chalutiers sont des auxiliaires utiles de la flotte de guerre en cas de conflit. On nous avait laissé espérer à cette époque une inscription budgétaire qui portait sur 7 ou 8 millions pour financer 50 p.100 de la reconstruction de la flotte de pêche.

Dès que je suis arrivé au département de la marine marchande, j'ai engagé une conversation en ce sens avec la ma-

rine militaire. Hélas ! ces intentions n'étaient plus les mêmes. Il n'y avait eu en ma présence que des conversations non des engagements pris, alors que nous avions convoqué M. Piétri lui-même, ministre de la marine. En tout cas la subvention promise n'a pas été accordée au budget de la marine marchande. J'ai dû avoir recours aux crédits mis à ma disposition pour l'outillage national.

M. LE PRESIDENT. Il faut dire pour être juste que le ministre de la marine avait inscrit 6 millions dans le projet de budget de 1936 ; c'est le ministre des finances qui s'est opposé à cette inscription. Nous verrons, en examinant l'ensemble du problème que vous avez soulevé, qu'à chaque carrefour nous allons rencontrer l'opposition du ministre des finances.

~~xxxxx SEMI-SECRETARIO D'ETAT DEDICAT A LA QUESTION~~

M. MARTIN-BINACHON. C'est une question importante. Dans chaque tranche navale on nous accorde des puissières de crédits. Il nous manque une véritable politique de reconstruction des bateaux de pêche et des chalutiers.

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ETAT. Les conversations en vue d'une entente ont duré deux ans. Nous n'y sommes pas arrivés pour le budget de 1937. Pour 1938, j'ai estimé que l'effort ne devait pas se limiter à la flotte de commerce et qu'il fallait utiliser une partie des fonds de l'outillage national, si ces insuffisants qu'ils soient.

Le projet prévoit une subvention de 12 millions, portant sur une période de quatre années, pour reconstruire la flotte de pêche, sous condition de démolir 2.000 tonnes

tonnes de chalutiers de plus de vingt ans d'âge.

M. LE PRESIDENT. Vous avez déposé le projet ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Le projet a été déposé à la Chambre et distribué. Le ministre des ~~finances~~ finances me laisse assez d'indépendance dans la limite des crédits mis à la disposition du département au titre de l'outillage national. J'ai pris ces 12 millions; mais je n'ai pas la prétention de croire qu'ils sont suffisants pour reconstruire la flotte de pêche française et pour combler la différence entre les prix français et les prix étrangers. C'est pourquoi cette reconstruction bénéficiera également de subventions à provenir du Crédit maritime actuel et du Crédit maritime élargi.

Pour citer un exemple, je prends un chalutier de 90 tonnes. La construction en France coûterait 1.500.000 fr. Le prix de la construction en Belgique serait de 769.000 fr. Différence à combler : 731.000 fr. La subvention à titre de prime, à 2.000 fr. par tonne, représenterait 180.000 fr. La contribution du Crédit maritime représente 550.000 fr. Reste pour l'armateur 730.000 fr, soit moins que ce que la construction coûterait en Belgique.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Permettez, vous faites état d'une subvention qui est payée par le contribuable français.

M. LE PRESIDENT. Il en est de même pour tous les Crédits maritimes du monde.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. J'entends bien et je m'ex-

Le premier effort réalisé depuis longtemps malgré la cause de cette interruption.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT . De même, lorsqu'il s'agit de combler les huit milliards de déficit des chemins de fer en vue d'améliorer le matériel, c'est le contribuable qui paye.

M. LE COMTE DE BLOIS. Bien entendu. Nous reviendrons d'ailleurs sur la question.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Voilà ce qui concerne la reconstruction de la flotte de pêche.

Maintenant je dois dire que comme moi vous avez été souvent sollicités certainement au sujet de la faiblesse de moyens de nos petits ports de pêche. Toujours nos pêcheurs des côtes demandent pour l'aménagement des ports des garages, des frigos, des ravitaillements en essence, des dépôts de charbon, des chambres froides, des constructions de halles à poisson.

Dans les crédits mis à la disposition du département en 1936 au titre de l'outillage national, je reconnaissais qu'il y a quelques millions pour cet objet. En ce moment sont en installation des frigos à Concarneau, des chambres froides à Groix, une halle à poissons à Saint-Jena-de Luz, des dépôts d'essence à la Viotat, à Cassis, aux Martigues, à ~~et~~ Sète, à Mèze.

Nous avons fait faire une enquête sur tout le littoral . Je crois qu'on peut encore améliorer d'une façon sérieuse les installations de nos pêcheurs, ce qui non seulement les aidera dans l'exercice de leurs profession, mais sera

le premier effort réalisé depuis longtemps; malgré leurs demandes réitérées, pour améliorer l'outillage de ces petits ports ; ils nous en seront très reconnaissants.

Je voudrais, avant de terminer, dire quelques mots des pensions. C'est un problème assez large, aujourd'hui plus que jamais.

Quelques mots sur l'historique de la question. Tous les marins et inscrits maritimes ont réclamé la révision des lois de 1898, de 1891, et de 1861... Les plus anciennes remontent à plus d'un siècle. Cependant en 1930 on a fait un effort sérieux et voté le premier janvier un texte nouveau qui modifie profondément le régime de la Caisse des Invalides de la Caisse de Prévoyance. A ce moment le taux des pensions avait été fixé à 4.200 fr. à la base et 6.400 fr. au sommet. J'ai joué un certain rôle dans le vote de cette loi puisque j'en étais le rapporteur.

ne se contentaient pas de ces taux.  
Les inscrits maritimes ~~ne se contentaient pas de ces taux.~~

Au cours des conversations, presque des tractations qui ont eu lieu, il avait été pris l'engagement solennel qu'une commission extra-parlementaire serait nommée immédiatement après le vote de la loi pour établir les taux définitifs des pensions, ainsi que certaines améliorations, comme le cumul d'une pension d'invalidité et d'une pension de prévoyance.

Je rappellerai que la profession maritime est peut-être la seule qui ne permette pas à l'intéressé qui a une pension d'invalidité par suite d'accident de bénéficier de cette pension lorsqu'il atteint 300 mois de navigation et 50 ans d'âge.

C'était une des revendications les plus vives qui avaient provoqué la nomination de cette commission pour l'examen d'un nouveau texte.

L'année 1930 a passé, puis 1931, 1932, 1933. J'ai déposé des propositions où j'essayais de demander à la Chambre de tenir les engagements pris. Cette question des pensions était devenue la première préoccupation de toutes nos populations maritimes, elle était à l'ordre du jour, du plus petit port de pêche au plus grand. Elle s'y prête; elle est humaine, essentiellement facile à défendre. On cite le commandant de la "Normandie" qui n'a que 8.600 fr. de pension. Oui, mais comme il gagne d'autre part 200.000 fr. par an, les contribuables ne devraient pas être obligés de lui faire une pension.

On a voulu assimiler les marins aux mineurs. L'ingénieur des mines ne touche que 6.000 fr. de pension, comme le mineur. Il y a du vrai, je ne dis pas le contraire. En tout cas la question des pensions crée incontestablement une certaine agitation dans les milieux maritimes. L'amour-propre s'en mêle aussi, car il n'est pas désagréable pour un parlementaire, n'est-il pas vrai ? de faire voter une proposition en ce sens.

Lordque je suis arrivé au ministère, parallèlement à des efforts en faveur de la flotte de commerce et de la flotte de pêche, j'ai fait établir un projet de pensions calqué sur les résultats de la commission extraparlementaire de 1930.

Ce projet, établi en octobre, a exigé deux mois d'études. Je l'ai communiqué aux fédérations des inscrits,

des capitaines, des mécaniciens. C'est une habitude dans la maison et je crois que c'est un bon système.

Je l'ai adressé aux Finances vers la fin de Novembre ou au début de décembre pour demander les 140 millions nécessaires au financement du projet. Depuis le mois de juillet où j'avais décidé d'établir ce projet, jusqu'au mois de décembre certains évènements s'étaient produits, entre autres l'alignement monétaire; il n'y avait plus les mêmes facilités. Le personnel maritime le savait. Je recevais des délégations; des lettres étaient échangées entre le ministre des finances et moi pour justifier ma position et la sienne.

Ceci nous a menés aux environs de mai; nous avons alors établi un projet en quelque sorte de transaction. Ce projet cependant n'avait pas été accepté par le Ministre des finances; je dois dire qu'il n'en était pas très loin. Je proposais à la base 5.000 fr., le ministre des finances 4.800; je proposais 10.000 fr. au maximum; le ministre des finances proposait 9.600.

Des évènements sont survenus il y a huit jours, et sur l'instigation de M. le Président du Conseil, j'ai reçu aujourd'hui l'accord du Ministre des finances sur le projet que j'ai envoyé aussitôt à la commission de la marine marchande de la Chambre, et qui relève le taux de base des pensions, pour les inscrits de 4.200 à 5.000 fr. et de 8.400 à 10.000 fr. pour les capitaines au long cours.

A ces pensions de base s'ajouteront les suppléments créés par la loi du 1<sup>er</sup> janvier 1930 en ce qui concerne la navigation hauturière. Vous savez qu'il y a conflit entre la grande navigation et les pêcheurs. On m'a répondu de la part du ministère des finances que le pêcheur qui touche une pension récupère en un an quatre ou cinq fois la valeur de ce qu'il a versé. Un marin actuellement est payé 1.000 fr. par mois, et la pension qui est de 4.200 à 9.600 fr. est insuffisante pour tenir compte des versements effectués aussi bien par les chauffeurs que par les capitaines de grands paquebots.

Pour essayer de maintenir une base équitable pour tous les inscrits maritimes et voulant établir cette solidarité dans le personnel, le projet améliore les majorations de navigation hauturière; ce qui permettra au navigateur qui a 250 mois de navigation d'obtenir une pension minimum de 6.000 fr. , et au capitaine au long cours ayant également 250 mois de navigation un minimum de 12.000 fr. , pouvant aller à 14.000 et 18.000 fr. , s'il existait encore de ces marins qui avaient bourlingué depuis l'âge de douze ans jusqu'à soixante ans.

Ce projet, je pense, donne satisfaction. Pour la question du financement, nous nous sommes tournés aussi vers les intéressés pour essayer de trouver quelques ressources, car telle était la prière instantanée du Ministre des finances. Vous voyez, Monsieur le sénateur, que nous ne nous sommes pas contentés de demander un effort à l'Etat.

Ce projet exige évidemment des dépenses assez importantes. Nous allons proposer au Parlement une augmentation de 50 p.100 des cotisations mensuelles des matelots pêcheurs. ~~Isak~~ Ils payent actuellement 1<sup>4</sup> fr. par mois sur un salaire qui est théoriquement de 3.000 fr. par an, mais qui monte en réalité à huit ou neuf mille francs. En mettant la cotisation mensuelle à 28 fr., nous sommes donc dans une mesure équitable qui ne les charge pas trop et qui apporte un léger remède à cette disproportion entre les versements du pêcheur et ceux de l'inscrit maritime.

Vous savez aussi que jusqu'à présent l'inscrit maritime qui atteignait 50 ans d'âge et 300 mois de navigation et qui obtenait sa retraite des Invalides ne cotisait plus. Nous avons demandé dans le projet que les marins qui continuent à naviguer, quoique pensionnés continuent à cotiser.

M. LE PRESIDENT. C'est un retour à la loi de 1920.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. En effet. Et puis nous gagnons quelques sommes encore par l'unification des cotisations sur la base des salaires réels. Ces deux ressources donneront une vingtaine de millions qui s'ajouteront aux 15 millions provenant du relèvement du produit des prélevements sur les salaires; car les salaires étant plus élevés, le prélevement s'élèvera d'autant.

Voilà l'économie de ce projet, qui n'est pas parfait. ~~Exhaustif~~ En matière de pensions surtout les intéressés ne sont jamais satisfaits de ce qu'on leur offre. Cependant je crois que le résultat est assez satisfaisant; il est accepté ~~maladie~~ d'ailleurs

d'ailleurs par les intéressés eux-mêmes.

Voilà, Monsieur le président, messieurs, les trois aspects de la question particulièrement brûlante touchant à l'activité du département ministériel que j'administre. J'ai essayé de les exposer, peut-être en touchant trop de choses. C'est le désir d'information qui fait un peu la faiblesse de mon argumentation. Bien ~~malheureux~~ entendu je m'efforcerai de satisfaire votre curiosité sur les points particuliers que vous voudrez bien me signaler.

M. LE PRESIDENT. Je voudrais réparer un oubli. Vous nous aviez annoncé que vous parleriez d'un projet qui est <sup>puisque</sup> il cher au Sénat, ~~par exemple~~ a été déposé à la tribune de la Chambre par notre rapporteur général actuel, le projet sur l'organisation des lignes impériales.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. J'en parlerai sur interrogation.

C'est un désir que je connais bien, car j'ai toujours suivi avec intérêt les discussions au Sénat sur les questions de marine marchande et je sais que votre Assemblée a toujours été préoccupée de faire des sacrifices pour aider cette industrie qui sur le plan international a besoin de concours.

On a souvent exprimé le désir de savoir quelle était la politique de la flotte de commerce, où on voulait aller et quels moyens on voulait employer pour aller au but.

Je me suis posé la question dans des conditions assez

difficultés, car chaque fois que l'on met une telle question sur le chantier, elle soulève une foule de problèmes à côté qui vous préoccupent et vous privent de la sérénité nécessaire à l'examen des grandes questions.

Cependant j'ai fait une étude sommaire de ce projet de réorganisation qui, s'il tient sur le plan technique, a certainement des faiblesses quant à sa réalisation. Car nous sommes en présence d'industries privées qui ont des droits incontestables, ou d'industries subventionnées qui tiennent les leurs de conventions signées avec l'Etat.

Le tonnage global de la flotte de commerce est de 3 millions de tonnes. Les compagnies subventionnées représentent 930.000 tonnes; les compagnies libres, de 700 à 800 mille tonnes. Le reste de l'armement est composé d'armateurs gérant moins de 10.000 tonnes.

Quant au concours financier de l'Etat, les subventions diverses inscrites au budget de 1937 ~~atteignaient~~ atteignaient 887 millions.

Il faut d'abord se tourner vers la carte de nos lignes maritimes et voir comment la trafic est répartie entre les diverses compagnies de navigation. On s'aperçoit justement qu'il y a une faiblesse dans l'exploitation de nos lignes maritimes; car on voit un enchevêtrement ~~des~~ d'armement français qui n'est soutenu que par la loi Tasso et de lignes maritimes soutenues à la fois par la loi Tasso et par des subventions.

Parmi les compagnies qui reçoivent des subventions de l'Etat nous trouvons la Compagnie générale Transatlantique

et les Transports Maritimes sur la côte occidentale de l'Amérique du Nord, de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud. Nous trouvons également les Chargeurs Réunis, la Sus-Atlantique et les Transports Maritimes sur l'Amérique du Sud et la côte orientale. On trouve là des lignes d'armement libre et des lignes subventionnées sur le même trafic et entre les mains du même armement. On peut donc se demander s'il n'y a pas un accord trop favorable à la ligne privée au détriment de la ligne subventionnée, puisque le trafic est entre les mêmes mains, alors que les ressources viennent soit de l'armement lui-même appuyé par la loi Tasso, soit intégralement des subventions de l'Etat.

Si nous allons vers Suez et l'extrême Orient, nous trouvons les Messageries Maritimes, armement libre faisant ce qu'il lui plaît, dans les conditions qui lui plaisent, avec la rotation qui lui plaît. Nous trouvons, concurrençant ces lignes, le trafic de la société contractuelle subventionnée par l'Etat, ligne impériale, ligne de relations avec nos colonies, les Chargeurs Réunis.

Au-delà de Suez, vers l'Océan Indien, nous avons encore la Compagnie des Messageries Maritimes, armement libre, indépendant, puis le service des Messageries Maritimes, société contractuelle et la Compagnie Havraise Péninsulaire.

Si nous passons à l'Afrique Occidentale, nous trouvons les Chargeurs Réunis, la compagnie Paquet, la compagnie Farge, la compagnie Frayssinet.

Vers l'Australie nous avons les Messageries Maritimes, armement libre, faisant concurrence à la Société  
armement contractuel.

Dans la Méditerranée orientale, nous trouvons la Compagnie générale Transatlantique, la compagnie Paquet, les Transports Maritimes....

Dans la Méditerranée orientale, le service contractuel des Messageries Maritimes. Dans la Baltique, la Compagnie générale Transatlantique.

J'avais raison de dire que dans beaucoup de cas les compagnies françaises se font concurrence entre elles, mais sur un plan d'inégalité pour le budget de l'Etat. Trop de lignes libres sont parallèles à des lignes subventionnées. De même les lignes subventionnées sont en concurrence dans certains cas, ~~invoquant~~ inversement, avec des compagnies libres gérantes de ces mêmes compagnies subventionnées.

Il est indiscutable que ce manque d'unité organique, que personne ne peut contester, porte le plus grand préjudice à une exploitation rationnelle de la flotte marchande.

On a cité souvent l'exemple de l'Italie. Mais l'effort n'a pas été fait exactement dans ce cadre. Il y a eu une certaine unification des lignes, mais le but principal a été de supprimer la concurrence entre les lignes subventionnées par l'Etat et les lignes libres. Mais d'après une étude faite grâce aux renseignements fournis par ce bureau commercial dont je parlais tout à l'heure, où deux fonctionnaires lisent les documents officiels d'Angleterre, d'Italie et d'Allemagne, l'effort d'unification a été fait en Italie, mais il n'est pas complet.

Cela répond, je crois, aux observations de M. le rapporteur général Abel Gardey : cette concurrence, de manque d'unité augmente les frais généraux, les frais d'exploitation, les charges financières. Evidemment il y a là quelque chose à faire. que des idées générales, car tout dépend de la solution financière qui est essentielle.

Mon sentiment serait de constituer un groupe Marseille, c'est-à-dire un groupe Méditerranée-Noire qui réunirait toutes les compagnies faisant l'exploitation depuis Odessa jusqu'à Casablanca.

Beaucoup d'entre vous ont signalé combien était pénible la rareté du pavillon français sur les lignes Moscou-Alexandrov et vers la Russie. A Athènes, notre consul, un Marseillais, me disait que le pavillon italien se voyait 25 fois par mois et le pavillon français 24 fois par an. Depuis quatre ans, il n'y a aucune ligne directe sur Odessa. Nous voulons de la faire rétablir par les Messageries Maritimes. Le commerce avec les pays orientaux, Grèce, Turquie, Russie, était plus que défectueux. Les Turcs vendent 50 kilos de pistaches à condition que nous leur vendions quelque chose dont ils ont absolument besoin à des prix déterminés. L'économie turque est très autarquique. Je tiens ces renseignements de notre ministre d'Athènes.

Il faut assurer nos relations avec les colonies mais il faut aussi aller là où flotte le pavillon étranger. Il y a là une part de prestige très importante : les bateaux représentent le rayonnement de la pensée, de la civilisation, des sympathies.

C'est la question que je me suis posée : que faut-il faire ? Grouper les principales compagnies . Dans quel ordre, dans quelle forme ? Voici une simple suggestion pour un travail que je prépare . Ce ne sont là que des idées générales, car tout dépend de la solution financière qui est essentielle .

Mon sentiment serait de constituer un groupe Marseille, c'est-à-dire un groupe Méditerranée-mer Noire qui réunirait toutes les compagnies faisant l'exploitation depuis Odessa jusqu'à Casablanca .

Beaucoup d'entre vous ont signalé combien était pénible la rareté du pavillon français sur les lignes Messine-Alexandria et vers la Russie . A Athènes, notre consul, un Marseillais, me disait que le pavillon italien se voyait 25 fois par mois et le pavillon français 24 fois par an . Depuis quatre ans, il n'y a aucune ligne directe sur Odessa . Nous venons de la faire rétablir par les Messageries Maritimes . Le commerce avec les pays orientaux, Grèce, Turquie, Russie, était plus que déficitaire . Les Turcs vendent 50 kilos de pistaches à condition que nous leur vendions quelque chose dont ils ont absolument besoin à des prix déterminés . L'économie turque est très autarchique . Je tiens ces renseignements de notre ministre à Athènes .

Il faut assurer nos relations avec les colonies mais il faut aussi aller là où flotte les pavillons étrangers . Il y a là une part de prestige très importante : les bateaux représentent le rayonnement de la pensée, de la civilisation, des sympathies.

M. MARTIN-BINACHON .- C'est le prince qui doit payer.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Ces lignes sont déficitaires mais toutes celles qui sont au dessous de la ligne ~~TMXKX~~ Marseille-Tunis jusqu'à Casablanca sont bénéficiaires . Il faudrait mettre, dans la Méditerranée, les lignes déficitaires et les lignes bénéficiaires entre les mêmes mains. On aurait ainsi un groupe Méditerranée-Mer NOIRE avec un autre groupe pour les lignes au delà du canal de Suez desservant l'Australia, l'Indochine, la Chine et le Japon . Là aussi, toutes les lignes seraient groupées entre les mêmes mains .

Les inconvénients signalés tout à l'heure, en ce qui concerne la livre, n'existeraient plus .

On oppose quelque fois les bateaux des Messageries Maritimes libres aux bateaux des compagnies subventionnées . Mais on ne songe pas que le bateau libre fait ce qu'il veut . Il est à la disposition du livreur . Tandis qu'une ligne de service contractuel ne peut pas être à la disposition de celui qui veut transporter ; elle a des escales et des horaires fixes .

Il y a un autre groupe à envisager, c'est le groupe ~~XX~~ B.O.A; Manche, Baltique , Atlantique nord, Canada, Etats-Unis, Mexique, côte ouest de l'Amérique et Pacifique américain. C'est le trafic qui part du Havre, de Saint-Nazaire, de Rouen . Il y a là un armement ~~XX~~ assez consistant . Il a une vieille clientèle . Celle qui suit le chargeur, et cela dépend beaucoup de l'agent de ces compagnies . Celui qui offre un tonnage doit avoir les mêmes qualités que celui qui va offrir des titres

ou un ~~PKMM~~ costume . C'est une organisation que ne connaît pas l'armement impérialiste .

Le troisième groupe est celui de l' Atlantique sud, côte Ouest de l'Amérique du sud, et Afrique Occidentale et du Sud, c'est-à-dire tout le trafic de Bordeaux .

Sur le plan maritime on pourrait faire quelques corrections .

Quant à la méthode d'exécution, des conversations seraient nécessaires avec les compagnies subventionnées et avec les compagnies libres qui, même en sollicitant le concours de l'Etat , seront les premières à dire qu'elles ont un armement et qu'elles le gardent .

Pour les compagnies subventionnées, on se trouvera en présence de nombreuses difficultés . Pouvons-nous dénoncer purement et simplement les conventions ? Je ne le pense pas . J'ai ici la date des conventions .

M. LE PRESIDENT .- Elles finissent toute en 1947 .

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ETAT .- Voici une hypothèse : l'Etat se rendrait propriétaire de la majorité du capital de ces compagnies, comme il l'a fait pour la compagnie générale Transatlantique . C'est un procédé à examiner . Mais il convient, tout d'abord de causer avec les compagnies subventionnées, car elles sont susceptibles de devenir le pivot de la future organisation . Ces conversations ne pourront être engagées que lorsqu'un projet sera sur pied . Il faudra aussi une indication du Parlement .

Il conviendrait également d'augmenter le capital des lignes subventionnées .

Je passe aux compagnies libres . La transformation pourra fait se faire par voie amiable sauf, en cas de difficulté, à leur faire entendre que l'opération pourrait se faire par voie législative, en retirant tout concours de la puissance publique . Est-ce possible ? Vous voyez combien le problème est délicat . Sans être insoluble, il est ardu . Il ne peut commencer à entrer dans une voie de réalisation pratique que dans le calme. Il ne faut pas que la marine marchande soit, trois jours par semaine, occupée à des questions de détails . L'importance de ce regroupement nécessite une grande attention .

J'avais noté aussi, en cas de regroupement, la cession des lignes . Nous arrivons ainsi à la conclusion qu'il y a une question de matériel naval à prévoir .

A l'origine du regroupement italien, se trouve la direction par l'Etat de la reconstruction .

En résumé et si telle est l'intention du Parlement, l'étude pourrait être poursuivie en vue de constituer ce regroupement des compagnies de navigation . Des formules seraient à trouver . On ne pourrait s'éloigner d'une acquisition de la moitié du capital, environ, des compagnies subventionnées, en employant la même méthode que pour la compagnie transatlantique par action amiable, ou par contrainte avec les compagnies

libres .

Resteraient ensuite l'organisation de l'exploitation, comité supérieur, organisme financier, etc... . La question n'a pas été fouillée et je n'ai pas à apporter ici plus de détails dans cette esquisse d'un désir manifesté au Sénat, qui a retenu mon attention, non seulement, par la déférence que l'on doit toujours aux idées de M. Gardey, mais parce que c'est l'avenir de l'ensemble de l'exploitation de notre marine maritime .

M. MARTIN-BINACHON .- On devrait poursuivre la rénovation des chalutiers ; elle est liée à celle de notre flotte tout entière . La guerre sous-marine exigera beaucoup de chalutiers . On va attribuer une certaine somme à la flotte de pêche . On pourrait construire des chalutiers et déclarer qu'ils devront coopérer tous les ans aux manœuvres de l'armée navale .

Dans les tranches navales, on a constaté que la construction des petits bateaux était insuffisante . Une entente avec la marine militaire permettrait d'obtenir un résultat utile . Evidemment, c'est toujours l'Etat qui paiera et peu importe que ce soit tel ministère ou tel autre . Les deux départements de la marine sont liés l'un à l'autre .

M. LE PRESIDENT .- Ce n'est pas le sous-secrétaire d'Etat chargé de la marine marchande qui doit répondre à cette question . Nous l'avons posée ici au ministre de la Marine . Il nous a déclaré qu'il s'était trouvé en face d'un non possumus de l'administration des Finances, car il y a toujours, au ministère des Finances, une incompréhension certaine en ce qui concerne les questions maritimes . Elle a vu là une affaire de marine marchande alors qu'il s'agit essentiellement d'un point de vue militaire .

En ce qui concerne le renouvellement de la flotte de pêche nous devons retenir qu'un projet est déposé avec l'accord du ministre des Finances . Ce sera le soin de la Commission de la Marine marchande de la Chambre et de la Commission de la Marine du Sénat de faire mettre dans ce projet les sommes suffisantes pour renouveler cet instrument de défense nationale .

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS .- Je remercie M. le Ministre de son exposé très clair . Je m'excuse si je n'en retiens pas les conclusions expressément X .

D'abord l'application de la loi de quarante heures sera une grosse dépense . Vous l'évaluez à 70 millions ; l'armement à 120 millions . Mettons 90 millions, à peu près . Pensez-vous que cette modification va mettre notre marine marchande en état de supériorité sur les machines étrangères ?

M. LE SOUS-SECÉTAIRE D' ETAT .- Elle ne la mettra ni en

état d'infériorité ni en état de supériorité. Elle demeure-  
ra dans la situation présente.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS .- Je ne comprends pas et je m'en excuse : l'Etat paiera X . Mais ~~que XXXX~~ ~~que XXXX~~ ~~que XXXX~~ ~~que XXXX~~ ~~que XXXX~~ Mais il a déjà à payer une somme énorme pour les compagnies de chemin de fer et, s'il agit dans les mêmes proportions avec les compagnies de navigation, le contribuable pliera sous le fardeau .

Une marine marchande prospère: ~~XXXX~~ c'est fort bien; mais à condition que l'état financier du pays le permette.

Vous avez parlé de la question du personnel . Forcément ,  
ses salaires vont être augmentés comme ils l'ont été partout  
C'est donc une double charge pour les compagnies ; augmenta-  
tion des salaires et augmentation de volume du personnel .

Vous donnez donc aux compagnies étrangères, pour le transport des marchandises ou pour celui des passagers un avantage a priori sur les compagnies françaises . Et vous vous plaignez que les fonctionnaires français empruntent des compagnies étrangères .

Cela tient à deux raisons : conditions de prix et conditions de régularité . Il est difficile de prendre des paquets français . On n'est jamais sûr de l'heure de leur départ des grèves surgissent inopinément . Jusqu'à un certain point vous les avez apaisées en acceptant les revendications qui vous étaient soumises et en cédant de plus en plus ; car

je ne crois pas que vous ayez beaucoup résisté . Si elles se reproduisaient, vous céderiez encore . Les charges iront en s'augmentant car vous cédez toutes les fois et vous mettez la Marine marchande dans une infériorité nouvelle .

C'est une folie que d'éappliquer le système de quarante heures, tout au moins à la mer ; car dans les ports, à la rigueur, on peut s'arranger pour que les marins soient sur le même pied que les autres .

Quant aux prix de la construction française, je constate que celle-ci est de plus en plus chère. Les industriels doivent subir les quarante heures, les augmentations de salaires et de matières premières . Dès lors, comment construire à bon marché ?

Vous y parez en demandant des subventions au Parlement. Ce sont toujours des charges pour le budget .

De même pour le crédit maritime . Qui paiera ? C'est toujours le budget de l'Etat qui supporte de plus en plus des charges insupportables .

M. BERGEON .- M. le Ministre nous a indiqué qu'un projet de loi allait être déposé pour proroger les effets de la loi d'août 1936 et les porter jusqu'en fin 1937 . Sans doute, il s'agit de compensations concernant les relèvements de salaire .

C'est une loi qui déclenchera , en quelque sorte, la grosse question, soulevée par M. de Blois, concernant les compensations auxquelles s'attend l'armement et qui aideront à

supporter les charges résultant de l'application de la loi des quarante heures à la Marine marchande .

Tout à l'heure M. Tasso a indiqué que ses services évaluaient la charge de la semaine de quarante heures à 80 ou 90 millions . Le comité central des armateurs chiffre cette charge à 120 millions . S'agit-il, dans cette évaluation, de tout l'armement, libre et subventionné ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Pour la semaine de quarante heures, il s'agit de tout l'armement .

M. BERGEON .- C'est donc une charge d'une centaine de millions .

Je demande si, dans la discussion qui va s'engager autour de ce projet de loi, le Gouvernement répondra à une demande qui sera certainement formulée et tendant à ajouter à cette loi qui n'est qu'une reconduction des charges nouvelles tenant compte des compensations que va réclamer l'armement en vue de supporter la charge des quarante heures .

M. VEYSSIERE .- Je désire poser une question du même genre .

M. le Ministre nous a indiqué qu'en raison des constructions navales et de l'exploitation telle qu'elle résulte des circonstances économiques et des lois sociales, on allait se trouver dans la situation de dépenser beaucoup .

J'entends qu'une telle politique économique peut être organisée quand elle doit être temporaire. Je comprends que l'on fasse un effort d'adaptation et que le budget de l'Etat soit appelé à compenser les pertes qui ne peuvent pas être supportées par l'armement. Mais est-il dans la pensée du Ministre que nous allons vivre perpétuellement dans cette situation ?

Il n'est pas question, dans les pays voisins, d'en arriver à la loi de quarante heures. Il en est même qui ne veulent pas entendre parler de la loi de quarante-huit heures. Les prévisions du Gouvernement doivent elles rester indéfinies ? Nous trouverons-nous toujours dans cette situation de combler avec les fonds du budget le déficit qui résulte de l'impossibilité pour les constructeurs de faire ce que font les constructeurs étrangers ? Aucun système économique ne peut vivre sur de telles bases. S'agit-il d'un état de choses provisoire ou d'un système économique qui s'échafaude ?

M. RENE COTY .- Le Gouvernement a l'intention de prendre un décret appliquant purement et simplement, avec des modalités, la semaine de quarante heures à la Marine marchande .

M. LE PRESIDENT .- Il est pris et publié .

M. RENE COTY .- Je voudrais, moi aussi, poser une question. ~~XXXXXXXXXXXXXX~~ J'étais absent et je suis arrivé trop tard pour en être informé .

M. LE PRESIDENT .- Je veux , moi aussi, poser une question

La loi du 26 août 1936 a été votée pour compenser les augmentations de salaire et les congés payés. L'application de cette loi est arrivée à son terme le 31 mars 1935. M. le Ministre nous a dit que l'armement pouvait se suffire en raison de la hausse considérable des frêts. C'est très vrai. Mais il faut bien noter que si l'armement faisait de gros bénéfices jusqu'à l'application des nouvelles lois sociales, c'était peut-être une situation temporaire.

Ce matin, à l'association des grands ports, M. Bergeon a fait un exposé remarquable. Au cours de la discussion qui l'a suivi, un des membres présents a attiré notre attention sur la montée en flèche des frêts et sur leur abaissement presque simultané. Au mois de mars 1936 les frêts ~~XXX~~ ~~XXXX~~ du Golf, à Rouen, étaient de neuf shillings, pour monter en septembre 1936 à 14 shillings ; en mars 1937 à 36 ; c'est-à-dire quatre fois le prix de l'année précédente. Ce prix est tombé, six semaines après à 26.

Vous voyez quelles sont les variations du prix des frêts et quelle est la situation de l'armement.

Je dis cela pour montrer la situation de l'armement et pour dire l'inquiétude qui règne du fait que la loi du 26 août 1936 n'est pas encore appliquée alors qu'elle est venue à expiration depuis deux mois. Ce défaut d'application de la loi provient de ce qu'à son article premier il était prévu la prolongation d'un décret simple.

Nous n'incriminons pas M. Le Ministre de ce retard, car il y a plus de huit mois qu'il a envoyé le projet de décret au Ministère des Finances .

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT .- Malgré cela on paie .

M. LE PRESIDENT .- En effet, 25 millions ont été versés .

Je ne discutte pas le quantum mais le principe . Voilà huit mois que vous attendez la réponse du Ministre des Finances . Il vous donnera son presque accord comme il vous a donné presque son accord pour les constructions de bateaux . Cela ne nous suffit pas .

Aujourd'hui, il faut en convenir, l'armement est heureux, il gagne de l'argent en raison de la hausse des frêts . Seulement il ne peut se borner à jouir du présent , il doit, vous l'avez dit vous-même, envisager la constitution de ses réserves de construction . Si vous arrivez à 28 % pour les bateaux de plus de dix ans, si vous envisagez les grandes compagnies, le pourcentage sera beaucoup plus grand . D'ailleurs, l'armement a besoin de gagner de l'argent pour compenser les années creuses et reconstruire sa flotte .

M. le Président du Conseil m'a donné l'assurance qu'il serait à vos côtés lorsque vousiriez devant le Ministre des Finances . Tout de même, M. Auriol a quelques idées sur le sujet .

Allons-nous pouvoir obtenir une compensation que vous estimez juste et que nous ne demandons pas excessive . Je me servirais bien volontiers de l'expression de M. le Président

Je crois que sur ce point la question sera posée dans  
son ensemble et je devrai alors vous demander quelques  
informations supplémentaires.

du Conseil : " il ne peut pas s'agir pour l'Etat de consolider des profits excessifs ; il est question de laisser vivre une industrie par ses propres moyens et lui permettre de se reconstruire au moment où ce sera absolument nécessaire ". L'armement étranger, cela est vrai, exploite des navires dans des conditions plus favorables parce qu'il possède des bateaux modernes, tandis que notre armement libre n'a pas de bateaux semblables. Vous avez exagéré un peu en disant que les moyennes étaient de 18 noeuds, pour ces bateaux étrangers ; "elles ne sont, je crois, que de 10 noeuds .

Le temps d'un jour les ports canadiens sont ceux qui travaillent quarante heures par semaine. Je suppose que celles peuvent venir aussi des navires des marins étrangers qui travaillent 60, 70 et 80 heures par semaine.

Et alors il me suffit pas de réduire le temps, car il est déjà réduit. C'est alors une difficulté que vous allez rencontrer lorsque l'heure du travail soit supplémentaire de personnel de 20 à 30 p.100 pour les navires. Pour faire affliger le navire sans plus tarder, parce que vous ne pouvez pas prendre plus de temps de travail, vous devrez obligé de le déposer. Ce qui fait que, si je devais à propos de ce navire à la mer, vous auriez environ 47 jours de temps à terre et comme il faut une absence pendant ce temps d'avoir aucune activité rémunérée, vous êtes obligé de le renvoyer . Un de personnel qui vous êtes obligé

Je crois que sur ce point la question sera posée dans son ensemble et je devrai encore vous demander quelques explications sur la fin de votre exposé.

Vous avez dit, en ce qui concerne la loi de quarante heures - que je ne veux pas discuter - que son application est un fait accompli. Nous avions beaucoup de moyens d'empêcher son application. Nous ne l'avons pas fait, malgré les déclarations de M. le Président du Conseil au Sénat au mois de juin 1936. Alors que les garde-barrière eux-mêmes se voient appliquer la loi de quarante heure, il ne peut pas être question de ne pas l'appliquer aux marins français.

Mais lorsque vous dites que les marins français voient à côté d'eux dans les ports français des gens qui travaillent quarante heures par semaine, je réponds que qu'ils peuvent voir aussi ~~marins~~ des marins étrangers qui travaillent 63, 70 et 84 heures par semaine.

Et alors il ne s'agit pas de résorber le chômage, car il est déjà résorbé. C'est même une difficulté que vous allez rencontrer lorsqu'il faudra chercher un supplément de personnel de 20 à 25 p.100 pour les marins. Pour les officiers le chiffre sera plus élevé, parce que vous ne pourrez pas ~~exiger~~ payer le repos du samedi, vous serez obligé de le compenser. Ce qui fait que, si le navire a passé 52 samedis à la mer, vous ~~recevrez~~ 67 jours de repos à terre; et comme il lui est défendu pendant ce temps d'avoir aucune activité rémunérée, vous êtes obligé de le remplacer. Or ce personnel que vous êtes obligé

de prendre, vous ne le trouvez pas. Et, en ce qui concerne les officiers, quelle question grave ! Vous êtes obligé d'embarquer comme sous-lieutenants des gens qui ne sont pas diplômés; comme seconds lieutenants et même comme premiers lieutenants des gens qui n'ont que le premier brevet marin, c'est-à-dire des jeunes gens qui n'ont qu'une instruction théorique.

Quand vous serez obligé de trouver un supplément de 33 p.100 de personnel officier, ce sera grave.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Je vais essayer de répondre aux questions qui me sont posées. Voulez-vous me permettre d'abord de diviser ce qui regarde les principes politiques et ce qui regarde la marine marchande.

C'est le Parlement qui a voté la loi de quarante heures. Il n'a pas dit qu'elle ne s'appliquerait pas à la marine marchande.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Le principe même me paraît inexact.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. En tout cas je suis le serviteur de la loi telle que l'a faite le Parlement. Je le répète, le Parlement n'a pas dit que la loi de quarante heures ne s'appliquerait pas à la marine marchande; il n'a pas dit qu'elle ne s'appliquerait pas à d'autres industries extérieures pour lesquelles les observations que vous avez présentées pourraient être reprises, pour lesquelles, si des mesures d'adaptation ne sont pas prises, un préjudice certain sera subi.

La loi doit être appliquée à la marine marchande parce que c'est la loi, et puis parce que le travailleur de la mer est arrivé à cette conception, qu'il n'a pas à faire d'autres sacrifices que ceux qui sont faits par d'autres catégories de travailleurs. Le marin réfléchit que si on ne protégeait pas l'agriculture française, il payerait son pain peut-être vingt sous le kilogramme; il connaît les sacrifices qui sont faits pour d'autres catégories sociales. Quand vous dites qu'on va demander quelques centaines de millions à l'Etat, il répond que pour d'autres catégories sociales la protection coûte aussi des centaines de millions et qu'on ne fait pas d'observation. Ils savent l'incidence de certaines mesures protectionnistes.

Je ne peux faire autrement - en tâchant qu'elle cause le moins d'embarras possible et qu'elle coûte le moins cher possible à l'Etat - que d'appliquer purement et simplement une loi qu'on a peut-être eu tort de voter - c'est votre sentiment, - mais non pas spécialement dans le cadre des inscrits maritimes, dans le cadre général....

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. C'est cela.

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ETAT...mais qui est la loi et qui doit être appliquée.

Ceci dit, c'est la réponse de principe que nous devons faire très loyalement, je crois qu'on fait vraiment trop de bruit autour de la marine marchande. Je suis maire d'une grande ville où il n'y a pas seulement un port; il y a de grandes industries de transformation et j'ai pu

observer les effets de la semaine de quarante heures sur la vitalité de ces industries. Je connais à Marseille deux usines; l'une gravaille pour l'intérieur, l'autre pour l'extérieur. Celle qui travaille pour l'extérieur a fermé ses portes...

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Voilà !

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Oui, eh ! bien cette industrie n'encombre pas les journaux de ses protestations. Elle a soumis son cas au ministre de l'économie nationale, et je l'aide moi-même, car elle a proposé des remèdes à mon étude. Mais encore une fois, on n'a pas orchestré cette histoire des quarante heures dans cette industrie à concurrence extérieure comme dans la marine marchande et on n'a pas fait le même tapage au sujet de son application.

Permettez-moi un retour en arrière. Lorsqu'on a appliqué la loi de huit heures, on a élevé les mêmes protestations. On me répondra, je le sais, que c'était au lendemain de la guerre et qu'il y avait un élément de reconstitution internationale et nationale dont il faut tenir compte. On a vu le tonnage français passer de deux à trois millions de tonnes et on n'avait jamais connu une telle prospérité.

Regardons les bilans - car il ne faut pas se fier seulement aux critiques, il faut rechercher les résultats. Or, dans une étude faite pour répondre justement aux critiques possibles et pour essayer de nous inspirer de ce qui a été fait au moment de l'application des 48 heures, je vois que l'examen des bilans prouve que la marine marchande,

à cette époque où on faisait déjà des quarante-huit heures un épouvantail pour sa prospérité, a connu une période travail heureux et facile.

Considérons aussi que lorsque nous avons appliqué les 48 heures, les marines étrangères faisaient 84 et 96 heures. Or les marines les plus chargées font actuellement 56 et 62 heures. La comparaison est donc avantageuse pour la marine marchande française.

Il faut observer aussi que la durée du travail est un des facteurs du coût d'exploitation des navires; mais un autre élément est la rémunération des travailleurs à bord. Lorsqu'il s'est agi d'appliquer la semaine de 48 heures, on a observé que cette rémunération dans les armements étrangers était très supérieure à ce qu'elle était pour les marins français, au point de compenser largement le décalage entre la durée de 48 heures et celle de 72 heures qui était pratiquée à cette époque.

Par conséquent il ne faut rien dramatiser. Je ne dis pas que la loi de 40 heures avantage la marine marchande, mais elle ne la met pas dans la situation critique qu'on a bien voulu dire.

A ce jour l'Italie, l'U.R.S.S., l'Allemagne ont les huit heures; l'Espagne les avait il y a quelques mois...

M. MARTIN-BINACHON. Mais l'U.R.S.S. fait huit heures dans le cadre de 61 semaines : elle a la semaine de 6 jours.

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ETAT. Si vous voulez, je vérifierai le tableau. Mais je rappelle que lorsque nous avons appliqué les 48 heures, on faisait partout 84 et 96 heures.

Ceci pour l'armement. Mais il y a une partie du personnel qui représente 1 million de tonnes : ~~marinage, portage, cabotage~~ national, navigation côtière, remorquage. C'est presque un tiers de l'armement. On lui a accordé les quarante heures contre le Gouvernement; car certains jouent avec le feu. Il y a eu une grève à Bordeaux; on a appliqué les 40 heures à toute cette petite navigation. On m'a téléphoné vingt fois, je n'ai jamais dit oui. A Bordeaux ce sont les armateurs qui ont presque offert la semaine de 40 heures. J'en sais quelque chose. On me demandait d'y acquiescer, je ne l'ai pas fait.

Je ne suis pas du parti ~~prim~~, ceux qui me connaissent le savent. Je ne dis pas que la semaine de quarante heure n'est pas un certain handicap pour la marine marchande. Mais c'est comme dans d'autres industries : il faut en limiter les effets.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. C'est mon avis.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Et peut-être que cela se voit plus directement. On parle souvent de la marine marchande et on ne parle jamais des chemins de fer.

Il faut appliquer cette loi et essayer de corriger le plus possible la déficience qu'elle provoque pour l'armement.

M. Veyssiére dit que ce sera permanent. Au mois d'août nous n'avons pas dit que la difficulté ne serait pas permanente. Mais nous avons pris l'initiative de limiter les effets de la loi au 31 mars parce que nous avions le sentiment que les armateurs n'auraient pas besoin du concours

de l'Etat grâce au relèvement des frets. Si par hypothèse les frais n'avaient pas changé, dans le budget je vous aurais demandé purement et simplement la reconduition de la loi. Car lorsque nous avons proposé la loi sur l'armement libre de 1934, on faisait encore 84 et 92 heures dans les marines étrangères, et la loi devait pour partie compenser l'insuffisance d'exploitation provoquée par la semaine de 48 heures.

Par conséquent si, après une expérience qui durera ce que vous voudrez, on estime avoir été trop loin dans la voie des réformes sociales, c'est le Parlement qui en décidera. Moi, je ne peux pas en juger et je ne peux pas m'y opposer.

Je dis à M. de Blois qui a fait allusion aux grèves : Je les subis comme tout le monde. J'ai essayé de les limiter; j'ai été heureux ou malheureux. Mais il y a eu des grèves de tout temps. J'ajoute que presque toujours j'ai réglé les conflits d'accord avec les responsables des grandes compagnies de navigation et que rarement j'ai essayé d'imposer ma solution.

Ce matin encore on me soumet un conflit ; je réponds : "Dites au directeur de la compagnie de navigation que je ne suis pas chargé d'administrer sa compagnie."

Il y a une certaine carence de ceux qui devraient prendre la responsabilité de la marine marchande. Dans les grèves que nous avons eues, nous avons limité le dommage et nous avons résisté...

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS . Quand avez-vous résisté ?

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Si je n'avais pas résisté, il n'y aurait pas eu de grèves. Si je voulais faire de la polémique, j'apporterais des dossiers montrant l'attitude de certains de mes prédecesseurs et on verrait que la comparaison ne m'est pas défavorable.

Dans les relations que nous avons avec le personnel maritime, veuillez tenir compte que le climat marin n'est plus le même qu'au temps où les navigateurs restaient sur les voiliers sept ou huit mois à manger de la morue séchée et des biscuits, et sans repos. C'est vrai pour la marine comme pour la métallurgie : il règne partout un climat revendicatif excessif un peu partout.

Vous me permettrez de défendre un peu ces revendications au point de vue de la rémunération. Prenez un marin qui arrive au Havre - j'en appelle à M. Cetyl. - Les dockers demandaient 102 fr. pour la nuit. Un arbitrage a accordé 122 fr. et 18 fr. par heure supplémentaire. Le docker qui a passé une heure de plus et qui a travaillé la nuit gagne 122 fr. ; le marin qui a passé sa nuit n'a gagné que 37 fr. Et pour les heures supplémentaires il ne touche que 4 fr.

Pendant longtemps il a supporté cette inégalité de rémunération. Peu à peu il se lasse de la supporter. Je crains que cela se précise un jour par des revendications.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. C'est possible, et c'est bien cela qui nous effraye.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Mettez-vous à la place du marin. Est-ce que ce n'est pas légitime ?

Pour en revenir aux 40 heures, vous le voyez, j'ai essayé de concilier les exigences de la politique générale avec le désir que j'ai toujours eu d'aider la marine marchande.

M. Bergeon dit que la loi du 26 août 1936 a été votée pour donner à l'armement des compensations et que ces compensations ne sont plus suffisantes...

M. BERGEON. - Oui, je veux vous demander si, à l'occasion de cette loi qui a accordé des compensation, nous pouvons envisager pour l'armement, en plus de la hausse des frets qui est insuffisante, des compensations pour la semaine de 40 heures.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. C'est ce que je voulais dire. A la vérité, s'il n'y avait pas la semaine de 40 heures, nous aurions arrêté au 31 mars 1937 le jeu de la loi du 26 août 1936 qui serait devenu superflu par suite du relèvement des frets et de l'augmentation des transports. La loi de 40 heures nous oblige d'essayer de la reconduire en y intégrant ~~xx~~ les crédits nécessaires à l'application des 40 heures, et aussi et surtout pour adapter des mesures qui, pour le cabotage national, compensent les charges sociales non récupérées, étant donné <sup>son</sup> ~~leur~~ trafic exclusivement national.

C'est pourquoi je demanderai à M. le Président du Conseil d'approuver un projet en ce sens.

Monsieur Veyssiére, je crois vous avoir répondu. Considérez quelle peut être la pensée du prolétariat maritime : comment se fait-il que le paysan roumain envoie son blé à Marseille à 35 fr. le quintal et qu'il faut le payer

140 fr. au paysan français ?

M. VEYSSIERE. Ne croyez pas que le blé roumain soit à 35 fr. à Marseille.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Nous prendrons si vous voulez la cotation roumaine. Le rapport est du simple au double.

M. VEYSSIERE. Je n'ai pas voulu vous arrêter lorsque vous avez dit que le marin savait qu'il pourrait payer le pain à Marseille 20 sous le kilogramme : ce n'est pas possible, pas plus à Marseille qu'ailleurs.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Monsieur le sénateur, je vous demande de faire la part de l'exagération, étant Marseillais. (Sourires.) Mais je me réfère à une époque où le blé français était coté 120 fr. à Marseille, alors que le blé venant de Roumanie valait 35 fr. Il faut aussi ajouter le prix du fret. Mais si nous prenons les deux produits dans leurs pays respectifs, mon observation reste enière.

Lorsque j'ai dit que le pain pourrait coûter vingt sous, c'était pour accentuer ma pensée, mais mon observation reste juste en principe.

M. Rio a signalé le manque de consistance que pouvait avoir cette prospérité artificielle due à la hausse des frets. Il est trop averti des choses de la marine pour comparer les frets pétroliers aux frets en général. L'armement pétrolier en tout temps a gagné de l'argent, c'est facile

à voir par les bilans. Dans ces dernières années les frets pétroliers ont ~~été~~ largement suffis à l'armement; et si les pétroliers veulent pour le principe être intégrés dans la loi, ils déclarent ne pas en avoir besoin.

Au sujet du payement de la loi du 26 août, vous avez dit vous-même que le décret était aux Finances depuis le mois d'août. J'ai fait payer des avances de 40 p.100. Aux finances les questions de marine ne rencontrent pas une atmosphère de sympathie. Je crois que finalement nous en sortirons, mais je partage vos craintes. D'abord, quand on a promis quelque chose il faut le donner; quand on doit, il faut payer.

M. LE PRESIDENT. J'espère, parce que nous avons l'intention de donner au Gouvernement un délai raisonnable. Mais nous ne voulons pas nous séparer sans avoir l'accord certain du Président du Conseil, qui m'a promis d'ailleurs de me seconder de tous ses efforts.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Sur la nécessité du renouvellement de la flotte, nous sommes entièrement d'accord.

J'ai le tableau très exact de l'âge de nos navires et de leur vitesse. Je ne dis pas que la marine marchande française soit au premier plan, mais elle est à égalité dans tous les domaines avec les grands pays concurrents, sauf pour certaines catégories de navires. Mais j'ai reconnu moi-même que c'était en matière de flotte de charge que l'effort doit être fait parce que notre matériel est vieux. Et puis il faut compter avec un phénomène économique

nouveau. Autrefois, pour quelqu'un qui chargeait des laines de Madagascar à Marseille ou au Havre, la valeur de la marchandise ne représentait pas grand chose pour l'agio. S'il fallait faire des avances sur le paiement, ses besoins de trésorerie étaient vingt fois moins lourds qu'aujourd'hui. Par conséquent la question de vitesse ne jouait presque pas pour lui. Aujourd'hui on compte si la marchandise reste quarante jours ou seulement quinze jours pour pouvoir être présentée?

Ceci montre la nécessité de renouveler la flotte et d'avoir surtout une flotte de charge rapide.

Je m'y suis employé et j'ai eu la satisfaction de voir dans la liste du Lloyd Register, ~~maxxix~~ la France pour la première fois en avance sur l'Italie dans la construction des bateaux à moteur. La différence en notre faveur pour le premier trimestre de 1937 est de 23.000 tonnes.

Quant au coût de la construction, il a augmenté en France et il a augmenté de 35 p.100 à l'étranger.

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS. Mais dans une proportion beaucoup moindre.

M. COTY; En Belgique, il est exact que la construction soit moitié moins cher qu'en France.

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ETAT. Leur dévaluation joue mieux que la nôtre. Ils sont à 145 par rapport à la livre; cela joue presque pour un tiers. Il n'y a pas seulement des raisons de chantiers ou d'économie, il y a des phénomènes financiers qui entrent en jeu. Mais les chantiers anglais, danois et allemands ont augmenté leurs prix de

30 à 35 p.100. Si nous avons un *vouloir à former*, c'est que cette montée des prix ne se limite pas à la France, mais se développe dans tous les ports européens. C'est un facteur <sup>néglige</sup> qu'on ~~néglige~~ peut-être, mais qui serait du plus grand avantage pour notre économie.

M. MARTIN-BINACHON. Lors du vote de la loi de 40 heures, nous sommes montés à la tribune, M. le Président et moi, et nous avons dit à M. le Président du Conseil : "Méfiez-vous, pour la marine cela deviendra catastrophique." Là où je proteste - et je demande à M. le ministre de la marine marchande de nous aider auprès du Gouvernement, - c'est qu'il avait pris l'engagement de l'appliquer avec souplesse. Dans le rapport de M. Jacquier ceci est en toutes lettres. Ce que je reproche au Gouvernement, non seulement pour la marine marchande, mais d'une façon générale, c'est de n'avoir pas appliqué la loi avec la souplesse qu'il avait promise. C'est là-dessus que se placera le débat un de ces jours.

M. LE PRESIDENT. C'est moi qui vais répondre : ce n'est pas M. le ministre qui est en cause.

Lorsque j'ai appris que le décret sur la loi de 40 heures était rédigé, je me suis informé et j'ai appris que l'armement, dans le délai prescrit par la loi, avait envoyé sa réponse au ministère de la marine marchande, réponse très claire et nette : les armateurs concluaient à l'impossibilité de l'application de la loi.

Et l'armement s'est tourné vers moi pour me rappeler la déclaration du Président du Conseil à la tribune du

Sénat, déclaration faite à la demande de quelques-uns de nos collègues. Le Président du Conseil a été formel; il a déclaré que la loi de 40 heures ne serait appliquée que d'accord avec les employeurs et les employés. Si, ajoutait-il, nous ne pouvons, en exerçant notre autorité, amener l'accord entre les deux parties, plutôt que d'apporter une dérogation à la loi nous reviendrons devant le Parlement.

Je suis allé trouver le Ministre de la marine/et il n'a pas été d'accord avec moi sur l'interprétation du texte. Il disait : "La loi est la loi; il faut l'appliquer. Les armateurs disent qu'elle n'est pas applicable: ils n'ont pas qualité pour dire si une loi est ou n'est pas applicable." Je n'étais pas de l'avis de M. Tasso et nous avons décidé de porter le différend devant M. le Président du Conseil. Celui-ci, avec la finesse juridique qui le caractérise, m'a prouvé que M. le ministre de la marine marchande avait raison.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Non, qu'il interprétait très exactement ce qu'a dit M. le Président du Conseil.

M. LE PRESIDENT. Il avait raison. Quand une loi a été promulguée, nous ne pouvons pas permettre à qui que ce soit d'en discuter l'application. M. le Président du Conseil me disait : "Si, au moment de la discussion des modalités d'application de la loi il y avait eu désaccord entre les armateurs et les inscrits, j'aurais compris que vous veniez alors me rappeler ma déclaration à la tribune. Mais je

ne peux pas accepter votre observation maintenant, parce que la loi est la loi et que rien ne dit qu'elle ne doit pas être appliquée dans ce cas."

M. MARTIN-BINACHON. C'est de la duplicité! Je suis monté moi-même à la tribune et j'ai demandé par un amendement que la loi de 40 heures ne soit pas appliquée dans la semaine, mais dans l'année. Nous reprendrons cela, car j'estime que si vous l'appliquez dans l'année, vous changeriez singulièrement les conditions...

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. C'est ce qu'on fait.

M. MARTIN-BINACHON. Mais alors vous n'appliquez pas la loi. Et je reproche au Gouvernement d'appliquer le système des 5 jours au lieu de 6 jours, et non pas de 40 heures par semaine. C'est là où je proteste.

M. LE PRESIDENT. Je voudrais aller jusqu'au bout de mes explications. J'ai écouté M. le Président du Conseil et j'ai adopté sa manière de voir parce que, de bonne foi, il était impossible de m'y soustraire. Je ne suis pas un juriste, mais les explications qu'il m'a données, qui sont peut-être nébuleuses dans ma bouche mais qui étaient très claires dans la sienne, démontraient qu'en effet il y avait une loi et qu'on ne pouvait pas la discuter.

~~M. MARTIN-BINACHON. On a surprise ma bonne foi!~~

M. MARTIN-BINACHON. - On a surpris ma bonne foi.

M. LE PRÉSIDENT. - J'ai d'abord demandé au sous-secrétaire d'Etat de la Marine marchande de considérer comme définitif le document qui avait été envoyé au Conseil supérieur économique ; car, pour le département, la procédure était terminée. Je l'ai prié de bien vouloir rouvrir la procédure et j'ai invité le comité central à venir discuter. Si on constatait - et ici nous rentrons dans la vérité - si, à ce moment, on constatait une impossibilité d'accord entre armateurs et inscrits, nous rappellierions au Président du Conseil ses déclarations, lui demandant d'agir en conséquence.

Et les armateurs ont discuté. Ils ne se sont pas mis d'accord. Le désaccord a porté sur trois points, d'autant plus flagrants que la Commission supérieure économique leur donnait raison, notamment en ce qui concerne la rétroactivité de la loi et l'application du travail dans les ports.

A ce moment, je pouvais ~~XXXX~~ exécuter la loi, écrire au Président du Conseil. J'ai été même d'accord avec lui pour lui poser une question à la Tribune. Le jour était déjà fixé ; mais j'ai reçu des visites de personnalités intéressées, m'indiquant que si j'agissais ainsi, je déclancherais une grève sans fin, dans une période où l'armement était prospère et au moment où sa prospérité pouvait s'accroître par l'exposition. Etais-je bien expédient de continuer dans cette voie ?

J'ai répondu : l'heure de ma question est fixée ; les explications qui me seront données peuvent ne pas me satisfaire et

je puis demander la transformation de ma question en interpella-  
tion. Réfléchissez, puis vous viendrez me voir et nous décide-  
rons ce qu'il convient de faire.

Et c'est à la demande des armateurs qui voyaient leur indus-  
trie compromise que je n'ai pas posé ma question au Président  
du Conseil et que je ne lui ai pas demandé de s'expliquer sur ce  
qu'il a voulu dire en juin 1956.

Qu'auriez-vous que je fisse ?

M. LE COMTE LOUIS DE BLOIS .- Nous en reparlerons tout à  
l'heure car en ce moment M. Roux-Freissineng a une question à pos-

M. LE PRESIDENT .- Vous n'êtes pas au courant des ces choses  
car nous étions à ce moment en vacances et je ne pouvais réunir la  
Commission. Or les événements se précipitaient.

Si vous aviez été avec moi, les membres de l'armement vous  
auraient donné leurs explications, comme ils l'ont fait devant moi,  
et votre opinion aurait été la mienne; vous auriez agi comme moi.

M. MARTIN-BINACHON .- Nous vous donnons raison. C'est une  
question d'<sup>p</sup>opportunité qui a empêché que notre sentiment qui est  
juste reçût une sanction. C'est toute la question et cela s'appel-  
le ~~da~~un <sup>da</sup>même.

M. ROUX-FREISSIONG .- Lorsque la loi dite "Loi Tasso" a été votée, elle a été déclarée applicable, dans une certaine mesure, au petit cabotage, mais pas à l'Algérie. Puis vint la loi suivante

Il a été dit que , pour l'Algérie, on procéderait par décret. Les décrets ont prescrit qu'elle ne serait appliquée qu'aux navires de moins de mille tonneaux. C'est donc une application purement théorique, car l'immense majorité des navires qui font le service en Algérie dépasse mille tonneaux.

Telle est la situation qui nous est faite.

Nous sommes aujourd'hui émus par l'augmentation considérable des frêts. On vient de nous déclarer que pour les services entre l'Algérie et la Métropole les frêts étaient élevés de 60 p. cent. Il y a un an, c'était 25 p. cent; en Janvier dernier il y a eu une autre augmentation.

On a pensé pouvoir s'adresser à vous, monsieur le Ministre. J'ai entre les mains une réponse que vous avez donnée à la suite d'une démarche de la commission de la ~~la~~ région économique. Vous avez indiqué que vous aviez fait pour le mieux et vous avez terminé par un mot que je communique à la Commission.

( M. Roux-Fraïssineng donne lecture d'une partie de la lettre de M. le sous-Secrétaire d'Etat.)

Les populations de l'Algérie sont profondément républi-caines. Si elles le pouvaient sans incommodité majeure, elles consentiraient de gros sacrifices pour venir au secours des marins. Mais il ne s'agit pas d'une question de fraternité mais d'une affaire d'ordre économique.

Cette majoration excessive des frêts pèse lourdement sur toute la production algérienne, de toute façon, qu'il

s'agisse des marchandises d'Algérie transportées en France ou réciproquement; c'est toujours l'Algérie qui supporte l'augmentation. Quand elle expédie, on lui paye la marchandise au prix du débarquement et lorsqu'elle reçoit, elle paye également au prix du débarquement.

On justifie l'augmentation du frêt par la compensation à donner aux compagnies pour les charges sociales. Pourtant, les compagnies qui assurent les communications avec le Maroc, n'ont pas relevé leur ~~frêt~~ de 60 p. cent, parce qu'elles ont la concurrence étrangère.

Ici, elles l'ont supprimée de leur propre autorité. Elles ont constitué un pool, accepté par les pouvoirs publics~~s~~ il n'y a plus de concurrence. Le tarif est unique pour tous les services faisant la traversée.

Est-il juste que les Algériens fassent les frais des charges sociales qui s'ajoutent aux autres charges que supportent déjà les compagnies.

Vous disiez que l'Etat interviendrait. Mais pourquoi nous laisser dans cette situation éminemment préjudiciable et ne pas nous mettre sur le même pied que les autres? Parce que nous avons le régime du monopole du pavillon. Il peut profiter aux compagnies de navigation mais pas aux producteurs ni aux consommateurs. Ce sont eux qui payent les cent millions que coûte le monopole.

Voilà pourquoi je prie instamment M. le Ministre de la marine marchande d'intervenir pour que les compagnies <sup>a</sup> ayt faussé la loi en faisant une coalition interdite par le Code pénal, cessent d'imposer de leur autorité privée

une augmentation intolérable des frêts qui pèsent sur les producteurs et les consommateurs.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.-Je vais essayer de vous donner des apaisements, mon cher sénateur.

Voici la position de mon département dans cette question. Votre souci est, par certains côtés, légitime.

A la Chambre des Députés, chaque fois que j'ai pu affirmer ma sympathie pour l'Algérie, je l'ai fait.

M. ROUX-FREISSLINENG.- Je vous rends justice.

M. le SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Que disait la loi Tasso de 1934? Elle était justifiée par l'infériorité dans laquelle se trouvait l'armement français, par suite de la concurrence internationale. Il était nécessaire que l'Etat intervint pour compenser par des allocations l'insuffisance des recettes provoquée par les frêts à meilleur marché de la concurrence internationale.

Aussi, dans le premier texte de cette loi, il n'était pas possible de faire intervenir les lignes algériennes qui bénéficient du monopole du pavillon.

Lorsque, à l'occasion de la loi du 26 août 1936 vos collègues de la Chambre ont insisté pour que le trafic algérien bénéficie de dispositions favorables et puisse participer aux allocations de la loi, j'ai présenté une observation qui comporte pour les contribuables. Autant la position est facile à défendre lorsqu'il s'agit de pavillons concurrencés par l'étranger, autant il est difficile de justifier une aide de l'Etat à des compagnies dont les

bénéfices sont très importants et qui peuvent se suffire à elles-mêmes sans allocations.

J'ai dit à la Commission que j'aurais beaucoup de difficultés dans le décret à prendre et la commission voulant maintenir le texte primitif de la loi on a trouvé cette formule de sortie, celle du décret. J'ai d'abord constaté que cette navigation inférieure à mille tonnes existait, sans être très importante.

Il y a eu une autre raison. Il s'est produit, à ce moment, une revalorisation des denrées agricoles de l'Algérie.

On dit que dans les deux cas ou d'expédition ou de réception, c'est toujours l'Algérien qui paye. Je suis, moi, par Marseille, un client important de l'Algérie. Nous savons que c'est le consommateur qui supporte l'incidence du prix du frêt. C'est insignifiant par rapport des marchandises transportées et ces marchandises ont été valorisées dans des proportions considérables: semoules, agrumes, vins, primeurs. S'il y a eu des déceptions pour les primeurs c'est pour d'autres considérations. J'ai fait un effort pour harmoniser la distribution des primeurs dans la région de Marseille.

Pour tout dire, je ne crois pas que l'augmentation du frêt ait été aussi élevée que vous le dites. Les raisons que j'ai invoquées sont de bonne administration et de bonne gestion et la production algérienne peut supporter cette modeste surcharge.

L'honorable sénateur a signalé l'anomalie de ce que

— pool. Vous dites qu'il est antijuridique et illégal.  
pool-Mais toutes les compagnies ne sont pas dans ce pool et il existe des différences de tarifs entre les compagnies principales et les autres dont les taux de frêt sont de 20 p. cent moins importants que ceux des compagnies qui forment le cartel. Je ferai mes efforts pour le rompre. Je répondrai favorablement à votre désir en ce qui concerne la Compagnie transatlantique.

Nous Vous avez parlé du Maroc à la concurrence internationale; ce n'est pas la même chose. Le monopole du pavillon est un peu comme la langue d'Esope, il comporte du bon et du mauvais. À l'époque où nous étions seuls dans le bassin méditerranéen pour faire face aux obligations maritimes, l'Algérie y a trouvé le départ de son développement et de son importance au point de vue agricole et, aujourd'hui industriel; car, en 1935, vous avez importé 25.000 quintaux de semoule et 102.000 en 1936 et dans le deuxième semestre, à la suite des dispositions qui sont la loi. Cela n'indique pas un ralentissement de l'industrie.

L'augmentation du taux des frêts, en même temps, n'a pas empêché l'importation d'un produit qui n'est pas de la terre de quadrupler. Donc le taux des frêts n'empêche pas l'Algérie de concurrencer même l'industrie métropolitaine.

Néanmoins, j'aime trop l'Algérie pour ne pas faire quelque chose. J'essaierai de rompre le pool.

M. ROUX-FREISSINENG? - Le monopole du pavillon n'a pas profité à l'Algérie, il a profité aux compagnies. L'augmenta-

tion excessive des frêts est destinée à couvrir les pertes qu'elles ont subies. Ce sont les producteurs et les consommateurs qui payent.

On ne peut pas dire que l'Algérie soit dans une situation économique florissante. Au contraire.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. - Le chiffre que j'ai donné pour les semoules est exact. Prenons le chiffre des agrumes...

M. ROUX-FREISSIONG. - Si on a expédié des semoules on n'a pas expédié de grain. Cela ne change pas grand chose à la consommation.

Quant à l'augmentation de l'exportation des agrumes elle a pour cause la guerre d'Espagne.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. - Nous continuerons à vous aider.

M. ROUX-FREISSIONG. Pour d'autres produits cela a été un désastre.

Le prix des transports a doublé et le pool me serait indifférent si le frêt n'était pas si élevé. Il est majoré de 60 p. cent. Vous disposez d'une certaine autorité à l'égard des compagnies surtout pour la Transatlantique qui est pour ainsi dire une compagnie d'Etat. En agissant sur elle vous pourrez agir en même temps sur les autres.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. - Le chiffre que vous

avez donné est un peu poussé. Voici les renseignements officiels: augmentation des transports de passagers: 10 à 20 p. cent; augmentation du transport des primeurs: 10 p. cent.

M. ROUX-FREISSLINENG. - C'est l'augmentation précédent la dernière. Ce n'est pas celle d'hier.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. - C'est celle d'aujourd'hui à cinq heures et demie.

Cargos libres: augmentation de 25 à 40 p. cent.

M. ROUX-FREISSLINENG. - Les délégations financières disent; on a majoré de 50 p. cent le prix des frêts. Il s'agit bien de dernière augmentation.

C'est au mois de janvier que l'on a augmenté de 10 p. cent.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. - Je prendrai un complément d'informations.

M. LEBLANC. - J'ai interrompu M. le ministre tout à l'heure Je l'ai fait pour illustrer ce qu'il disait au sujet de la protection de notre trafic colonial. J'ai signalé que les importations en Tunisie et en Algérie de novembre et décembre dernier avaient été faites ~~xxx~~ exclusivement par des bateaux allemands. Je tiens à votre disposition le nombre de chargements débarqués dans chaque port et les noms des bateaux.

Vous avez parlé de la pêche. Vous avez dit que la

grande pêche et la pêche industrielle avaient été protégées et vous avez constaté que la pêche artisanale était dans le marasme. C'est dû à beaucoup de causes. J'en signale une. Et vous y pouvez quelque chose. C'est le déséquilibre entre les prix à la production et les prix de vente.

A la dernière réunion du Conseil économique je trouve qu'il a été indiqué, dans un document, que le maquereau du Pas de Calais se vendait 80 centimes au débarquement, un franc aux Hâties francs au détail.

Une autre cause est l'augmentation formidable des bateaux à moteurs depuis 1920. Il y avait 800 bateaux à moteur en 1920, il y en a 45.000 aujourd'hui. Ils prennent à peu près la même quantité de poisson. C'est ainsi qu'en 1930 il y avait 8.737 bateaux à moteur faisant 55.564 tonnes et à la fin de 1934, il y avait 10.000 bateaux à moteur faisant 57.500 tonnes. La quantité de poisson est donc à peu près la même.

Il faut ajouter une autre cause: l'exagération du nombre des bateaux de pêche. Il y a deux fois moins de poisson et deux fois plus de production.

Je ne cherche pas à vous faire un procès personnel. Ce matin 50 sénateurs sont allés voir le ministre du travail pour lui signaler l'impossibilité d'appliquer la loi de 40 heures à l'agriculture et certaines productions agricoles. Ce que j'ai dit à votre collègue, je vous le dis ici. Nous sommes un certain nombre à co-

considérer que la loi sur la semaine de 40 heures a été votée ici dans une équivoque et sur des engagements de M. le Président du Conseil que nous avions interprétés d'une certaine manière.

Les modalités d'application nous paraissent tout à fait contraires à ce que nous avions compris. Je n'en veux pour preuve qu'un décret du ministre du travail contraire à l'avis du Conseil supérieur économique. Celui-ci est généralement de l'avis du Gouvernement; pour une fois, il ne l'a pas été. Le Gouvernement aurait pu suivre cet avis.

Ce que je dis ne s'adresse pas à vous, mais au Gouvernement et concerne la manière dont nous avons compris la loi sur la semaine de 40 heures. Ce n'est pas à votre personne que s'adresse cette observation.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Je connais la forme courtoise de vos interventions, je ne considère celle-ci qu'au point de vue général. Je vous ai répondu que j'appliquais la politique du Gouvernement. Est-elle mauvaise? Je n'ai pas à le rechercher.

M. EVEN. Dans la nomenclature indiquée tout à l'heure, au sujet des améliorations aux petits ports je n'ai pas entendu mentionner la Manche.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- J'ai cité ~~Concarneau~~<sup>en</sup> et d'autres ports qui sont sur les côtes de la Manche.

À l'occasion du budget, à la Chambre, j'ai entendu

les suggestion de députés des petits ports de pêche. Aussi ai-je invité la direction des pêches, il y a trois mois, à écrire aux intéressés.

M. EVEN.- Une délégation de la commission de la marine de la Chambre a fait un voyage qui n'a donné aucun résultat.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Certains ports de la Méditerranée et de Bretagne on fait des demandes. Mais je suis obligé de solliciter certains ports. Je vais m'efforcer d'être aussi juste que possible, ne serait-ce que par sympathie pour vous. J'ai fait une enquête générale.

M. RENE CCTY.- En ce qui touche le plan de coordination des lignes maritimes, l'organisation semble bien lointaine. Cependant si un accord amiiable n'intervenait pas entre les armateurs intéressés, et s'il fallait recourir à des moyens de pression, je voudrais que le Parlement fût consulté.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- Avant de commencer aucune action concrète, il me faudrait un <sup>a</sup>mandat du Parlement.

M. LE PRESIDENT..- M. le ministre a dit: "Voici mes projets, c'est au Parlement à donner son opinion". J'ai relevé la phrase.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.-J'aurai particulièrement besoin des conseils juridiques du Parlement. Unifier la flotte n'est pas impossible. C'est la solution vraie. Mais c'est chose difficile.

Il n'y a pas de ligne faisant le trajet de l'Indochine à Madagascar. Il n'y a pas d'horaires permettant de donner satisfaction à des expéditeurs qui sont obligés d'attendre le passage de bateaux étrangers. Nous avons une clientèle à servir.

Je n'ai pas besoin de vous dire que, en ce qui touche l'observation de M. Leblanc sur les transports effectués en Afrique du Nord, je retiendrai avec attention l'observation de M. Leblanc.

Pour le prix du poisson, il faut tenir compte de nombreux facteurs. Je ne puis aller jusqu'à dire que je ferai des fritures ou que je ferai venir des sardines par avions.

M. EVEN.- Cela a été essayé dans l'ouest.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT.- C'est vrai.

Le problème me dépasse. Il y a une commission des prix qui siège au ministère de l'Economie nationale. Le poisson entre pour un quarantième dans l'alimentation nationale; et puis il y a trop de marchands de poisson. L'approvisionnement devrait se faire à des points de concentration.

Actuellement le vendeur est obligé de vivre en vendant 20 kilo de poisson.

J'ai essayé d'intéresser les Conseils généraux en créant des centres de ravitaillement; j'ai été à Fonvieille bien

souvent pour manger du poisson, une fois par mois. Mais c'est à 80 kilomètres de Marseille et le poisson se jette.

Il faudrait une organisation de répartition, de distribution dans tous les départements côtiers.

M. LEBLANC.- Il y a huit jours, la raie était vendue à Paris 3 frs. le kilogr. et 14 frs. le même jour à Mayenne.

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ETAT.- C'est parce que le marchand de Mayenne a dû jeter 50 kilogr. de poisson. Il s'est rattrappé sur le reste.

M. LEBLANC.- C'est la même chose pour les primeurs.

M. LE SOUS-SECRÉTAIRE D'ETAT.- Ici c'est la faute du bon Dieu= il a fait trop beau temps. Il y en a eu trop.

Il y a eu des primeurs à Marseille presqu'aussi tôt qu'en Algérie.

M. LE PRÉSIDENT.- je remercie M. le Ministre des trois heures qu'il a accordées à la Commission.

M. LE PRESIDENT. Je vais, si vous le permettez, résumer le débat.

La situation est tout à fait grave pour toutes les industries, mais plus particulièrement pour celles qui, évoluant sur le plan international, sont plus touchées que les autres par la législation sociale.

L'armement traverse une ~~grande~~ <sup>période</sup> prospérité, c'est incontestable. Que va-t-il advenir du fait de l'application des nouvelles lois ? Nous n'en savons rien. Je serai certainement en communion d'idées avec vous en disant qu'il est absolument nécessaire de faire en sorte que les petites opérations faites dernièrement et peut-être poussées un peu trop loin par nos amis les inscrits maritimes ne se renouvellement pas. Il faut - et vous avez plus que tout autre autorité pour cela - que peu à peu nous rétablissions dans la marine marchande l'état d'esprit qui y régnait autrefois, chacun ~~regardant~~ <sup>n'ayant</sup> pas en vue seulement ses intérêts matériels, mais aussi une conception saine de ses devoirs.

C'est votre rôle. Vous êtes maire d'un grand port maritime. En dehors même de vos fonctions au Gouvernement, vous avez sur les inscrits maritimes une influence que peu d'hommes ont en France. Vous devez faire en sorte que cette marine marchande, qui va certainement avoir à souffrir du fait que ses conditions d'exploitation sont totalement différentes de celles des marines étrangères, continue cependant à vivre, car non seulement au point de vue commercial, au point de vue de l'économie générale du pays, mais encore dans l'intérêt de la défense nationale,

son existence est un élément vital indispensable.

M. LE SOUS-SECRETAIRE D'ETAT. Monsieur le Président, je vous remercie de vos bonnes paroles et j'y répondrai d'un seul mot. C'est que, dans le plan des préoccupations que vous me signalez, je me promets de faire comme par le passé, avec votre concours, tous les efforts que je pourrai pour la prospérité de la marine marchande.

-----

COMMISSION  
DE LA  
MARINE

-0-0-0-

SEANCE DU JEUDI 18 NOVEMBRE 1937

-0-

AUDITION DE M. LE MINISTRE DE LA  
MARINE

-0-0-0-0-

Présidence de M. BERGEON ,  
vice-président

A 15 heures trente, M. Campinchi, ministre de la marine, est introduit dans la salle des délibérations de la commission de la marine.

M. LE PRESIDENT. - La séance est ouverte.

Monsieur le ministre, la commission de la marine se fait un plaisir de vous recevoir et, comme c'est la première fois que vous vous présentez devant elle, vous me permettrez de vous adresser ses souhaits de bienvenue. Du reste, nous avons un esprit traditionnaliste qui consiste à collaborer étroitement avec le ministre. C'est vous dire que vous rencontrerez, ici, une atmosphère favorable et même amicale.

M. CAMPINCHI, ministre de la marine. - Messieurs, permettez-moi de répondre d'un mot à M. le président pour le remercier très sincèrement des paroles bienveillantes

qu'il vient de m'adresser. Elles n'étaient point inutiles, car, nouveau parlementaire, j'ai besoin d'être un peu rassuré; (Sourires)

Messieurs, les questions qui m'ont été posées sont assez nombreuses; aussi dois-je vous demander de vous armer de patience, tout en vous déclarant que j'essaierai d'être très bref.

1ère. question : " D'une manière générale, les crédits prévus pour 1938 permettront-ils de maintenir notre marine en état de faire face à ses missions et d'éviter un ralentissement dans le rythme de nos constructions, ralentissement que la situation actuelle en Europe ne permet pas d'accepter ? Plus particulièrement, la construction des bâtiments de ligne sera-t-elle retardée ? Que deviendront les tranches 1937 et 1938 et, notamment, les porte-avions ? "

Messieurs, je voudrais d'abord m'expliquer sur les crédits qui ont été accordés au ministère de la marine. Sur le compte d'investissement - c'est-à-dire sur l'emprunt de 11 milliards pour la défense nationale - nous avions demandé 4 milliards. On nous a accordé 2.460 millions. Je trouve que c'est peu car cela représente 189 millions de moins que l'année dernière. Seulement, sur le budget ordinaire, nous avons été moins maltraités. Je puis même dire que notre demande a été plus favorablement accueillie que celle des autres départements ministériels. C'est ainsi que l'année dernière nous avions obtenu 1.800 millions et que cette année on nous a accordé 2.122 millions, soit une augmentation de 312 millions.

Vous me croirez sans peine si je vous déclare que le ministre de la marine et ses collaborateurs dévoués, l'amiral Darlan, le contrôleur général Le Hénaff, ont vraiment fait tout ce qu'ils ont pu. En effet, au cours du premier entretien qu'ont eu les ministres de la défense nationale et les ministres d'Etat, je me suis trouvé en concurrence avec le président Daladier et avec M. Pierre Cot. Certes, le ministère de l'air a été favorisé cette année; ce n'est d'ailleurs que justice car l'an dernier il l'avait été moins. D'autre part, personne n'ignore, en matière d'aviation, les retards de fabrication sur lesquels mon collègue M. Pierre Cot s'expliquera. Par conséquent, il y avait nécessité d'aller très vite

Enfin, il fallait, avant tout, maintenir l'équilibre financier. Je suis bien persuadé que ce n'est pas dans cette Assemblée que cette exigence paraîtra excessive. Il eût été inutile qu'un département ministériel obtînt 800 millions de plus si l'équilibre financier n'avait pas dû être réalisé. (Approbations)

Je vous disais, il y a un instant, que sur le budget ordinaire nous avions été assez heureux, après une lutte féroce, sinon sanguinaire (Sourires), contre M. Georges Bonnet. Nous avons cependant pu arracher 312 millions de plus que l'année dernière. Le budget ordinaire, vous le savez, ne nous permettra pas d'effectuer des constructions neuves, mais tout de même d'assurer l'entretien de la flotte, ce qui est extrêmement important.

L'année dernière nous avions dépensé 380.000 tonnes de mazout; cette année, nous pourrons les maintenir. Nous

avions eu 17.000 tonnes de gas-oïl; cette année, nous pourrons en consacrer 21.000 tonnes à l'entraînement de la flotte. L'année dernière, le ministère de la marine avait obtenu 85.000 hectolitres d'essence; cette année, nous pourrons en dépenser 162.000, presque le double.

Toujours dans le budget ordinaire, je passe au chapitre des munitions. L'année dernière, nous avions un crédit de 54 millions; cette année, nous avons 87 millions, soit 33 millions de plus. Pour les constructions navales, 138 millions l'année dernière, 200 millions cette année, soit 40 % de plus. Pour l'artillerie navale, en regard des 89 millions de l'année dernière nous avons, cette année, 119 millions, soit 33 % de plus.

En résumé, nous avons obtenu 312 millions de plus sur le budget ordinaire, ce qui permettra d'affecter des crédits supérieurs à l'entretien de la flotte.

J'arrive maintenant, d'une façon plus précise, à la question que vous avez bien voulu me poser : les crédits de 1938 permettront-ils à notre marine de garder le rang qu'elle tient et qu'elle est peut-être menacée de perdre ?

Au point des constructions neuves, les crédits alloués en 1938 sont assez substantiels et je crois qu'ils seront suffisants si le rythme de construction ne s'accentue pas trop vite.

M. PERREAU. - Dans vos évaluations d'entretien et de constructions neuves avez-vous tenu largement compte, monsieur le ministre, de l'augmentation du coût de la main-d'œuvre et des matières premières ?

M. CAMPINCHI, ministre de la marine. - Certainement. Comme tous les départements ministériels, nous avons tenu compte du coefficient de dévaluation de la monnaie et d'augmentation des prix, soit environ 30 %.

M. PERREAU. - Autrement dit, avec des crédits supérieurs vous ne ferez rien de plus que l'an dernier.

M. MARTIN-BINACHON. - Et même quelquefois moins, car le coefficient de 30 % est notoirement insuffisant.

M. CAMPINCHI, ministre de la marine. - Les évaluations, faites en juillet dernier, ont été calculées sur le cours de la livre à 133.

En ce qui concerne le programme 1938 de constructions neuves, vous m'avez demandé à quel moment le ministère de la marine prévoit-il l'achèvement des bâtiments de ligne. Vous connaissez ces vaisseaux de ligne : le "DUNKERQUE", le "STRASBOURG", analogue au premier, le "JEAN BART" construit à Saint-Nazaire et le "RICHELIEU", construit à Brest.

Le "DUNKERQUE" peut être considéré comme étant à 99 % d'achèvement. Il ne reste à faire que quelques mises au point des tourelles d'artillerie; on peut considérer, pour le reste, qu'il est en service.

Le "STRASBOURG" sera achevé avec un retard de 5 ou 6 mois, en juin 1938, le "RICHELIEU" en avril 1939 et le "JEAN BART" en 1940. Je reviendrai, d'ailleurs, sur ce point pour vous donner des renseignements plus précis.

J'aborde la seconde question : " La tranche 1937"

Les dossiers de commandes sont tout à fait au point et je puis vous déclarer que cette tranche sera tout entière en chantier le 31 décembre 1937, soit dans un mois et demi. Que l'on ait eu soin de prévoir des échelonnements de paiement, c'est bien naturel car un bâtiment ne se construit pas en un an. Aussi avons-nous prévu des budgets qui chevauchent d'année en année. Il est bon, je crois, de prévoir quelques échelonnements pour que la tranche 1938, que nous mettrons en chantier à la fin de 1938, ne soit pas trop freinée.

Pour la tranche 1938 nous prévoyons 140 millions au budget de 1938, qui nous permettront de mettre le premier porte-avions en chantier vers la fin du premier semestre 1938. Les essais sont prévus pour 1941. On envisagerait, alors, la construction du deuxième porte-avions, évidemment beaucoup plus aisée. Vous savez qu'il existe deux porte-avions allemands, dont on prévoit l'achèvement pour la fin de 1941. A ce moment, nous aurons nous-mêmes ce qu'il nous faudra.

Certes, il y a quelques retards un peu partout qui ne sont pas dûs uniquement à l'absence de crédits, aux difficultés financières. Ils tiennent, d'une part, aux lois sociales: congés payés, semaine de 40 heures - Il faut bien le dire; les réformes les plus souhaitables peuvent, au moins pendant un temps, comporter certains inconvénients - d'autre part, à certaines difficultés techniques. Si bien que si nous voulions faire un partage de responsabilité, quant aux retards de fabrication, nous pourrions affecter 50 % à la semaine de 40

heures et au rendement horaire, peut-être diminué, et 50 % aux difficultés techniques, notamment s'agissant des livraisons d'acier des sous-traitants. Mais nos retards de construction ne sont pas catastrophiques puisque la tranche 1937 sera sur cale dans un mois et demi, la tranche 1938 à peu près dans un an et le porte-avion dans le premier semestre de 1938.

Quel est le degré d'achèvement des quatre bâtiments de ligne ? Je vous ai dit que le " DUNKERQUE ", qui est le premier 26.500 tonnes, mis sur cale en 1932, armé en 1936 a terminé ses essais en décembre 1936. Le retard qui a pu se produire quant à l'achèvement total provient des tourelles, actuellement en cours d'essais. Mais on peut le considérer comme achevé.

Le " STRASBOURG ", même modèle, construit à Saint-Nazaire-Penhoët, mis sur cale en 1934 a été lancé en 1936. Son essai de présentation en recette est prévu pour le 1er. juin 1938. Son achèvement peut être fixé à 80 % environ.

Le " RICHELIEU " mis sur cale à Brest en novembre 1935 sera lancé vraisemblablement au milieu de l'année 1938. Son essai de présentation en recette est prévu pour août 1938. Son degré actuel d'achèvement est exactement de 53 %.

Le " JEAN BART ", 35.000 tonnes, a été mis sur cale à Saint-Nazaire en décembre 1936. Sa présentation en recette est prévue pour juillet 1940. C'est le moins avancé; son degré d'achèvement peut être fixé à 20 % environ.

Commandes pour l'aéronautique navale.

Vous m'avez posé la question suivante : " Quelles sont les commandes prévues pour l'aéronautique navale ? Y a-t-il actuellement des retards dans la livraison d'appareils à la marine ? "

Messieurs, il y a des retards, ce n'est pas douteux. Je dois vous parler avec la plus grande franchise: un grand nombre de commandes qui ont été passées ne sont pas encore livrées. Voici quel est l'état des commandes et des livraisons :

Hydravions d'exploration : nous avons commandé 12 appareils BREGUET qui vont être livrés dans les premiers jours de 1938, sans grand retard, je dois le dire.

Nous avons commandé 3 LATECOERE, type "LIEUTENANT DE VAISSEAU PARIS": deux mois de retard. Nous les attendons dans les premiers mois de 1938.

Nous avons commandé 7 appareils LOIRE 70 dont la livraison est en cours.

Hydravions de bombardement : nous avons commandé 12 LOIRE, dont la livraison est en cours.

Hydravions torpilleurs : courant 1938, nous recevrons 36 LATECOERE, sans retard.

Hydravions de surveillance : 6 mois de retard pour 70 LOIRE, type 170. Un marché est en préparation pour 20 LOIRE.

Appareils de chasse : la livraison de 45 DEWOITIENNE, destinés à équiper le "BEARN", va commencer.

Ces retards, évidemment regrettables, ont fait l'objet d'une de mes premières démarches auprès de M. le ministre de l'air. On peut évidemment critiquer l'administration du ministère de l'air et, sur ce point, vous entendrez M. Pierre Cot, beaucoup plus compétent que moi. Mais les explications qu'il m'a données sont cependant intéressantes à rapporter.

Le ministère de l'air date de moins de dix ans; et un honorable commissaire sait bien ce dont je parle. M. le ministre de l'air n'a donc pas la chance, comme son collègue de la marine, par exemple, d'avoir un département organisé depuis des centaines d'années, ayant des cadres, un état-major pratiquant, à la fois, la hardiesse et la prudence et suivant en même temps, une jurisprudence bien établie qui ne l'oblige pas à improviser.

M. MARTIN-BINACHON. - Le ministre de l'air devait ainsi que nous <sup>le</sup> lui avons tant répété au sein de cette commission - calquer l'organisation de son ministère sur celle de la marine. Ainsi n'aurions-nous pas perdu 10 ans !

M. CAMPINCHI, ministre de la marine. - Peut-être. Mais le ministère de la marine a été créé par Colbert en 1669 - excusez cette érudition - alors que le ministère de l'air existant depuis moins de dix ans a dû improviser.

M. MARTIN-BINACHON. - Il fallait profiter de l'expérience acquise !

M. LE PRESIDENT. - Mon cher collègue, nous ne saurions, ici, revenir sur l'organisation du ministère de l'air.

M. CAMPINCHI, ministre de la marine. - La raison que je vous ai donnée est cependant considérée par M. le ministre de l'air comme ayant quelque valeur.

Une seconde raison - bien entendu, je ne plaide pas pour M. Pierre Cot - réside dans cette chose étonnante qu'est la désaffection des constructeurs eux-mêmes pour la série. En effet, on consacre beaucoup d'argent à l'étude d'un prototype et, à un moment donné, on commande quinze avions de série. Or la série ne paie pas. Il faudrait donc réduire la multiplicité des types, par conséquent des prototypes coûteux. Peut-être même la marine reprendrait-elle une partie de ce matériel que l'air construit pour elle.

M. LE PRESIDENT. - Ce serait souhaitable, en particulier pour les hydravions.

M. JEAN LEMAISTRE. - La marine contrôle-t-elle ces constructions ?

M. CAMPINCHI, ministre de la marine. - Parfaitement; à tel point qu'elle a refusé deux appareils récemment. Il y avait des malfaçons; on nous avait livré un hydravion dont la coque au lieu d'être en acier était en duralumin, et le duralumin s'oxide à l'eau de mer. A cet égard, d'ailleurs, M. Pierre Cot a fait preuve de beaucoup d'énergie.

M. JEAN LEMAISTRE. - Mais les plans de ces avions construits par le ministère de l'air sont bien soumis au contrôle du service des constructions navales du ministère de la marine ?

M. CAMPINCHI, ministre de la marine. - Non, et je ne diminuerai pas M. l'ingénieur général François, technicien averti en matière de constructions navales, en disant qu'il n'a qu'une compétence relative en matière d'aviation.

M. JEAN LEMAISTRE. - Qui opère donc le contrôle ?

M. CAMPINCHI, ministre de la marine. - Le service technique de l'air, constructions aériennes.

M. JEAN LEMAISTRE. - Quoi qu'il en soit, je crois qu'il y eut exagération de dépenses et manque de surveillance de la part du département de l'air.

M. CAMPINCHI, ministre de la marine. - Il y eut, en effet - et je vous l'ai dit - certaines malfaçons, quelques défaillances de constructeurs. En tout cas, M. le ministre de l'air m'a paru fermement résolu à activer les constructions qu'il fait pour nous et pour son ministère.

J'aborde la troisième question : "Est-il possible d'accroître les moyens anti-aériens de notre flotte en service ou en construction ?"

Pour y répondre, il faudrait, rapidement, considérer nos effectifs.

Les torpilleurs de 1;400 tonnes de la première tranche de 1922, bâtiments âgés, sont armés de 2 canons de 37 et de 4 mitrailleuses. J'estime avec mes services qu'il n'y a pas lieu de procéder à une modification de ce type de bâtiment, qui, pour cette tranche, coûterait 7 à 8 millions sans gains appréciables.

Les contre-torpilleurs des tranches 1925, 1926, 1927, 1929, type "GUEPARD", "VERDUN", "AIGLE", etc..., qui constituent le gros de notre flotte, sont armés de canons de 37 et de mitrailleuses doubles, à affût double de 13. Comme il s'agit de belles unités, il serait expédition et opportun de moderniser le canon de 37 qui les équipe. La dépense prévue, qui avait préoccupé quelques uns d'entre vous, serait de 5.400.000 F.

M. LE PRESIDENT. - Comment procéderiez-vous ?

M. CAMPINCHI, ministre de la marine. - On remplacerait le type 25, qui les équipe actuellement, par le type 3, plus récent qui arme, par exemple, le "FANTASQUE".

Parmi les croiseurs de 10.000 tonnes, certains, tel le "TOURVILLE" ont des calibres de 75; d'autres, tels le "FOCH" ou le "DUPLEIX" ont des calibres de 90. Enfin, l'"ALGERIE" a des canons de 100. Il n'y a pas de modifications importantes à apporter à ce type de bâtiment, pas même, semble-t-il, au canon de 75 qui, bien qu'âgé de 40 ans, constitue toujours une pièce très efficace. D'ailleurs, la transformation de l'artillerie du "TOURVILLE", du "DUQUE NE" ou du "SUFFREN" coûterait très cher car il y aurait

lieu de renforcer les ponts, de refaire les soutes et les monte-charges.

Les croiseurs de 8.000 tonnes, armés de 4 canons de 75 et de 12 mitrailleuses, sont des bâtiments assez vieux qu'il n'y a pas lieu de transformer.

Quant aux croiseurs récents de 7.700 tonnes, type "HEROIQUE", il n'y a rien à souhaiter de mieux : 9 pièces de 152 qui peuvent tirer suivant un angle de 45 degrés, 8 pièces de 90 et 8 mitrailleuses de 13.

En ce qui concerne les cuirassés, on a transformé l'artillerie du "LORRAINE" qui est armé de 8 canons de 10 et de mitrailleuses. L'opération a coûté très cher, aussi n'est-il pas souhaitable de la faire sur le "BRETAGNE" et le "PROVENCE". En effet, cette modification a coûté 50 millions et le bateau a été indisponible pendant près d'un an.

En résumé, nous envisageons la modification de certains croiseurs de 10.000 tonnes, armés de canons de 37, sur lesquels on installera un canon de 37 plus récent. Ème observation pour les contre-torpilleurs séries de 1925 à 1929. Enfin, on équipera les 7.000 tonnes de mitrailleuses. Ainsi tout ce qu'on peut souhaiter sera réalisé.

Parmi les vaisseaux de ligne, le "DUNKERQUE" est à cet égard, à l'état de perfection puisqu'il a 15 canons de 130 anti-aériens. Le "JEAN BART" sera équipé de canons de 152 anti-aériens, de 10 canons de 37 automatiques et de mitrailleuses.

En ce qui concerne les sous-marins, vous m'avez posé une question relative à la mise en chantier de la tranche 1937. Je vous ai répondu que la tranche 1937 serait toute en chantier à la fin de l'année. Nous avons, d'ailleurs, une raison de plus de mettre en chantier immédiatement les 4 sous-marins de 2ème classe qui sont prévus.

En effet, la situation des chantiers de constructions navales est très préoccupante. Ces établissements qui réalisent parfois la perfection - puisque nos chantiers de constructions navales sont les plus beaux du monde - traversent actuellement une période critique. Et il faut, dès maintenant, envisager les conséquences que pourrait entraîner la fermeture de tel ou tel d'entre eux : conséquences sociales au point de vue du chômage et conséquences techniques. En effet, il serait certainement difficile de retrouver des équipes d'ouvriers qualifiés que disperserait la fermeture de ces établissements. Nous devons donc faire de gros efforts pour permettre à ces chantiers de continuer leur activité.

Ces quatre sous-marins de seconde classe doivent être mis en chantier à la fin de 1937. Or cette mise en chantier ne va-t-elle pas compromettre la réalisation de nos porte-avions et même de la tranche 1938 ? J'estime qu'il est sage de lancer toute la tranche 1937, sauf à freiner les paiements, en prenant quelques échelonnements avec les chantiers

Je crois qu'il est bon de suivre l'ordre chronologique. Les 52 bâtiments de la tranche 1937 - on a parlé d'une poussière de construction ! - sont nécessaires: l'épine dorsale de notre flotte, constituée par le vaisseau de ligne, doit être défendue et éclairée par de petites unités.

Je passe maintenant à une question d'un caractère politique marqué, qui préoccupe plus spécialement M. Marcel Cachin : " Quelle est la situation exacte à Majorque, Minorque et au Maroc espagnol ? " Cette question m'a été posée hier et immédiatement j'ai fait recueillir tous les renseignements connus à l'Etat-major général et au deuxième bureau.

Les îles Majorque et Iviça sont sous l'autorité des nationalistes. D'après les renseignements donnés, la situation est calme. La marine rebelle est sous les ordres de l'amiral Moréno, depuis deux mois à Palma. Nous nous réjouissons de ce commandement car, avant lui, nos bateaux de guerre et de commerce touchaient difficilement Palma.

L'aéronautique navale nationaliste comprend environ 60 avions et hydravions. On estime que les 2/3 de ces appareils sont de marques italiennes; l'autre tiers est de fabrication allemande. La flotte aérienne est commandée par le colonel Franco, frère du généralissime nationaliste, sous les ordres de l'amiral Moréno.

Quel est le nombre des volontaires italiens ? C'est une question qui est très discutée dans la presse française. D'après les derniers renseignements, il y aurait

environ 300 volontaires italiens à Majorque. Ce ne sont pas des manoeuvres, mais des spécialistes occupés principalement dans les bases d'aviation et de défense contre avions. Les volontaires allemands seraient environ une vingtaine.

L'autorité morale des Italiens auprès du commandement nationaliste à Majorque - vous l'avez entendu dire, Messieurs - semble avoir déclu.

Les forces navales nationalistes qui fréquentent les ports de Majorque comprennent, notamment, au moins 2 sous-marins et 2 torpilleurs, fournis récemment par une marine du sud de l'Europe.

Minorque est sous l'autorité du gouvernement de Valence. Elle est commandée par le colonel Brandaris, gouverneur dont l'autorité est absolue. Cela ne veut pas dire que le commandement sera toujours efficace. En effet, on signale que la population est très apathique et qu'elle serait capable d'abandonner son chef si la situation actuelle devait brusquement changer. Le ravitaillement de Minorque est très difficile. Il a été très bien assuré jusqu'en septembre dernier, mais maintenant il est très précaire, car la flotte nationaliste exerce un véritable blocus. D'ailleurs, les liaisons avec Valence sont presque uniquement des liaisons aériennes.

Au fond, ces deux îles se définissent ainsi: Majorque c'est Palma, Minorque c'est Port Mahon. Et on ne peut s'empêcher de songer au duc de Richelieu et à la guerre de sept ans, au cours de laquelle intervint la flotte française sous

le commandement de La Galissonnière.

Il est très difficile d'entrer à Port Mahon, car le port est un goulet de 100 mètres de large et de 700 mètres de long, dans lequel deux bâtiments de guerre ne peuvent guère se mouvoir. Je réponds ainsi à une préoccupation que vous avez eue certainement: certains se sont demandé pourquoi on n'occupait pas Minorque, par conséquent Port Mahon. En voilà la raison: en cas de bombardement, dans un espace aussi restreint, il n'était pas possible à des bâtiments de guerre de s'échapper et de prendre le large.

La situation politique au Maroc espagnol. Le pays semble calme, malgré les bruits de révolte dont ont parlé les journaux.

Le corps indigène qui a été transporté de l'autre côté à Gibraltar peut être évalué à 50.000. Le corps d'occupation atteindrait 18.000 hommes; peu d'italiens, peu d'allemands. Quelques uns sont signalés à Ceuta et Melilla, occupés dans les bases aériennes.

Les Allemands s'intéressent à l'exploitation du minerai de fer du Rif. Des ingénieurs et contre-maîtres allemands travaillent dans les mines, en pleine activité, et on signale que plusieurs cargos allemands quittent Melilla, chaque semaine, chargés de minerai de fer à destination de l'Allemagne. C'est une question très préoccupante.

La situation de la défense des côtes d'Algérie et de Tunisie. Evidemment, cette défense n'est pas idéale car aucun pays au monde n'est armé comme il faudrait qu'il le fût, cependant elle soutient aisément la comparaison avec celle des côtes anglaises ou allemandes. Ainsi pouvons-nous rassurer nos collègues qui représentent ces régions côtières qui, en cas de conflit, seraient visées les premières.

Le littoral nord-africain est défendu selon deux plans: l'un de 1933, l'autre de 1936. L'équipement du plan de 1933 est pratiquement terminé, sauf en ce qui concerne deux batteries de 340, qu'on installe en ce moment à Bizerte, et qui sont à environ 70 % d'achèvement.

M. PERREAU. - Ce sont ces batteries fixes ?

M. CAMPINCHI, ministre de la marine. - Oui.

M. PERREAU. - La défense des côtes serait beaucoup mieux assurée par des batteries mobiles.

M. LE PRESIDENT. - Je vous ferai observer, mon cher collègue, qu'une batterie fixe suffit à la défense d'un point sensible de la côte. J'estime, ainsi, que la rade de Toulon est fort bien défendue par les batteries fixes de Cépet.

M. CAMPINCHI, ministre de la marine. - D'ailleurs une pièce de 340, du fait de son poids considérable, ne saurait se mouvoir facilement; la route qui servirait à son déplacement devrait être cimentée. De ce fait, elle serait aisément repérée par l'aviation.

M. PERREAU. - Les batteries fixes sont déjà repérées sur les cartes et il ne faut pas vous dissimuler qu'en cas de conflit elles seraient le premier but de l'aviation.

M. MARCEL CACHIN. - Sont-elles suffisamment enterrées ?

M. CAMPINCHI, ministre de la marine. - Elles sont à 20 mètres sous terre et camouflées. A Cépet, par exemple, les batteries sont à 22 mètres. Toute la région à protéger est reproduite sur un plan d'un mètre ou deux de superficie et le repérage des bâtiments s'opère au moyen de faisceaux lumineux qui convergent sur un appareil automatique. En 15 secondes la pièce a tiré; elle a une portée de 35 kilomètres.

De plus, ces batteries sont défendues par les feux convergents de la D.C.A., qui doivent, théoriquement, empêcher l'approche de l'aviation ennemie. J'estime, dans ces conditions, qu'il est inutile d'utiliser des batteries fixes pour la défense de la côte méditerranéenne. En effet, ce n'est pas Villefranche ou Nice qui seront menacés, mais Toulon, port de guerre où nous occupons 10.000 ouvriers et où se trouve notre atelier de torpilles.

Le plan de 1936 étant en cours d'exécution, on prévoit en première urgence la défense des ports de guerre contre les bombardements à grande distance. C'est ainsi que nous avons une première batterie de 340 à Bizerte et une

autre en cours d'achèvement. D'autre part, Bône, Philippeville et Bougie sont défendus par des batteries de 138 que nous doublons. Voilà pour l'artillerie elle-même.

En ce qui concerne la D.C.A., Bizerte a 6 batteries modernes de 75, 3 batteries doubles de 37 sans compter, bien entendu, des mitrailleuses et des appareils d'aviation légère. Mers el Kébir, le port d'Oran, est défendu par une batterie de 75 et, pour un avenir prochain, nous avons prévu l'installation de 3 autres batteries de 75. Même nombre de batteries de même calibre à Alger. Enfin, à Bône nous avons, en plus de ce calibre, deux mitrailleuses de 13. Ce système de défense est très efficace, d'autant qu'il serait appuyé par notre flotte de Méditerranée qui patrouillerait entre Toulon et l'Afrique du Nord.

Quant à l'artillerie de côte, la Tunisie est défendue selon le plan de 1933. Sfax et Sousse sont protégés par 4 batteries de 138; Tunis 4 batteries de 138 et de 200. Bizerte est particulièrement défendue, en dehors des tourelles de 340, par des batteries de 240 disposées aux alentours immédiats.

En Algérie, Bône, Philippeville et Bougie sont protégés par des batteries de 138, Alger par des pièces placées à Duperré, le Lazaret, l'Amirauté, les Arcades. Enfin, Mers el Kébir, le port d'Oran, est également très bien défendu.

En bref, ce système de défense est très efficace. Nous n'avons pas à nous inquiéter de ce côté et j'aimerais

que mon pays - la Corse - fût aussi bien protégé que l'Afrique du Nord.

J'arrive à la dernière question que vous m'avez posée : " Quel est le rôle de la marine italienne dans la surveillance des routes maritimes de la Méditerranée ? "

J'ai sous les yeux la carte indiquant les zones de surveillance dévolues à chacune des puissances signataires de l'accord de Nyon. La première route, partant du nord de Barcelone, passe à Port Mahon et atteint Gibraltar. C'est la route anglaise.

La route italienne partirait de Marseille, couperait la Corse, les bouches de Bonifacio, la Sardaigne, irait jusqu'à Messine et, passant au sud de Syracuse, rejoindrait le cap Bon.

Au sud de cet itinéraire, existe une autre route partant du cap Bon, ayant Malte dans son rayon, surveillant une partie de notre Tunisie, la Tripolitaine, la Libye et atteignant Alexandrie. C'est un itinéraire où patrouillent les Anglais. Ceux-ci surveillent également le Dodécanèse, au débouché des Dardanelles. Au sud du Dodécanèse, patrouillent les Italiens.

L'accord de Nyon est encore tout récent et la diplomatie italienne, qui avait refusé d'y participer, a demandé par la suite d'être partie à ce tête à tête franco-anglais. C'est ainsi qu'au ministère de la marine se sont réunies les Amirautes des trois pays.

Les Anglais ont 30 bâtiments : 4 ou 5 croiseurs, des contre-torpilleurs de 3.000 tonnes et des bâtiments légers. La France a 27 bâtiments. Les Italiens, qui ont eu besoin d'un certain temps pour mettre leur dispositif en place - puisqu'ils sont arrivés seulement le 10 novembre - ont 43 bâtiments. Par conséquent, c'est un tonnage assez important. Cependant, l'Angleterre réserve à la Méditerranée 27 % de son tonnage total, soit 27 % de 1.300.000 tonnes. Mais elle n'est pas guidée, comme les états totalitaires, par des questions de prestige et sa flotte demeurant répartie à Alexandrie, au Caire et à Suez elle n'a affecté à la patrouille que les 30 bâtiments dont je vous ai parlé.

L'Italie a donc 43 bâtiments, contre-torpilleurs et sous-marins. C'est pour elle une dépense considérable. En effet, savez-vous que les affaires d'Espagne nous ont déjà coûté 38 millions de mazout et que nous envisageons la même dépense pour la patrouille de la Méditerranée ?

M. MARTIN-BINACHON. - Qui paiera cette dépense ? Le ministère des affaires étrangères ou le ministère de la marine ?

M. CAMPINCHI, ministre de la marine. - Nous nous sommes adressés à M. le ministre des finances, auquel nous avons exposé que cette dépense se chiffrait, approximativement, à 70 millions, et que nous désirions récupérer cet argent qui est hors budget 1937. M. Georges Bonnet fut très

aimable, comme quelqu'un qui ne veut pas payer. (Sourires) Il nous a autorisés à prendre 50 millions sur le crédit de combustible de la loi de 1934. Nous avons accepté en demandant à M. le ministre des finances de nous promettre de nous rendre - dès qu'il aurait à sa disposition quelques crédits supplémentaires - les 50 millions, qui en tout état de cause étaient à notre disposition, et nous rembourser les 70 millions que nous avons dépensés d'une façon imprévue. Nous avons quelques espoirs d'aboutir en ce sens.

Ainsi, l'Italie a 43 bâtiments en Méditerranée. Nous pouvons être surpris de cet important tonnage mais, d'autre part, nous devons nous en réjouir. En effet, les bâtiments de guerre, instruments de combat sensibles et fragiles, sont très fatigués par la mer. Un contre-torpilleur qui passe trois mois en mer doit être sérieusement revisé en cale sèche. La France, à la rigueur, peut se permettre ces exercices car elle a un budget de 50 milliards. Mais l'Italie n'a qu'un budget de 20 milliards, en déficit depuis 7 ans de 5 ou 6 milliards, et une réserve d'or qu'elle avoue être de l'ordre de 2 milliards et demi. Autant dire que cette réserve est inexistante si nous la comparons à nos 55 milliards. Réjouissons-nous donc que l'Italie prenne part à cette patrouille en Méditerranée. D'une part, si un incident devait se produire, il est souhaitable que l'Italie prenne ses responsabilités; d'autre part, cette campagne lui permettra de se rendre compte, en temps de paix, que la guerre est une chose très coûteuse.

M. LE PRESIDENT. - Monsieur le ministre, je vous remercie au nom de la commission de la marine de l'exposé très complet que vous venez de faire en réponse au questionnaire que nous vous avons adressé. Si vous le permettez, je vais maintenant donner la parole à ceux de nos collègues qui désirent vous poser des questions particulières.

La parole est à M. Leblanc.

M. LEBLANC. - Au sujet de la défense côtière de l'Algérie, j'aimerais, monsieur le ministre, que vous me disiez comment il se fait qu'on ait installé devant le port de Bône ces immenses réservoirs à mazout de couleur argentée, qu'on aperçoit de 25 milles en mer. Ils sont construits au pied de la Kasbah et, à mon avis, il eut été possible de les abriter derrière un vallon.

M. CAMPINCHI, ministre de la marine. - Les mêmes constructions existent à Berre et à Ajaccio et il est certain qu'elles sont à la merci d'un raid d'aviation. Notez, par contre, qu'elles sont toutes protégées par des batteries de D.C.A.

Je dois vous déclarer, d'autre part, que les réservoirs souterrains constituent un luxe que nul pays au monde ne saurait s'offrir. Nous en avons construit quelques uns à Brest, à Bizerte et à Toulon, mais ce sont des constructions extrêmement coûteuses. Considérez, d'autre part, que ces réservoirs souterrains ne sont pas, malgré tout, à l'abri de

telle ou telle bombe de gros calibre qui pourraient ou les détruire ou en obstruer l'entrée.

préoccupée de... A ce propos, je vous dirai qu'un jour j'ai visité les souterrains de la Banque de France, sous la conduite d'as de M. Moret, gouverneur. Une simple pression sur un contact fait électrique fait se déplacer une masse de maçonnerie énorme, donnant accès à une salle immense pouvant contenir 2.000 personnes et dans laquelle est gardé notre patrimoine national. J'ai demandé naïvement à M. Moret ce qu'il se passerait si un obus tombait à cet endroit : " On ne pourrait ni entrer, ni sortir et nous risquerions fort de périr asphyxiés. " Monsieur Leblanc, la même réponse peut être donnée à la question que vous m'avez posée, concernant les réservoirs souterrains.

enfoncés à une grande profondeur.

M. LEBLANC. - Vous parlez de camouflages. Il est très difficile de peindre ces réservoirs dans une couleur qui cette teinte argent qui s'approche de 10 milles de mètres.

M. LA MICHÉE. - Je possède une île nommée de Bizzete et d'Ajaccio; tout n'appartient pas à des personnes nationales; nous comptons actuellement 115.000 tonnes de acquisitions privées.

M. MARCHAL-BINETTE. - Pourquoi ne pouvons-nous pas au développement de notre flotte pétrolière plutôt que de multiplier les réservoirs à terre, nous renoncer. Cette flotte, à mon avis,

La marine, - en tout cas l'Etat-major, - s'est beaucoup préoccupée de la question qui m'est posée de façon précise, et nous sommes arrivés à cette formule qu'il est préférable de disseminer les parcs à mazout; il n'est pas nécessaire de les faire aussi profonds, mais il convient de bien les camoufler sous la terre; si vous avez à 800 mètres de Toulon un réservoir à mazout, à 3 mètres de terre, ce n'est pas coûteux; si vous en avez un autre à 500 ou 600 mètres dans une direction latérale cela peut être gênant; mais l'essentiel est de ne pas les laisser repérer, mais cela peut être assez facile si la défense des ports fait son devoir. Vous avez donc tout à fait raison; c'est une solution à laquelle on a pensé à un moment, et c'est certainement moins coûteux que l'enfouissement à une grande profondeur.

M. LEBLANC. - Vous parlez de camouflage. Il eût été bien facile de peindre ces réservoirs dans une autre couleur que cette teinte argent qui s'aperçoit à 15 miles en mer.

M. LE MINISTRE. - Je parlais tout à l'heure de Bizerte et d'Ajaccio; tout n'appartient pas à la défense nationale; nous comptons actuellement 115.000 tonnes de réquisitions privées.

M. MARTIN-BINACHON. - Pourquoi ne pousse-t-on pas au développement de notre flotte pétrolière plutôt que de multiplier les réservoirs à terre, même camouflés. Cette flotte, à mon sens,

même du point de vue de la guerre, est tout à fait insuffisante pour approvisioner vos navires. Si on objecte la vulnerabilité, je répondrai que les réservoirs à terre sont tout aussi vulnérables.

M. LE MINISTRE. - Bien que cette question des parcs à mazout n'ait pas été prévue, je puis vous donner, - sans improviser, car c'est une des plus préoccupantes qui soit, - quelques renseignements. Nous en avons parlé au Comité permanent de la défense nationale.

L'Etat-major général a fixé notre tonnage de guerre en combustible à 10 ou 11 millions de tonnes; mais nous sommes bien loin de ce chiffre. Je puis vous dire, - sans rien dramatiser - que la marine, par exemple, a deux mois de réserve de mazout. C'est très loin de ce que nous souhaiterions avoir. L'Air a trois mois. Il n'y a rien là d'inquiétant cependant, - parlant toujours dans l'éventualité redoutable d'une guerre, - car nous sommes liés à la politique de l'Entente cordiale. Mais il est évident que si nous n'avions pas la liberté de nos communications par mer, nous ne pourrions tenir avec une réserve aussi faible. Il ne faut pas compter que l'Angleterre pourra toujours compléter notre tonnage en combustible, du point de vue naval, et d'autre part, l'Etat-Major a envisagé trois éventualités : un conflit avec l'Italie, un conflit contre l'Italie et l'Allemagne, un conflit où nous aurions, de plus, à lutter contre l'Espagne.

Je fais allusion à l'Allemagne et l'Italie. Il est évident que ces deux pays n'ont pas les mêmes préoccupations que

la France et l'Angleterre qui ont déjà 40 années d'amitié, - deux nations bien différentes sans doute, mais tout de même deux vieilles démocraties parlementaires qui se sont partagées le monde colonial entre 1880 et 1900. Depuis que Delcasse a réglé, - contre l'opinion, mal avertie, - en 1899, l'incident de Fachoda et la question d'Egypte, nous pouvons dire qu'à moins d'imprévu, la France et l'Angleterre n'ont plus, sur aucun point du globe, de points de friction, alors qu'on ne saurait en dire, éventuellement, tout autant de l'Allemagne et de l'Italie. Cependant, je conviens qu'il faut raisonner, à tous points de vue comme si nous devions être seuls.

Donc, en ce qui concerne les pétroliers, il y en a un le Tann, - qui va être sur cale; il est prévu pour 4.000 tonnes. Mais dès que nous parlons de tonnage, il faut compter par milliers de tonnes; nous avons dépensé, rien que pour l'entraînement des équipages, 380.000 tonnes de mazout au cours de l'année écoulée et 67.000 hectolitres d'essence, plus 7.000 tonnes de même avec gas-oil. Mais la flotte pétrolière la plus importante du monde elle-même, la flotte anglaise, avec 5 ou 6 pétroliers, arrive difficilement à 300.000 tonnes.

M. MARTIN-BINACHON. - Je me borne à dire qu'il faut développer notre flotte pétrolière en même temps que les réservoirs à terre. J'ajoute qu'il faut également encourager la flotte marchande de façon à avoir, de ce côté, un tonnage assez important.

M. LE MINISTRE. - Je suis de votre avis. Nous nous en préoccupons.

M. ROUX-FREISSLINENG. - Vous avez indiqué tout à l'heure que, dans les environs de Bizerte existent des batteries puissantes qui permettraient de protéger notre grand port militaire. Mais, en dehors de Bizerte, surtout depuis Bougie jusqu'au Maroc, il n'y a plus du tout de défenses un peu importantes.

Les batteries que vous mentionnez sont fixes et il est donc tout à fait certain qu'on ne pourrait, avec ces batteries, arriver à protéger nos grandes villes d'Alger et d'Oran, et notamment le grand port militaire qu'on est en train de construire, de Mers-el-Kebir.

Aussi, je vous pose la question: quelle décision allez-vous prendre pour assurer cette défense ?

D'autre part, en attendant que nous ayons les batteries qui sont indispensables, - et surtout les batteries mobiles - n'y aurait-il pas lieu de prévoir une autre défense ? On peut attaquer les navires avec des batteries, des canons, mais aussi avec des avions, et ne pourriez-vous pas, en attendant, faire savoir à votre collègue de l'Air qu'il ait à nous doter d'escadres puissantes pour nous permettre de nous défendre contre les navires qui viendraient nous bombarder et attaquer nos côtes ?

M. LE MINISTRE. - Je ne reviendrai pas sur les batteries lourdes, fixes, installées aux points délicats, à Tunis, la Goulette, Bizerte, Alger, Oran, Bône, Philippeville et Bougie. La défense qui consisterait uniquement en batteries mobiles est très coûteuse, car qui dit "batteries mobiles" dit batteries qui

se déplacent rapidement, batteries ~~mauvaises~~ d'un gros calibre, et aussi batteries nombreuses. Or, permettez-moi de vous donner un chiffre : une batterie de 155 mobile coûtait 20 millions il y a deux ans. Et, vous le voyez, nous en revenons toujours à la question des crédits. Nous avons 4 batteries plus ou moins disponibles. On a vite fait le tour du budget : si vous comptez 2300 millions pour l'entretien de la flotte et 2 milliards sur le fonds des comptes d'investissement, - c'est-à-dire l'emprunt de la défense nationale - vous voyez qu'on va très vite.

D'autre part, il n'y a pas que la question calibre ; il ne suffit pas de faire un canon ; il faut des routes, des munitions...

M. ROUX-FREISSLINENG. - Des routes, nous en avons. Vous en auriez partout en Algérie.

M. LE MINISTRE. - Je connais bien la région, mais, je le répète, c'est une question de crédits.

Quant aux avions ou aux hydravions, la question pourrait être posée à mon collègue Pierre Cot qui a plus d'autorité que moi pour vous répondre sur ce point. Le ministre de la marine réclame des batteries. Tout ce que je puis vous dire c'est que depuis trois mois tout au moins, un gros effort a été fait pour aller vite. Il semble bien qu'il y ait maintenant une poigne solide, et à cet égard je puis vous indiquer la décision très grave qui a été prise de renvoyer le directeur des Etablissements de la Loire, à la suite des retards qui ont été constatés.

Cela vous indique quelle importance on a attaché à ces retards et qu'on a considéré combien ils étaient graves, quand bien même on ait pu les imputer à de multiples raisons, même techniques, et aux modifications que le ministère de la marine tout le premier a pu demander. - Vous voyez que je n'hésite pas à prendre mes responsabilités, - dans un souci de perfection, au ministère de l'Air.

Malgré tout, vous pouvez me croire, on est parvenu à obtenir certains résultats tout à fait substantiels.

M. BELLANGER. - En ce qui concerne le programme de l'Aéronautique maritime, vous avez, je crois, indiqué qu'un hydravion avait été refusé parce que sa coque était en duralumin. Or, tout d'abord, je crois savoir que, dans les aviations étrangères il existe de nombreux hydravions en duralumin. Sans doute, le duralumin se désagrège à l'eau de mer, il s'oxyde; mais l'acier aussi, et on peut en tout cas, revêtir le duralumin de peintures suffisamment protectrices ou de n'importe quel enduit protecteur.

D'autre part, il est assez étonnant que des livraisons aient pu être faites dans un métal autre que celui prescrit à la commande, sans qu'on s'en aperçoive, car il y a des inspecteurs et des contrôleurs des travaux, et il paraît difficile de substituer tel métal à tel autre, - surtout s'agissant d'un métal léger comme le duralumin, si on le compare à un métal lourd comme l'acier.

De plus, il n'y a pas intérêt, me semble-t-il à jeter l'ostracisme sur le duralumin, car s'il ne peut servir pour la coque, du moins peut-on l'employer utilement dans toutes les membrures, qui ont à résister sinon à l'eau de mer, du moins à l'air salin.

Il ne faut pas rejeter a priori tel ou tel métal.

M. LE MINISTRE. - J'ai donné ce détail tout à l'heure parce que je savais à n'en pas douter qu'un des deux appareils refusés, - d'accord entre le ministère de la marine et le ministère de l'air, - l'avait été pour cette raison, - non pas que la coque était en duralumin, mais que certaines parties de la coque qui devaient être en acier, de toute nécessité, étaient en métal plus léger.

Quant à vouloir jeter le discrédit sur un métal quelconque, personnellement, moi qui ne suis ni un technicien, ni un ingénieur comme certainement le sont quelques uns d'entre vous, croyez qu'il n'en est rien; mais la décision à laquelle j'ai fait allusion a évidemment été prise par des techniciens qui avaient ce qu'ils faisaient, et non seulement on a rendu l'hydravion, mais une sanction a été prise.

En tout cas, je partage quant à moi votre opinion et je considère qu'il est singulier qu'on puisse livrer un appareil dont une ou plusieurs parties devaient être en acier et se trouvaient être en duralumin, - métal qui, sans doute a ses qualités : duralumin ne veut-il pas dire "dur et aluminium", -

mais qui, pour certaines parties très importantes de l'appareil, ne répondait nullement aux conditions prévues au marché.

Une sanction a été prise, je le répète et l'un des appareils a été rendu. On n'y reviendra pas deux fois.

M. LAURENT EYNAC. - Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire quel est le total des retards en matière de livraison de matériel aéronautique maritime ?

J'aurais voulu savoir l'importance de ces retards par rapport aux dates qui avaient été fixées par la marine pour la livraison des différents matériels ?

M. LE MINISTRE - Je ne veux pas engager sur cette question une controverse avec M. Laurent Eynac, car il sait à merveille ce dont il parle; mais je vous assure que cette question a retenu, dès mon arrivée au ministère toute mon attention. J'ai un dossier très important à cet égard, et c'est le premier à l'étude duquel je me suis appliqué il y a quatre mois.

Il y a des retards allant de 3 semaines à 6, 7 et 8 mois. Il est difficile de mettre sous une même accolade des chiffres se rapportant à des objets bien différents ; mettons que, dans l'ensemble, il y a des retards de 3 à 5 mois, retards que M. Pierre Cot regrette autant que moi. J'en ai parlé avec lui en toute liberté. Je lui ai dit : "vous êtes mon constructeur, je vous donne l'argent, livrez-moi les appareils dans les délais prévus et dans le meilleur état", - car ayant revu les marchés, j'ai constaté que la marine elle-même - vous voyez que je vais loin et que je sais prendre les responsabilités, - mais les mi-

nistres sont indivisibles, - j'ai constaté dis-je que la marine elle-même et l'Etat-major en matière d'aviation, avaient une part de responsabilité dans ces retards. C'est qu'en effet, en matière d'aviation, ce n'est pas comme en matière navale : un bateau est lancé suivant un type déterminé, et une fois ce type bien établi, on n'y apporte guère de modifications, ou du moins ne le fait-on que dans certaines limites. Un bateau qui a navigué pendant 10 ans n'est pas un vieux bateau, tandis que tel appareil d'aviation qui a déjà un an d'existence, - M. Laurent-Eynac ne me démentira pas, - est déjà un vieil appareil.

Nous avons de très bons croiseurs qui sont encore excellents après 10 ou 12 ans. Il faut de 25 à 26 ans pour que les 26.000 ou les 35.000 tonnes soient considérés comme vieillis et disparaissent. Les unités légères vieillissent à 20, 16 ou 13 ans. Au contraire, les hydravions, les appareils de chasse, d'exploration, de bombardement, vieillissent en 6 mois, quelquefois plus vite. C'est pourquoi un Etat-major peut, quelques jours seulement après avoir passé une commande, réclamer déjà des modifications, et de ce fait, des retards peuvent s'ensuivre.

Sur ce point, le ministre de l'air m'a éclairé. J'étais, à cet égard, comme le public qui s'étonne des retards, parce qu'il ne sait pas qu'en matière d'aviation, tout change très vite et que des modifications peuvent intervenir dans l'exécution d'un programme, à tel point que celui-ci doit être entièrement repris.

Il y a donc des retards; ceux-ci, je le répète, vont de 2 à 6 ou 7 mois. C'est très regrettable, mais je dois ajouter

que l'on constate, depuis quelque temps, au ministère de l'air, une réelle énergie; les prototypes sont étudiés très sérieusement et tous les efforts sont faits en vue d'aboutir à des réalisations.

M. LAURENT-EYNAG.- En ce qui concerne le pétrole, je dois dire que je considère la question comme très grave. En effet, ni les stocks de la défense nationale, ni ceux imposés aux industriels privés par la législation actuelle au sujet de l'octroi des licences, ne sauraient suffire; ils seront épuisés après quelques semaines de guerre. Par conséquent, la suggestion de M. Martin-Binabhon en ce qui concerne la flotte pétrolière, comme toutes celles qui ont été faites à cet égard et qui se sont heurtées à des objections du Conseil supérieur de la défense nationale, devraient, je crois, faire tout de même l'objet d'études sérieuses, en vue d'aboutir maintenant à des conclusions.

Le stock de la défense nationale, - qu'il s'agisse de la guerre, de l'air ou de la marine, - sera épuisé, je le répète, en quelque semaines de guerre. Pourquoi ?... Il suffit d'y réfléchir quelques instants : le développement du tonnage des bateaux, d'une part, celui de la motorisation dans l'armée, d'autre part et enfin la grande puissance et le rayon d'action de plus en plus étendu de l'aviation font aboutir au même résultat : une consommation d'ordre astronomique en matière d'essence, qu'il s'agisse de l'armée, de l'air ou de la marine.

En présence d'une telle situation, nous ris-

qu'on sait à un moment donné, - surtout si nos alliances ne jouent pas, je n'envisage pas le cas en ce qui concerne l'Angleterre, mais les Etats-Unis dont vous connaissez l'état d'esprit, - de nous trouver aux prises avec les plus graves difficultés.

Dans la dernière guerre, à la fin de 1917 et au début de 1918, la situation était toute différente, et il a fallu cependant une intervention personnelle du chef du gouvernement français auprès du président de la République des Etats-Unis pour obtenir que la flotte américaine, qui commerçait sur le Pacifique vînt dans l'Atlantique en vue de parer aux besoins urgents de la France sur ce point.

Aujourd'hui les choses sont bien changeées, et nous pouvons avoir une certaine inquiétude en face de cette consommation d'essence astronomique qui brûlera nos stocks en quelques semaines.

M. LE MINISTRE. - M. Laurent-Eynac a bien raison de dire que cette question est des plus angoissantes. L'Etat-major de la marine a considéré que son stock de guerre devait être porté, dès le temps de paix, à 1.800.000 tonnes. Nous en sommes loin. Les réservoirs souterrains construits en France peuvent contenir 700.000 tonnes environ. Ce n'est pas mal, mais ils ne sont pas tous pleins. Il y a à peu près 535.000 tonnes; 54.000 tonnes sont attendues d'un jour à l'autre; cela fait donc près de 600.000 tonnes. Quant à la requisition, on peut estimer qu'elle doit donner, en considérant largement les choses, un chiffre assez supérieur à 100.000 tonnes - en tout cas au moins 110.000

tonnes; cela fait un total de plus de 700.000 tonnes, mettons 725.000 tonnes. L'existant, - pour employer le terme, - est donc de 2 mois environ, et non pas de 6 à 8 mois, comme le conseil supérieur de la guerre estime qu'il devrait être. Mais il faut considérer qu'en dehors de la marine, il y a les besoins de l'armée, pour la motorisation, ceux de l'aviation. Voyez à quoi tout cela entraîne au point de vue financier. Et alors, vous retombez du stockage dans le domaine politique.

M. Laurent Eynac nous disait tout à l'heure que nous pouvions prévoir l'appui de l'Angleterre. Sans doute, mais en matière politique, tout arrive; les ménages les plus unis arrivent soudainement à se trouver désunis. Il faut compter aussi que nous pouvons avoir à nous trouver en face du Japon, nouvellement accolés à l'Italie et à l'Allemagne. Des frictions peuvent surgir.. Je ne veux pas insister, mais l'Etat-major s'est préoccupé - et d'une façon toute récente, - de la question, avec les ministres responsables.

Il y a alors les combustibles de remplacement. Cela peut paraître étonnant, mais les techniciens ont envisagé la question; on arrive bien à brûler du bois pour faire marcher les autos. Le ministre de la Défense nationale, qui suit de très près ces questions, ne perd pas de vue la possibilité d'utiliser les combustibles de remplacement. Mais, encore une fois, si la France devait être entraînée dans une guerre sans l'appui de l'Angleterre et de l'Amérique, il n'y a pas de lutte possible, du point de vue du ravitaillement en pétrole, après deux mois.

Nous sommes des hommes politiques, nous n'avons pas seulement pour nous documenter la lecture des journaux et des livres, nous savons que jamais la France n'a été victorieuse sans la maîtrise de la mer. A un moment donné nous avons eu Trafalgar en même temps qu'Austerlitz.

J'ai là un graphique qui montre, à l'heure où je parle, quel est l'état de nos combustibles ; sur l'Atlantique, à Cherbourg, Brest, Lorient, Casablanca, 350.000 tonnes; c'est beaucoup mieux que sur la Méditerranée, où à Toulon, Bizerte et Ajaccio, nous n'avons que 165.000 tonnes, plus 104.000 tonnes pour le service courant et les stocks commerciaux. Un gros effort se poursuit.

M. MARTIN-BINACHON; - L'Italie et l'Allemagne sont moins riches que nous, et cependant...

M. LE MINISTRE. - Je puis vous donner, à une tonne près ce qu'il y a en Italie et en Allemagne. D'une façon générale, devant une commission aussi informée que la vôtre je me considère plutôt comme un élève à certains égards, mais depuis quatre mois que je suis au ministère, je me suis livré à un travail acharné et je me suis renseigné. Il y a tout de même, en ce qui concerne l'Italie, un certain plafond. Quand on nous parle du "Vittorio" et de ses 35.000 tonnes, nous en reparlerons dans quatre ans.

Il y a un plafond, aussi, en ce qui concerne l'Allemagne, qui fait un effort désespéré et trouve moyen, par le génie financier de M. Schacht et grâce à un simple jeu de monnaie à l'intérieur

de dépenser 200 milliards de francs depuis deux ans. Mais qui sait si une telle politique, même dans un pays aussi discipliné par nature que l'Allemagne, ne risque pas d'aboutir, demain, à un effondrement catastrophique, du point de vue financier ?

En ce qui concerne l'Italie, - j'étais en Espagne en juillet 1935, au moment du conflit éthiopien, - il ne faut pas oublier, et sans être un technicien cela m'a frappé, qu'elle a pu faire, malgré tout le tonnage anglais en Méditerranée, - 800.000 tonnes, - reculer l'Angleterre à ce moment. Aujourd'hui nous dit-on, nous devons envisager d'avoir ensemble contre nous l'Italie et l'Allemagne, soit encore 120.000 tonnes dans une seule année. Malgré cela, je crois qu'actuellement, nous n'avons pas d'inquiétudes à avoir; mais en 1941, la situation deviendra critique et il sera trop tard pour construire. C'est donc maintenant qu'il faut y penser, et c'est vous commission de la marine qui devez apporter, à cet égard, votre concours aux ministres qui se seront peut-être succédé d'ici là, alors que vous, commission, vous demeurez et pouvez exercer votre contrôle vigilant. Si en 1941 nous sommes au sommet de notre courbe, soit 600.000 tonnes, à ce moment l'Allemagne et l'Italie auront également 600.000 tonnes. Je demande donc aux commissions des deux chambres de penser à 1941. Actuellement, et l'année prochaine encore, cela va, mais après ?...

Notre presse, certainement de bonne foi, nous fait peur parfois et nous excite. Mais tant mieux si elle nous excite en nous faisant peur. Il est peut-être bon parfois, sinon de se

montrer pessimiste et de voir tout en noir, mais du moins d'être réaliste. Et ~~en~~ n'est peut-être réaliste que de voir bien en face la situation telle qu'elle est. Voyons donc quel est notre tonnage en fonction de celui de l'Allemagne et de l'Italie.

Nous avons, en France, en 1937, comme bâtiments de ligne, cuirassés et grands croiseurs, - 140.000 tonnes, alors qu'il n'y en a que 50.000 en Italie et 30.000 en Allemagne.

En 1938, la France, avec le "Strasbourg" aura 26.500 tonnes de plus; c'est donc au moins 160.000 tonnes, jusqu'en 1939. Mais, à ce moment, l'Italie quand elle aura en service le "Vittorio" et le "Vittorio Veneto", disposera en plus de 2 fois 35.000 tonnes, soit plus de 110.000 tonnes.

**M. MARTIN-BINACHON.** - Et pendant ce temps, vos vieux "Courbet" disparaissent.

**M. LE MINISTRE.** - Vous avez raison. Nous perdons quelque 30.000 tonnes et de 160.000 tonnes à fin 1938, nous descendons, fin 1939, à 120.000 tonnes, alors que l'Italie, avec le "Dulio" et le "Doria" arrive à 160.000 tonnes. Mais, en France entrent alors en service le "Richelieu" et le "Jean-Bart" - si bien que, pour nous résumer sur ce point, nous avons, en 1941, ~~encore~~ comme bâtiments de ligne : France, 160.000 tonnes, - Italie, 160.000 tonnes, - Allemagne, 155.000 tonnes.

C'est troublant.. Et en 1941, la commission de la marine aura d'autres questions poser à d'autres ministres qui ne dormiront pas ou qui dormiront mal.

M. MARTIN-BINACHON. - Come vous le dîtes, monsieur le ministre, c'est troublant. Et il importe que vous soyez prêt bien avant 1941. A cet égard, en ce qui concerne les porte-avions, je voudrais savoir quel est le type auquel vous vous êtes rallié.

M. LE MINISTRE. - Le porte-avions qui va être mis sur cale, - disons, pour être net, en juin 1938, - est encore dans le domaine des études, mais d'études avancées tout de même. C'est dans les derniers ~~moments~~ moments qu'il faut apporter la dernière "finition", si vous me permettez ce mot. L'un des porte-avions sera un prototype; l'autre ira plus vite et flottera en 1941.

M. MARTIN-BINACHON. - C'est un 22.000 tonnes.

M. LE MINISTRE. - Cela finira par faire 22.000 tonnes, comme le Béarn. Mais vous aurez un croiseur tout récent. Ce qui doit vous rassurer tout de même, c'est que les Italiens n'ont pas de porte-avions.

M. MARTIN-BINACHON. - Leur thèse n'est pas la même que la nôtre. Ils estiment qu'en Méditerranée, ils ont la possibilité, avec leurs avions et étant donné leur rayon d'action, de se passer de porte-avions. Ont-ils tort? Ont-ils raison? en tout cas je les comprends. Tandis que nous, outre la Méditerranée, nous avons l'Atlantique, et je crains pour nos relations avec l'Afrique qui se feront plus par l'Atlantique que par la Méditerranée.

M. LE MINISTRE. - Soyez assuré que vos préoccupations sont partagées par ces messieurs comme par moi-même.

M. COTY. - Je m'excuse de porter le débat sur un fait particulier, mais une grande partie de nos stocks de mazout sont au Havre et à Rouen. Avec M. Veyssiére, qui est ici, M. Leon Meyer et d'autres personnes nous nous sommes trouvés en compagnie de principaux industriels du pétrole qui nous ont exprimé l'émotion ressentie par tous nos concitoyens à la vue de ces réservoirs, si visibles, admirables points de mire, et qui constituent un très gros danger à tous égards.

Un de ces industriels nous disait que, quant à lui, il se chargeait, à des conditions qui nous ont paru fort peu onéreuses, d'abriter les réservoirs sous les falaises, au Havre, comme cela a lieu à Rouen. Nous avons été fort émus de ces observations et, avant même votre arrivée au pouvoir, nous sommes allés avec M. Meyer, M. Veyssiére et quelques autres au ministère de la marine où nous avons signalé ce point. Je ne sais pas si, depuis, l'installation dont il s'agit a été envisagée, et je voudrais tout de même, - sans être trop absolu dans les solutions qu'il convient d'apporter à ce problème, - qu'une certaine dissémination fût prévue et réalisée dans les emplacements de ces réservoirs qui renferment un stock considérable, et qui sont singulièrement placés, constituant un danger très grand, plus encore peut-être, en cas de conflit, par terre que par mer. Il y a certainement quelque chose à faire pour abriter ces réservoirs et je vous demande très instamment, monsieur le ministre, de

noter mes observations.

D'autre part, permettez-moi de poser une question qui m'a été suggérée par les observations intéressantes que vous avez formulées tout à l'heure.

Vous nous avez donné l'état de nos existants en mazout, - et ceci dans l'hypothèse où aucun de nos réservoirs ne serait bombardé et détruit. Possédez-vous quelques renseignements en ce qui concerne les stocks de nos adversaires éventuels, et plus spécialement de l'Allemagne ?

M. LE MINISTRE. - L'Allemagne, vous ne l'ignorez pas, pour tout ce qui concerne la guerre, nous a habitués à des miracles; en matière d'artillerie, par exemple, rappelez-vous la Bertha. Au point de vue de la chimie, c'est vraiment le pays où cette industrie a été portée à son plus haut degré de développement et il n'y a pas en France quoi que ce soit qui ressemble aux laboratoires allemands. Il y a là un potentiel industriel énorme; d'autre part, comme les Allemands sont des gens très fermés qui ne font pas connaître par la voie du Journal Officiel de l'Empire ce qu'ils font, il est très difficile d'avoir des renseignements et nous pourrions avoir, avec eux, des surprises. Rappelez-vous que c'est chez eux que les gaz sont nés. Je n'ai pas de chiffres présents à la mémoire, mais je sais qu'ils font un très gros effort pour créer du combustible synthétique. Je ne veux pas engager une discussion sur ce point, car je suis véritablement incompetent, je sais seulement

que, jusqu'à présent, du moins, cette production revient à un prix très élevé. Néanmoins, c'est vers le combustible synthétique que les Allemands se sont orientés. La question est surtout du ressort de M. le ministre de la Défense nationale, M. Daladier. Nous en avons parlé au dernier comité permanent de la Défense nationale. Nous-mêmes nous faisons quelque chose dans ce sens, mais la réalisation du combustible synthétique en France, est très coûteuse et elle ne paraît pas être parvenue à la phase d'exécution. Je ne parle pas du gazogène, car il paraît que, dès maintenant ~~xxxxxx~~ on peut prévoir, de ce fait, un allègement de 400.000 tonnes de combustible liquide. C'est presque incroyable.

En ce qui concerne l'Italie, elle ne produit pas un litre de pétrole, ce qui peut nous rassurer un peu, du point de vue de ce qu'on peut craindre ou souhaiter du pays du Duce. Je connais très bien l'Italie, où j'ai beaucoup voyagé, - peut-être plus qu'en France, me réservant à cet égard pour mes vieux jours, - et c'est un pays où vous ne trouverez pas un gramme de pétrole ou de charbon. Le sous-sol n'existe pas, et il faut tout importer. Donc, à moins de nous trouver en face d'un fou... et nous n'avons même pas le droit de parler ainsi, car Mussolini, malgré la pauvreté des moyens financiers dont il dispose, a trouvé le moyen de faire reculer l'Angleterre et les 53 peuples réunis à Genève...

M. MARCEL CACHIN. - Cela ne durera pas autant que les impôts.

M. LE MINISTRE. - Dans ce pays où je suis alle dix à douze fois depuis quinze ans, on est arrivé à faire des miracles, et il faut bien y penser si nous devons craindre un conflit. Voilà un pays qui ne respire que par un poumon, la Méditerranée, alors que la France a 2.000 kilomètres de côtes et possède tout au moins la sécurité sur un côté. L'Italie, malgré tout se trouve enfermée entre Suez et Gibraltar, dans cette "mare nostrum"; elle n'a pas de quoi manger, pas de sous-sol, et même, peut-on dire, pas de sol... Et cependant, dès que vous franchissez le grand St Bernard, vous voyez, au flanc de la montagne où la terre a été apportée à dos d'homme, pousser partout des fleurs ou des légumes. Cela témoigne d'un effort qui doit nous inspirer d'utiles réflexions sur ce que l'Italie pourrait, malgré tout, être capable de faire.

M. COTY. - Et au point de vue du rythme des constructions navales en Italie et en Allemagne, avez-vous des renseignements ?

M. LE MINISTRE. - En Allemagne on construit un sous-marin en huit mois; en Italie, le rythme est un peu moins rapide. Chez nous, quand nous allons vite, il faut 12 mois, et 18 mois quand nous n'allons pas très vite.

M. COTY. - Nous avons, chez nous, deux obstacles : le premier, c'est l'obstacle financier; le second, c'est le rythme trop lent des constructions.

M. LE MINISTRE. - Nous avons des sous-marins sur cale de trois ou quatre ans ; cela provient de ce fait qu'on a ajourne la construction d'une tranche pour passer à une autre. Cela ne paraît peut-être pas très normal, mais nous avons dû mettre en service 2 navires de 26.000 tonnes à six mois près. Il est bon aussi de faire une flotte plus homogène de croiseurs et de contre-torpilleurs de 2300 tonnes. Nous sommes donc gênes du point de vue financier, cela n'est pas douteux. En ce qui concerne le rythme proprement dit des constructions, - les hommes de gauche qui sont ici me pardonneront ces observations, ils savent que je ne suis pas suspect, mais il ne faut pas avoir peur de dire ce qui est - nous avons traversé une période politique qui, si les choses ne tournent pas d'une autre façon, pourrait être considérée comme une pre-revolution réalisée par l'évolution. L'opinion publique a été troublée; au point de vue politique et social nous avons connu une agitation qui, heureusement, semble s'être calmée, car nous sommes, aujourd'hui, très loin de l'époque de juillet et août 1936, où il y avait 1.100.000 ouvriers en grève à la fois, ce qui excluait toute politique de force, tant à droite qu'à gauche. Quand je suis arrivé à St Nazaire, ma première visite a été pour les chantiers. J'ai parlé à 7.000 ou 8.000 ouvriers et je leur ai dit : "je ne suis pas suspect, - ce n'est pas une précaution oratoire, - mais on a fait beaucoup pour l'ouvrier".  
*et peut-être cette réflexion est-elle à faire, mais*  
aujourd'hui *la finance et l'Etat ne permettent pas*

de faire tout ce que nous voudrions; malgré cela, il est regrettable, - et personne, de l'extrême-gauche à l'extrême-droite ne peut me démentir, - qu'un ouvrier qui a travaillé cinquante ans de suite puisse à peine mettre de côté de quoi se constituer quelques milliers de francs de rente annuels. <sup>y</sup> S'il parvient c'est qu'alors il est plus intelligent, qu'il a pu franchir le stade de l'ouvrier et devenir petit patron."

M. COTY. - J'étais dans la région à ce moment; vous avez prononcé un discours très courageux.

M. LE MINISTRE. Je leur ai dit encore : "Il est tout de même certain que, dans les chantiers navals français on construit 50 % moins vite que dans les chantiers nordiques, par exemple, beaucoup moins vite quid dans les chantiers anglais, et cela n'est pas normal." Beaucoup se sont étonnés qu'un ministre du front populaire parlât ainsi, mais - et je me tourne vers M. Coty dont l'interruption me prouve qu'il comprend bien la situation et dont l'observation est le grano salis dans ce débat, - ai-je ajouté : "il ne s'agit pas de savoir en ce moment si je suis ou non front populaire; il saurait être question en ce moment de couleur politique, mais de défense nationale. Le gouvernement organise une enquête à laquelle le haut patronat comme la C.G.T prend part; mes intentions sont pures; les résultats de cette enquête, quand ils seront connus, nous départageront.,

Et maintenant, je dois dire qu'à mesure que nous nous éloignons de cette période de troubles sociaux, une certaine euphorie s'est produite; la situation est à présent toute différen-

te; elle est, peut-on dire, tout à fait réconfortante; non seulement j'ai visité à St Nazaire, les chantiers navals, mais je me suis rendu à Toulon; j'y ai séjourné trois jours. En trois jours on peut s'informer, et je dois dire que l'état présent des chantiers navals et des arsenaux est de tout premier ordre.

M. MARCEL CACHIN. - Il serait injuste d'attribuer au front populaire la diminution de la production. J'ai toujours entendu dire - j'appartiens à un pays maritime, un modeste port breton, - que la construction navale en Angleterre était beaucoup moins chère qu'en France, - et ce, depuis soixante ans. Par conséquent, le front populaire n'y est pour rien.

Je me suis toujours demandé pourquoi les Anglais construisent plus rapidement que nous, car, en somme nos ouvriers français, nos charpentiers de navires, nos ouvriers du fer sont infiniment supérieurs, - à mon sens, du moins, - aux ouvriers anglais. Ils ont une technicité beaucoup plus grande, et je ne comprends pas, je l'avoue, comment entre l'Angleterre et nous il peut y avoir une différence de 100 à 50. Nous devons avoir, j'imagine, un outillage inférieur, car la main d'œuvre française ne le céde en rien à la main d'œuvre anglaise.

M. MARTIN-BINACHON. - Le rendement est meilleur en Angleterre.

M. MARCEL CACHIN. - Pourquoi ?...

M. MARTIN-BINACHON. - Nous en découvrions un jour;

ce n'est ni le lieu, ni l'heure.

**M. FILHOL DE CAMAS.** - Je me permets de signaler qu'en dehors du gaz des forêts et de l'essence synthétique, pour compléter au manque de combustible liquide en cas de guerre, il y a en France, une autre source : ce sont les schistes bitumineux.

Un quart de notre sous-sol renferme des schistes bitumineux; sans doute, du point de vue économique, le rendement n'est-il pas très très intéressant, mais c'est tout de même de l'argent qui ne sort pas du pays, et quand on n'a pas autre chose à sa disposition, cela peut tout de même être à considérer.

Je m'étais occupé de cette question, il y a 25 ans et j'ai fait une remarque, - peut-être n'est-elle pas très justifiée, mais elle présente cependant un certain intérêt - au point de vue de la richesse des terrains susceptibles de contenir de l'huile de schiste : j'ai remarqué que dans les grandes régions pétrolières, aussi bien en Europe qu'en Mésopotamie, au Caucase, dans le sud de la Russie, vous trouvez quantité de mots dont le radical est le "béka" : c'est ainsi que vous avez les régions du Baïkal, de la Volga, de la Caspienne (là c'est, ainsi que cela arrive souvent en linguistique, le "beka" inverse) En Roumanie, n'avez-vous pas Bucarest ? Et je me suis posé cette question : la présence de ce radical "beka" n'est-elle pas liée à celle de manifestations pétrolières qui se seraient produites à des époques déterminées ? N'en trouverait-on pas trace en France ? J'ai cherché dans le Morbihan et le Finistère, et je

n'en en ai pas trouve dans le Finistère parce que là, il faut le dire, la géologie est une véritable "pagaille", mais dans le Morbihan j'ai trouve des termes qui peuvent être considérés comme présentant un rapport évident avec le pétrole, si l'on veut bien remarquer <sup>l'angl</sup> ~~ces~~ mots la présence de ce fameux radical. Il y aurait peut-être lieu d'orienter des études en ce sens.

M. LE MINISTRE. - C'est, en effet, très curieux : c'est la recherche du pétrole par l'anthropologie, ou tout au moins les analogies en matière de linguistique.

M. LE PRESIDENT - Monsieur le ministre, nous vous avons gardé très longtemps; vous nous excuserez, mais c'est le fait de notre ardeur en matière de défense nationale. Nous vous remercions de l'amabilité que vous avez mise à répondre à nos questions.

M. LE MINISTRE. - Vous me permettrez, au contraire, de vous remercier de votre bienveillance dont j'avais le plus grand besoin.

(M. le ministre quitte la salle des délibérations de la commission.)

-----

COMMISSION DE LA MARINE

Séance du Mardi 7 Décembre 1937

Audition de M. le Ministre de l'Air

PRESIDENCE DE M. BERGEON,

Vice-président.

La séance est ouverte à 15 heures 30.

(M. Pierre Cot, ministre de l'air, et M. Volpert, directeur des constructions aériennes, sont introduits.)

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le ministre, nous vous remercions d'avoir bien voulu répondre à notre appel. Notre commission de la marine s'est toujours attachée à suivre de près le développement de l'aviation navale. Au cours de son audition, M. le ministre de la marine nous a parlé de certains retards qui ont paru anormaux, pour la livraison des appareils de série. Il nous a parlé également d'inquiétantes malfaçons. Comme tout le contrôle des fabrications est dans les attributions du ministre de l'air, nous avons pensé que le plus expédient était de vous prier de venir devant la commission pour nous donner quelques explications.

D'autre part, certains des membres de la commission ont également envisagé la situation de l'aéronautique de coopération, qui doit éventuellement participer aux opérations.

navales qui pourraient avoir lieu sur la côte de l'Afrique du Nord. Telles sont les questions qui préoccupent la commission, et nous vous serons obligés de bien vouloir nous donner les explications nécessaires.

M. PIERRE COT, ministre de l'air.- Monsieur le président, je suis heureux d'avoir cette occasion de vous faire un petit tableau de notre industrie aéronautique, ou plus exactement de la partie de cette industrie qui travaille pour la marine.

Vous avez été justement préoccupés par certains retards. Je dirai d'abord que vous avez eu raison de parler de retards "anormaux", car il faut nous attendre malheureusement, en matière d'aviation, à ce qu'il y ait presque toujours des retards que j'appellerai normaux. Nous ne travaillons pas, en effet, comme les constructions navales, qui emploient des techniciens éprouvés, qui peuvent mettre complètement au point leurs études avant de lancer leurs constructions. En matière d'aviation, il faut toujours se tenir à l'extrême pointe d'avant-garde de la technique, il faut que nous soyons toujours un peu en avance sur ce qui est acquis par la science. Il en résulte que, lorsque nous lançons nos prototypes, et même nos séries, il se produit parfois des retards, qui existent d'ailleurs dans toutes les industries aéronautiques du monde entier.

J'ajoute que, pour tenir en haleine nos industriels, nous leur imposons souvent des délais que nous savons très bien ne pas devoir être observés d'une façon certaine. Évidemment, nous devons essayer de remédier à ces inconvénients, mais il faut nous attendre, en matière de constructions aériennes, à des retards qui ne se produisent pas pour les matériels de la guerre ou de la marine, qui sont des matériels mieux connus, et qui d'autre part bénéficient, surtout lorsqu'il s'agit d'une administration ancienne et forte comme celle de la marine, d'une expérience technique et administrative qui fait encore défaut au ministère de l'air.

Quoi qu'il en soit, nous avons cette année des retards qui sont impressionnantes. Nous pensions pouvoir livrer à la marine, au cours de cette année 1937, de 180 à 200 appareils. Nous avons, à l'heure présente, à peu près 80 appareils livrés; une douzaine le seront encore d'ici la fin de l'année. Par conséquent, le retard est tel que nous avons, sur nos prévisions une diminution de l'ordre de 50 p. 100. Vous voyez que je ne vous cache rien.

Quelles sont les causes de ce retard ? En dehors des causes d'ordre général que je viens d'indiquer, il provient de difficultés d'ordre assez différent que nous avons trouvées dans trois maisons, à propos de trois sortes d'appareils d'une part, difficultés pour le Loire - soit le Loire 70, soit le Loire 130; d'autre part, difficultés pour le

Dewoitine 373, c'est à dire pour l'aviation embarquée destinée au Béarn; enfin, difficultés relatives à la construction des appareils d'entraînement, confiée à la maison Schreck, spécialisée dans la construction des petits hydravions ou petits amphibiies, qui sont d'ailleurs d'excellents appareils d'école.

Pour les Loire, voici ce qui s'est passé. Nous avions en commande, et nous pensions obtenir cette année 7 hydravions d'exploration, qui étaient des Loire 70, et d'autre part 45 hydravions de surveillance, Loire 130. Sur ces deux types, nous avons eu des malfaçons, qui ont provoqué les retards, de sorte que ces appareils, qui auraient dû entrer cette année dans nos formations, n'y entreront qu'au début de l'année prochaine.

Sur le Loire 70, il y a eu une difficulté que je trouve normale, difficulté technique de refroidissement des moteurs. Cela normalement déjà aurait dû provoquer un retard. Mais il y a eu autre chose. Parmi les pièces destinées au constructeur, une pièce pour bâti-moteur a été livrée par un sous-traitant, la maison Chausson. Cette pièce devait être livrée en acier; elle a été livrée en duralumin. Dès que nous nous en sommes aperçus, nous avons été obligés de refaire ce travail. Il n'est pas douteux que nous avons eu là un retard grave, provenant d'une malfaçon, qui engage la responsabilité du sous-traitant, ou plus exactement de la société

chargée de la construction. Je vous indiquerai tout à l'heure la sanction qui a été prise.

Dans l'affaire du Loire 130, autre malfaçon, qui provient du défaut d'étanchéité des coques. Nous nous sommes aperçus en effet que les coques ne présentaient pas une étanchéité absolue. Nous avons demandé des explications à la Société Nationale de l'Ouest qui fabriquait ces appareils. Elle a envoyé, comme toujours, une justification. J'indique que cette justification a paru à nos techniciens tout à fait insuffisante. En effet, la Société Nationale de l'Ouest prétendait justifier l'emploi qu'elle avait fait d'un certain enduit par une meilleure protection contre la corrosion. Or, cette justification était invraisemblable, car la protection contre la corrosion est obtenue par des enduits superficiels, en couches minces, tandis que l'étanchéité est assurée par des joints plastiques épais - je m'excuse de vous donner des détails techniques dont moi-même je ne suis pas juge; mais en tout cas, il y avait là une malfaçon.

Qu'avons-nous fait ? J'ai pris la sanction la plus dure que je pouvais prendre. Comme il s'agissait d'une Société Nationale, j'ai renvoyé purement et simplement le directeur, et je l'ai remplacé par un autre directeur technique. J'ai voulu par là prendre la ~~sanction~~ nécessaire contre l'homme qui était évidemment responsable de ces malfaçons. Car il ne s'agit pas de sabotage; il ne s'agit pas non plus de

malfaçons imputables à des ouvriers ou à des contremaîtres. Il s'agit de malfaçons techniques, engageant la responsabilité du chef responsable de la fabrication. Je l'ai renvoyé, et j'espère que cela servira d'exemple pour les autres et de leçon pour l'ensemble de nos constructeurs.

Nous avons eu, pour ces Loire 70 et Loire 130, ces deux causes de retard. En d'autres temps, elles se seraient peut-être également produites, on les aurait sans doute moins sanctionnées. Mais enfin, voilà 7 hydravions d'exploration d'une part, 45 hydravions de surveillance, d'autre part, qui ont évidemment eu des retards suffisants pour qu'au lieu d'entrer en service dans le courant de 1937, ils n'entrent en service que dans les premiers mois de 1938.

J'arrive aux Dewoitine 373. Il s'agit des appareils de chasse destinés au Béarn. Nous pensions pouvoir obtenir cette année une vingtaine ou une trentaine de ces appareils. Je dois dire que là, il y a eu une erreur qui remonte à l'origine même du marché. Il s'agit d'appareils commandés il y a plus de deux ans, et à ce moment - je ne veux pas rechercher si c'est à la demande de la Marine ou sur la suggestion du ministère de l'Air, parce que cette recherche des responsabilités est toujours difficile, et en outre inutile - on a pris une procédure déplorable. On a voulu tout simplement prendre un avion que nous possédions, le Dewoitine 520, avion

de chasse destiné à l'armée de terre, et, sans faire de nouveau prototype, on s'est dit : Nous allons transformer cet appareil et en faire un avion pour le Béarn. Il a fallu mettre à cet avion une croise, qui a fait passer le poids de l'appareil de 1.400 à 2.000 kilogs. Une telle augmentation de poids, sur un avion de chasse, a eu pour effet d'en faire un appareil complètement différent, sans étude préalable, sans avoir fait de prototype. De sorte qu'on n'a en aucune manière gagné du temps; au contraire, puisqu'il a fallu, au fur et à mesure, sur la série, tout modifier et que, depuis plus de deux ans, on traîne pour arriver à mettre au point cet appareil.

Nous en sommes sortis, et à l'heure présente, il y a 11 avions terminés, pour lesquels nous ne sommes plus en difficulté avec la Marine que pour un petit détail, pour l'emplacement du pare-brise. Les marins, qui sont des gens très soigneux, veulent avoir un pare-brise qui soit placé de telle et telle façon. Mais bien entendu, si demain nous avions la guerre, nous mettrions sur ces appareils le premier pare-brise venu et ils seraient en état. D'ailleurs, M. Volpert me dit que cette petite question est maintenant réglée par conséquent, ces 11 avions viennent en plus de ceux qui jusqu'à présent avaient été livrés.

La série sort maintenant, mais nous avons eu là une difficulté provenant d'une erreur de conception à l'origine.

Il ne faut évidemment jamais penser que l'on peut transformer un avion, sans passer par un prototype. L'expérience montre que lorsque, soit à la demande de l'état-major ou des utilisateurs, soit même à la demande des ingénieurs du service technique, on veut apporter à un appareil une modification qui, en apparence ne semble pas très importante, on se lance dans une voie nouvelle et on ne sait jamais quand on en sort. La moindre modification nécessite d'abord de nouveaux essais, puis d'autres modifications, et une fois que l'on a mis le doigt dans l'engrenage, on ne sait pas jusqu'où on sera conduit.

M. LE COMTE DE HOIS.- En somme, vous avez 11 avions, sur 45 ?

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Oui, mais les 45 ne devaient pas sortir cette année; nous pensions en avoir une trentaine. Nous en avons 11, et M. Volpert m'indique que, d'ici la fin de l'année nous en aurons peut-être une vingtaine. Mettons une quinzaine, pour être prudents.

Troisième cause de retard : la situation de la maison Schreck. C'est une maison spécialisée dans la construction d'avions d'école et d'avions d'entraînement. Comme beaucoup d'entreprises, elle se trouve en difficulté financière; d'autre part, elle est placée dans la région parisienne; en troisième lieu, elle n'a pas été nationalisée.

Lorsque l'année dernière nous avons eu besoin de faire construire ces avions par la maison Schreck, nous lui avons demandé, comme nous le faisons pour tous nos constructeurs, de construire tout au moins une partie de ces avions en dehors de la région parisienne. Vous savez l'extrême concentration industrielle que représente cette région parisienne, surtout au point de vue de l'industrie aéronautique, et la nécessité impérieuse qui nous oblige à pousser les industriels, dans toute la mesure possible, à décentraliser leurs ateliers. La maison Schreck nous a fait observer qu'étant donné ses difficultés financières, il lui était impossible de satisfaire à ce désir.

Nous avons alors proposé à la maison Schreck de faire construire ces hydravions, dont nous avions besoin pour la marine, dans d'autres usines décentralisées. La maison Schreck s'est abritée derrière la loi rigoureuse de son contrat et a refusé de nous permettre de construire ces avions dans d'autres usines. Nous avons discuté, et nous n'avons pu obtenir un accord qu'en menaçant cette maison de réquisition. Nous avons même pris une décision de principe de réquisition, et sur cette menace un accord est intervenu : Il est entendu qu'une partie des hydravions d'entraînement doit être construite xxxx dans la maison Schreck, par ses propres moyens; que l'autre partie sera construite dans les usines de Sartrouville, qui dépendent de la Société Nationale

du Nord. Voilà la troisième cause des retards qui pèsent sur vos appareils. Dans nos prévisions, nous comptions pouvoir livrer cette année de 180 à 200 appareils, et nous en aurons 91, peut-être un peu plus.

De ces causes de retards, la plus grave ce sont certainement les malfaçons, sur lesquelles je me suis expliqué et qui ont eu comme sanction le renvoi du directeur.

Vous m'avez demandé comment il était possible d'éviter à l'avenir ces retards et de hâter les livraisons. Le premier remède, c'est de tâcher d'organiser une meilleure collaboration entre l'état-major de la marine et nos services techniques. Je n'ai pas l'intention d'adresser le moindre reproche à l'état-major de la marine; d'abord, parce que je n'en ai aucun à lui faire, ensuite parce que, comme il n'est pas représenté ici et que je suis ministre de l'air, ce serait particulièrement discourtois de ma part. Ne voyez donc pas, dans ce désir de collaboration meilleure, l'ombre d'une critique à l'adresse de l'état-major de la marine.

Je me place à un point de vue plus général. Nous avons ces difficultés au ministère de ~~à~~ l'air. Entre les désirs des utilisateurs, c'est à dire de l'état-major, et les possibilités des ingénieurs, il y a forcément, dans toutes les armes, des causes, je ne dirai pas de friction, mais d'opposition de points de vue. Et je vous indiquais notamment tout à l'heure que, lorsqu'un état-major, en cours de construction

d'un prototype, demande une modification, ou lorsque, au cours de la construction d'une série, il demande la modification d'une cellule ou de l'armement, cela provoque évidemment des retards.

C'est au ministre qu'il appartient d'arbitrer entre ses services techniques et son état-major. Nous nous y efforçons chaque fois que le besoin s'en fait sentir, le ministre de la marine et moi-même. Mais je veux dire que ces causes de friction tendent à s'atténuer de plus en plus, parce que le ministère de l'air, qui a à peine quelques lustres, commence pourtant à vieillir. Peu à peu, la collaboration est meilleure, plus régulière, parce que les hommes prennent l'habitude de travailler ensemble.

Le second remède, c'est d'avoir remplacé le directeur de l'usine de Saint-Nazaire de la S.N.C.A.O. Je pense que, de ce côté, les choses iront mieux.

Et puis - c'est un point sur lequel je voudrais insister - nous avons amélioré l'équipement de l'usine de Vitrolles, qui dépend de la Société Nationale des constructions aéronautiques du Sud-Est. Cette usine a parfois de la peine, elle aussi, à tenir les engagements qu'elle a pris, parce que son outillage est très imparfait. Nous avons, au point de vue de l'industrie aéronautique, un énorme effort à faire pour l'outillage. Une des raisons qui m'ont conduit à

organiser des sociétés nationales, a été l'état lamentable dans lequel se trouvait l'outillage. On peut dire que, sauf quelques rares usines, peu importantes en dimensions et en moyens, ~~excellait~~ la production aéronautique en était encore à la phase de l'artisanat.

L'année dernière, nous avons pu acquérir pour un peu plus de 70 millions de machines-outils. J'espère que cette année les crédits qui nous seront alloués nous permettront de faire un effort encore plus grand. C'est en améliorant l'outillage, en développant le potentiel industriel, que nous pourrons, d'une part, tenir mieux nos délais, et d'autre part, en temps de guerre, faire face aux besoins de la mobilisation industrielle.

M. MARCEL CACHIN. - D'où faites-vous venir ces machines

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Nous achetons les machines-outils où nous pouvons, même en Allemagne.

M. MARCEL CACHIN.- Vous n'en achetez pas en France ?

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- En France, il y en a très peu

M. MARCEL CACHIN.- On peut dire qu'il n'y en a pas.

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Non, il n'y en a pas. Nous avons acheté de ces machines-outils en Suisse, aux Etats-Unis, en Angleterre; même en Allemagne, pour cette double considération que d'abord, là nous en trouvions, et qu'ensuite il

valait peut-être mieux faire venir ces machines en France, plutôt que de les laisser à M. Goëring !

Mais il y a des retards de livraisons considérables, de sorte que cet effort indispensable d'amélioration de l'outillage se répartit lui-même sur une certaine durée.

Par conséquent, au point de vue technique, nous avons changé le chef d'une de nos usines<sup>8</sup>. Au point de vue de l'outillage, nous avons fait un gros effort sur l'usine de Vitrolles, et nous continuerons dans toute la mesure où le permettront les crédits. Enfin, au ~~peu~~ point de vue des rapports entre l'état-major de la marine et les services techniques de l'air, la collaboration s'établit dans des conditions qui ne sont pas encore parfaites - elles ne seront peut-être jamais parfaites - mais qui sont de plus en plus satisfaisantes.

Vous m'avez demandé comment il était possible de hâter la livraison à la marine d'appareils rapides de chasse - je vous l'ai indiqué par l'ensemble de mesures dont je viens de parler - et s'il y avait des prototypes satisfaisants.

D'après les renseignements qui m'ont été donnés, pour les hydravions d'exploration, nous avons les maisons Bréguet Latécoère, et Cams, qui ont des prototypes intéressants.

Pour les hydravions de combat, nous avons des appareils en construction à la Société de l'Ouest, à la Société de

(à vérifier) l'Est, à la Société du Sud-Est et à la Société du Centre.

Pour les hydravions de surveillance, nous avons la maison Potez et la Société nationale du Sud-Est.

Et pour les appareils de bombardement non embarqués, nous avons le Loire 40 et la Société de l'Ouest.

Ces prototypes sont, suivant les types, entre 30 et 70 p. 100 d'achèvement; ils sortiront tous en 1938, et par conséquent, dans notre arsenal de prototypes, pour toutes ces catégories, nous avons des appareils intéressants.

Nous n'en avons pas encore pour l'aviation embarquée. Une commission d'étude des projets s'est réunie cette semaine mais enfin pour les appareils de l'aviation embarquée, nous n'avons pas, à l'heure présente, de prototype qui donne satisfaction.

Voilà donc l'état des prototypes : il est satisfaisant dans quatre catégories sur cinq. La situation n'est donc pas mauvaise, mais on doit faire un effort particulier pour les prototypes de l'aviation embarquée.

J'arrive à la dernière question, celle de l'importance des forces de l'armée de l'air susceptibles de coopérer à la défense des côtes de notre Afrique du Nord. A l'heure actuelle nous avons un certain nombre de formations qui sont à la disposition de l'Afrique du Nord et destinées à coopérer à la défense des côtes. Si des événements se produisaient en Afrique du Nord, ils viendraient vraisemblablement surtout

du front de mer, et toute notre aviation serait très vraisemblablement, dès le premier jour de la guerre, mise à la disposition du commandant unique pour l'Afrique du Nord, qui d'ailleurs serait sans doute un marin.

Nous avons à l'heure actuelle :

- Un groupe aérien à Sidi-Ahmed, pour aviation légère, composé de deux escadrilles munies de matériel moderne, armées de Duxoitine 510;

- Deux groupes aériens régionaux, type aviation légère l'un destiné à la défense d'Alger, l'autre à la défense d'Oran. Ce sont des groupes constitués récemment, dans lesquels nous mettons du matériel moins moderne, mais qui ont moins besoin de faire de l'exploration que de défendre certains points fixes. Ils sont armés avec des avions Nieuport 622.

- Enfin, deux groupes aériens régionaux, en voie de formation, qui seront mis sur pied dès le début de 1938, pour la défense particulière de Rabat et de Tunis.

J'ajoute que, estimant qu'à l'heure présente le danger est peut-être plus grand qu'on ne le pense dans l'Afrique du Nord, j'ai demandé qu'un groupe armé de matériel moderne aille passer l'hiver dans l'Afrique du Nord. J'ai pensé, en effet, que pendant la période d'hiver, nous avions moins besoin d'aviation sur le front du Nord-Est, en raison des circonstances atmosphériques, que par contre nous avions particulièrement besoin aujourd'hui de montrer une force

accrue dans notre Afrique du Nord. C'est pourquoi, lorsque nous avons organisé les manœuvres aériennes de l'Afrique du Nord, nous avons pris des mesures pour qu'un groupe de chasse un groupe supplémentaire d'appareils moderne, reste dans l'Afrique du Nord.

Nous aurons donc cet hiver les deux groupes existants, destinés à la défense de deux points fixes, Alger et Oran; plus les deux autres groupes aériens régionaux qui vont être constitués au 1<sup>er</sup> janvier 1938.

Et nous doublons également les forces en appareils modernes, en envoyant là-bas un second groupe. Et j'ai l'espoir si la construction sort assez vite, de laisser ce second groupe en Afrique du Nord, au printemps prochain. J'examinerai à ce moment quelle sera la situation sur les divers fronts, mais je pense que nous aurons alors construit des avions de chasse en nombre suffisant pour pouvoir remplacer, dans nos formations de la France métropolitaine, ce groupe d'appareils modernes que nous laisserions en Afrique du Nord.

Si j'y parviens, nous aurons, au cours de cette année, pratiquement doublé l'aviation de défense de l'Afrique du Nord, puisque nous aurons quatre groupes aériens régionaux au lieu de deux, et deux groupes d'aviation légère, munis d'appareils modernes, au lieu d'un.

Pour l'aviation lourde, nous avons à l'heure actuelle trois escadres lourdes, cinq groupes aériens, dont un groupe

d'hydravions moderne, armé d'avions Léo 257 bis (?).

Nous allons, dans le courant de 1938, constituer une quatrième escadre lourde, armée de Bloch 200 et de Potez 54. Nous aurons ainsi, dans le courant de 1938, 70 avions lourds c'est à dire une force très importante au point de vue bombardement.

Voilà quelles sont les forces mises, d'une façon permanente, à la disposition de l'Afrique du Nord. J'ajoute que les manœuvres aériennes que nous venons de faire ont montré qu'il est infiniment plus facile qu'autrefois, au point de vue des conditions atmosphériques et des procédés de navigation, de faire passer de l'aviation au-dessus de la Méditerranée. Vous savez l'impression de grande force qu'a produite le fait, pour l'aviation française, de pouvoir envoyer, au-dessus de la Méditerranée, 96 avions, qui ont fait le voyage d'un seul coup d'aile.

A l'heure présente, nous avons donc en Afrique du Nord des formations qui sont plus importantes que par le passé. Si vous me demandez si elles sont suffisamment importantes, je vous dirai que je fais tout ce que je puis avec les crédits qui me sont alloués; que je considère, comme la plupart de ceux qui s'occupent d'aviation, qu'il faudrait que la France, dans l'ensemble de sa défense nationale, consacrât peut-être davantage à sa défense aérienne. Je suis le ministre de l'air le plus pauvre du monde. Quand je compare

le sort de notre aviation avec ce qui se passe à l'étranger, je m'aperçois que c'est en France qu'on fait le moins grand effort pour l'aviation. Le ministre de l'air d'Angleterre, par exemple, dispose de crédits trois fois supérieurs à ceux qui me sont alloués.

Mais, étant donné les forces dont nous disposons, nous avons fait le maximum en mettant à la disposition de l'Afrique du Nord ces forces aériennes de défense qui sont déjà importantes, puisque nous aurons ainsi quatre points fixes défendus par une escadrille de chasse, et que d'autre part nous aurons deux groupes d'aviation entièrement moderne qui seront à la disposition du commandement, et enfin une force de bombardement importante, puisqu'elle comprendra dans le courant de l'année prochaine 70 avions.

J'ajoute que nous nous sommes également préoccupés d'organiser en Afrique du Nord un élément industriel. Nous avons pensé que, si la guerre éclatait et que nous soyons obligés de nous battre en Afrique du Nord, il serait bon d'avoir là-bas des ateliers qui nous permettent, sinon de construire entièrement, du moins de réparer les avions. Nous sommes en train d'organiser ces ateliers; nous les poussons aussi activement que possible, dans la mesure des crédits. Nous aurons ainsi en Afrique du Nord à la fois des éléments de combat importants, et des moyens de réparer les avions et les hydravions.

Tels sont, messieurs, les quelques renseignements d'ordre général que je voulais vous donner. Je suis à votre disposition, ainsi que M. Volpert, pour le cas où vous désireriez des renseignements plus détaillés sur tel ou tel point.

Je pense qu'en les causes exceptionnelles de retard que nous avons connues ne se reproduiront plus; il restera ces causes ordinaires, auxquelles nous devons tâcher de remédier mais qui, il faut bien le dire, continueront d'exister, dans toutes les industries aéronautiques, tant que la technique aéronautique n'aura pas acquis la certitude que donne la pérennité aux techniques de l'armée de mer et de l'armée de terre.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le ministre, la commission vous remercie de vos explications.

Personnellement, je voudrais appeler votre attention sur un prototype d'hydravion de bombardement actuellement réalisé, l'Amict 150. Combien de temps faudrait-il pour sortir une série de 20 appareils, par exemple ?

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Sur ce point vous me permettrez de passer la parole à M. Volpert.

M. VOLPERT, directeur des constructions aériennes.- Ce prototype est actuellement en cours d'essais de mise au point à Cherbourg, dans un bassin que nous a prêté obligéam-

ment la marine. Nous espérons que cet appareil sera définitivement mis au point d'ici trois mois environ; c'est seulement à ce moment que l'on pourra, d'accord avec la marine, prendre la décision pour la commande. Ce qui fait que la date à laquelle on pourra avoir une vingtaine d'appareils de ce type dépend essentiellement de la durée de mise au point. Si l'on suppose cette durée de l'ordre de trois ou quatre mois, on ne peut pas espérer avoir 20 appareils avant le début, ou le milieu de l'année 1939.

Dans le même programme, il y a plusieurs appareils de la même catégorie, dont certains pourraient arriver plus tôt, notamment le Bloch 480, dont 7 exemplaires sont commandés et seront livrés ~~au cours de l'année 1938~~ dans le courant de 1938.

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Notre rôle est de mettre à la disposition de la marine un échantillonage de prototypes. C'est la marine qui choisit, selon ses besoins. Elle peut avoir intérêt, soit à attendre pour avoir un appareil plus avancé, soit, si elle est pressée, à prendre au contraire un autre appareil qui sera prêt plus tôt.

C'est à la marine de décider si elle veut attendre les essais de l'Amiot, ou au contraire commander le Bloch, qui serait construit plus rapidement.

M. LE PRESIDENT.- D'autre part, la commission voudrait voir sortir au plus tôt les hydravions de chasse.

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS AERIENNES.- Il y a actuellement une série d'hydravions de chasse commandée chez Loire.

Comme prototype, il y a un Romano en cours d'essais à Saint-Raphaël.

M. LE PRESIDENT.- Est-ce que ce Romano serait de nature à donner satisfaction ?

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS AERIENNES.- La marine examine la question; c'est d'ailleurs que dépend essentiellement le choix.

M. BELLANGER.- Quelles sont les vitesses de ces divers types d'hydravions de chasse ?

M. LE DIRECTEUR DES CONSTRUCTIONS AERIENNES.- Il y a à cet égard une différence très sensible entre les hydravions de chasse et les avions de chasse destinés au Béarn.

Les avions destinés au Béarn ont une vitesse maximum de 400 km:h, comparable à celle de nos avions de chasse les moins modernes, parce qu'ils ont des conditions particulières à remplir, pour l'atterrissement sur le Béarn.

Les hydravions de chasse destinés à équiper notamment des croiseurs subissent également des sujétions, du fait qu'ils sont catapultables. Leur vitesse maximum doit atteindre 350 km:h. La marine, étant donné ces conditions d'emploi

considère comme tout à fait acceptables ces vitesses, qui sont d'ailleurs comparables à celles qu'on obtient dans les marines étrangères.

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Ces vitesses sont toujours inférieures à celles de l'armée de l'air, parce qu'il y a des servitudes que nous devons respecter.

M. BELLANGER.- Quelle est la vitesse du Dewoitine de l'armée de l'air ?

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Elle est de l'ordre de 500 km:h.

M. BELLANGER.- C'est la vitesse actuelle des diverses aviations du monde.

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Nous avons le Morane 405, qui fait 480 km:h. Et puis, nous avons nos prototypes qui vont plus vite.

M. LAURENT-EYNAC.- Les avions de chasse terrestres atteignent environ 500 km:h; mais là il n'y a pas les mêmes servitudes que pour l'emploi dans la marine.

Mr. Doux Président. - Lorsque, à la dernière séance, j'ai demandé au Mr. le ministre de la marine quelques renseignements sur les moyens de défense mis à sa disposition pour défendre notre immense côte d'Afrique du nord qui va de la Tunisie au maroc, il m'a répondu qu'en ce point, Brizéto & je ne me trompe, il avait des batteries assez puissantes pour répondre à une attaque <sup>par</sup> des croiseurs. Mais il était inconcevable que pour le reste de la côte les moyens de défense étaient insuffisants et mettaient à la merci des navires qui viendraient le assailler sous nos grandes villes, <sup>Tout comme</sup> Alger, Oran ~~et~~ <sup>et</sup> ~~mais~~ les autres Philippeville, Bône et Bougie.

C'est pour quoi je me suis préoccupé de connaître les moyens de défense complémentaires.

Les moyens que vous nous avez indiqués, tout à l'heure, montre le ministre, nous laisseront le temps de le savoir, mais ils seraient nécessairement insuffisants au temps de guerre. Je suis largement compris que vous avez indiqué vous-même que vous allez faire un très gros effort pour compléter cette défense, que vous allez adjoindre d'autres groupes à <sup>ceux</sup> qui existent déjà.

En ce qui concerne les avions que vous mettez  
à la disposition de l'Algérie, il y a surtout  
je pense, des hydravions de chasse?...

M. le ministre de l'Air. Cela dépend de la <sup>Marine</sup> ~~marine~~  
je ne puis donner aucun renseignement. Tant  
ce qui est hydravion de chasse relève de la marine.  
Où les place-t-elle? Je ne le sais pas.

M. Roux-Freissinenc. Je prends Oran par exemple.  
Où est la base, l'installation pour loger ces hydra-  
vions? nous n'en avons pas - ailleurs, à Alger,  
par exemple, je connais bien un coin du port  
qui est précisément destiné à faire amarrer les  
hydravions du service Marseille - Alger. Toutefois,  
il faudra bien <sup>les autres</sup> mettre quelque part.

M. le ministre de l'Air. Je n'en sais absolument  
rien.

M. Roux-Freissinenc. Il y a bien un projet: on a  
même commencé les travaux du port de Biers et Kébir  
mais pour le moment il n'y a encore rien.

Mr. le ministre de l'Air. - Je ne puis absolument rien vous dire : cela ne dépend pas du tout de moi. Je suis seulement chargé de fournir à la marine les avions qui elle me commande. Elle a ses installations et son personnel qui elle emploie suivant son gré. Les renseignements que j'ai donnés pour l'aviation lourde ou légère ne concernent que l'armée de l'air continentale, mes forces à moi, qui coopèreraient avec la marine au cas de besoin, mais tout. ~~Cela n'a de reste rien~~ Chape absolument elle n'a même pas communication du plan des installations de la marine.

Mr Roux Freidlynnung. Pourtant, cela est très important.

Mr le Résident. Il y a bien une base en construction à Arzen ?

Mr Roux-Freidlynnung. On a arrêté les travaux.

Mr le ministre de l'Air. Je voudrais préciser pour la commission quel est exactement mon rôle vis à vis de la marine. La marine ne s'adresse au ministère de l'Air, au lieu de s'adresser aux fournisseurs.

jeurs de l'industrie privée, que pour pouvoir profiter évidemment des frais et des doubles surflors, et pour profiter de nos laboratoires, de nos services techniques et industriels. Je suis le fournisseur de la marine mais je ne sais ~~pas~~ ce qui elle fera de ses avions. Mon rôle est uniquement celui d'un fournisseur et c'est comme tel que je n'expliquerai rien à vous. Tout ce qui est bases, installations, personnel, munitions, armement, <sup>tout</sup> cela n'échappe complètement, le même que n'échape l'organisation des batteries de défense contre avions, les ballons de protection etc ..

En ce qui concerne la défense, ~~en cas de guerre~~, de ce front très important de l'Afrique du Nord, il n'est pas douteux que le gouvernement désignerait automatiquement, si demain nous avions la guerre, un commandant unique des forces chargées de cette défense, comme nous l'avons déjà fait en 1915 pour les Dardanelles. A ce moment là, le commandement unique aurait à sa disposition toutes les forces de mer, de terre et de l'air. Je vous ai dit

quelles étaient les forces de l'Air qui pouvaient travailler là-bas, mais toute la question de la défense des côtes est uniquement une question de marine. —

M. Roux-Freissynenq - Comme il est incontestable que nous n'avons pas tout ce qu'il faudrait, je vous demande instamment de nous envoyer le plus tôt possible les escadrilles et les nouveaux groupes dont vous avez fait mention tout à l'heure. Vous nous avez dit qu'il était très facile de faire passer des avions au-dessus de la mer Méditerranée mais il vaudra toujours mieux les envoyer <sup>à l'avance</sup> à l'avance.

Ma dernière question concerne les ateliers de réparation - Rien de fait à ce sujet. Si les communications avec le métropole pourraient être coupées, et, comme cela ne s'improvise pas, je vous demanderai de mettre les bouchées doubles.

M. le ministre de l'Air - C'est une question de Crédit.

Roux Prezsyning - Je vous demanderai alors de solliciter -

Le ministre de l'Air - Si vous savez le effort que Je m'faire à cet égard, au point même d'indisposer certains collègues ! Il n'y a pas de doute que la France accorde pas à son armée de l'air les crédits nécessaires. L'armée de l'air française est la moins bien dotée. En Angleterre, la même armée a 34 p. cent des crédits ; <sup>l'ambigüe</sup> nous <sup>C'est</sup> seulement 31 p. cent. Si je posais une proportion de crédit égale <sup>à celle</sup> du ministre de l'air allemand, mon budget serait double, et ma direction ne serait pas seulement doublée, mais peut-être quadruplée.

Laurent Ligny - Le devoir, devant le ministre, vous présente <sup>l'ambigüe</sup> l'observation que je voulais faire. Je suppose beaucoup de celle de Roux-Prezsyning et de réfère, elle aussi, à l'Afrique du Nord. <sup>Vous avez</sup> le ministre a souligné tout à l'heure toute l'importance présente à nos yeux l'organisation de l'aviation antique <sup>que vous aviez</sup> à l'Afrique du Nord. <sup>La peur</sup> qui il avait augmenté le nombre des escadrilles de défense <sup>que vous</sup> qui étaient nécessaires

en 1938 le nombre des avions lourds. Je crois pour  
la part que ce renforcement est indispensable.

Mais je voudrais aussi appuyer mon observation  
une considération d'ordre général que je ne crois pas  
être ici déplacée. Il s'agit toujours de la surveillance de  
la Méditerranée et de la défense de l'Afrique du Nord.  
C'est l'effort prévu pour 1938 ne paraît être en effet dans  
les conditions très heureuses, mais il nous faut néanmoins  
visager le problème sur un plan plus étendu. En Afrique  
du Nord — ce n'est pas M. Roux Ferdinand qui me  
mentira — il y a toutes sortes de menaces à l'horizon,  
menaces de troubles intérieurs, menaces d'attaque  
à nos côtes, menaces, enfin, résultant de la concentra-  
tion de troupes italiennes en Libye. Le crois que c'e-  
st un problème tout à fait nouveau, en ce qui con-  
cerne la dotation de l'Afrique du Nord en forces aériennes  
que soit la facilité de survoler la Méditerranée, il  
est pas douteux que, sans un programme spécial à la Médit-  
erranée, nous n'aurons pas en temps de guerre la possi-  
bilité de recevoir de la métropole du matériel qui ne lui  
plaît pas trop. Et s'il est vrai que l'aviation est

l'arme impériale par excellence, il nous faut vaincre le plus tôt possible ce problème de la dotation aérienne de l'Afrique ~~du Nord~~. Nous n'aurons pas seulement à défendre les côtes mais à protéger ce qu'on appelle l'axe Djibouti-Dakar, et pour protéger tout ça, notamment contre les Italiens, il nous faudra des forces aériennes puissantes. D'autre part, pour bloquer le lac méditerranéen, il faudra disposer de moyens considérables. Le voudraïs donc que M. le ministre de l'Air élise un programme spécial pour l'Afrique du Nord. Il nous dira sans doute qu'il s'attache à réaliser un programme de 1500 avions, mais ce programme est fait pour la métropole et il sera peut-être à peine suffisant. Le demanderai-je qui on envisage un véritable programme sur l'Afrique du Nord, 300, 500 avions, peut-être, je n'hésiterai pas à dire. Nous avons en effet à protéger <sup>notre</sup> ~~le~~ <sup>l'union</sup> des territoires contrôlables : en plus de l'axe Djibouti-Dakar, il y a l'axe Tunis-Beyrouth et l'axe Marsaïla-Alger. C'est donc un immense effort qui il nous faudra faire, mais ce sera encore moins cher qu'une dotation navale ou une dotation militaire.

Mr le ministre me répondra par les mots  
de budget et <sup>de</sup> Crédits. Il suis de son avis : la  
dotation de son ministère n'est pas suffisante, mais  
nous touchons le plafond des possibilités budgétaires  
en matière de défense nationale. Il ne faut pas hési-  
ter à provoquer une solution dans ce sens d'Afrique  
du Nord intéressé les départements de la Guerre, de la  
Marine et de l'Aéronautique tout ensemble, mais c'est l'avia-  
tion qui peut fournir la contribution la plus effi-  
cace : il ne faut donc pas hésiter à faire pour elle le  
plus grand effort. <sup>l'exécution</sup> d'affiliation serait, je crois, assez rapide.  
Tous les dangers actuels nous ~~versions dans une~~ <sup>peut-être rapidement</sup> situation  
très difficile car nous ne pourrions pas renoncer à l'Afrique  
du Nord avec les dotations de la métropole.

Que Mr le ministre s'engage dans cette voie et  
le soutiendra de mon mieux, à la Commission de  
l'Aéronautique notamment.

Mr le Président. Je me demande seulement s'il suffisait  
de mettre à la disposition du ministre les crédits indis-  
pensables et si, étant donnée la grandeur du pro-  
gramme, il disposera <sup>très</sup> réellement du potentiel industriel

Voulz.

Le ministre de l'Aé. Je n'ai pas besoin de dire que le suis aussi préoccupé que vous, et pour vous dire le fond de ma pensée, <sup>est que l'</sup> la situation devient tragique. Vous même comparez votre effort à celui de l'Allemagne, et pour ne le comparer qu'à celui de l'Angleterre, nous finissons par être les derniers. Je vois que du côté de l'Italie le danger est moins grand qu'on ne le figure, mais quand je vois les constructions de l'Allemagne je suis extrêmement inquiet. Le ministère de l'Aé. Britannique, qui n'a pas les mêmes charges que nous, dispose de 11 milliards là où nous n' avons que 3.400 millions. Si j'avais 3 fois plus de crédits, ce n' est pas trois fois plus, mais 4 ou 5 fois plus que la France pourrait construire. Je suis donc tout à fait d'accord avec M. Laurent Guillet, mais j' ajoute que je n'ose pas encore présenter cette demande séparée à la commission de la Marne. C'est parmi d' autres nécessités pour la France de revoyer l'ensemble de sa dépense nationale.

Si demain nous étions en présence d'événements graves, il y aurait un démantèlement en Afrique du nord et sur l'ensemble des fronts. La notre situation serait extrêmement précaire au point de vue aérien - nous pourrions peut-être nous trouver en bonne situation sur les autres fronts, surtout avec l'appui de l'Angleterre ; mais même avec cet appui, ayant toute nous en Afrique du nord l'Italie et l'Allemagne, notre situation deviendrait fâcheuse.

Depuis un an je ne cesse de plaider cette cause en demandant de revoir cette question et d'établir un arbitrage. Ce n'est pas parce que le ministère de l'air est le plus faible qui il doit être défavorisé. C'est là qui est le danger. C'est là que doit porter l'effort, et pourtant c'est là que nous trouvons le moins de crédit.

M. Rousset - Si nos constructions sont inférieures, je ne crois pas que ce soit une question de crédit. Il y a une chose dont on ne veut pas parler. Ce sont

— 8 —

Les conditions du travail en France. La situation est lamentable ; je l'édis. Soyez-en sûr, sans aucune ironie.

M. le ministre des Trésors. C'est le Gouvernement et le Parlement qui pourraient seuls être responsables, puisque ces lois ont été votées à l'unanimité...  
M. Roussel. Pas au Sénat !

M. le ministre des Trésors. Je crois qu'à l'égard de la production on se fait des illusions - nous pourrions avec des crédits augmenter beaucoup notre production, les seulement la doubler, mais la tripler et la quadrupler en un an. L'Angleterre, il y a trois ans, avait une organisation supérieure à la nôtre et aujourd'hui elle nous est supérieure. Pourquoi ? parce que, pendant ces trois années, elle a fourni un effort considérable pour créer des usines et de donner cette organisation industrielle remarquable que nous lui voyons aujourd'hui. Créez des usines ? mais je rappelais à M. Cachin la peine que j'ai acheté des machines-outils...

M. Marat Cachin. Et si on les fabriquait?

Pourquoi, alors qu'on accable toujours les ouvriers, l'organisation patronale n'est-elle pas capable de faire des machines-outils à la hauteur?

Un membre de la Commission. Il faudrait des débouchés.

Le ministre de l'Air. Je ne suis pas capable, moi, de créer une industrie de machines-outils, et au surplus ce n'est pas dans mon « *portefeuille* », comme dirait l'autre.

Pour en revenir à la <sup>dernière</sup> question observation à M. le président, je déclare tout de suite que si nous avions des crédits plus importants, nous serions amenés à créer des nouvelles usines : il faudrait évidemment quelque temps pour produire à plein rendement. Mais d'ores et déjà, avec notre potentiel industriel actuel, nous pourrions produire immédiatement beaucoup plus. À l'heure actuelle nous sommes freinés, non pas par l'organisation industrielle mais par les crédits. M. Volpert vous le dira,

depuis Juin nous n'avons pas pu passer de nouvelles commandes parceque nous manquions de crédit à engagément. Notre industrie, bien que pour n'avoir pas à débaucher ses spécialistes, pourrait absorber deux ou trois fois plus de crédit. L'enquête sur la production française en 1937 <sup>est un</sup> document extrêmement important : elle montre que nos moyens de sont accrus depuis un an, dans l'industrie aéronautique <sup>l'air</sup> ~~à~~ la proportion de 60 p. cent. C'est dire que nous pourrions en temps de paix produire de 60 à 70 p. cent de plus.

Je envisage <sup>même</sup> la possibilité, si j'ai <sup>ai au moins</sup> plus de crédits, d'acheter ~~moins~~ à l'étranger. J'apprécie qu'on veuille faire dès cette année, ~~pour notre armée~~, l'effort qui me paraît nécessaire <sup>pour notre armée</sup> pour augmenter de 60 p. cent ma production ; et l'ici trois ans, de 200 à 300 p. cent. ~~mais~~ Ce serait tout à fait rationnel et désirable. Mais, en attendant, je ne me contenterai pas, si j'ai des crédits suffisants, d'augmenter ma production : je ferai des achats de cellules <sup>et</sup> de moteurs à l'étranger.

Cependant, il ne faut pas rejeter la responsabilité de notre insuffisance sur les lois, so-  
ciales. Evidemment, avec un régime totalitaire,  
nous produirions beaucoup plus. Mais avec notre  
industrie, celle qui elle fonctionne actuellement,  
dans le cadre de la loi de quarante heures, avec les  
possibilités ~~techniques~~ techniques, pourrait très fa-  
cilement absorber une augmentation de crédit.

Il y a pourtant une objection que je voudrais  
présenter. Quelqu'un d'autre vous me demandera  
peut-être pourquoi nous avons des reports et si  
ce n'est pas le preuve que notre budget ne peut  
pas absorber tous les crédits? - Vous connaissez, mes-  
me, les règles de la comptabilité publique  
française : elles ont été sans doute imaginées pour  
toute autre chose que la rapidité des constructions.  
Quand je passe une commande, je bloque immédiatement  
le montant total du crédit relatif à cette  
commande. Pour une commande de 50 millions,  
dans le cadre d'un crédit de la même somme,  
le crédit est <sup>éventuellement</sup> immédiatement et ~~entièrement~~ bloqué.

Si je passais toutes mes commandes le 1<sup>er</sup> jan-  
vier, avec la certitude que leur exécution  
demanderait un an au maximum, je n'aurais pa-  
ris de report. Mais cela n'est pas possible. Ce-  
certaines constructions demandent plus d'un an;  
dans la marine il y a même des retards pour  
malfaçon ou pareguion a recontrer des diffi-  
cultés techniques dans la construction. Ce sont à chaque  
mois huit des commandes passées en cours d'année et  
ne pourront être finies en cours d'exercice; ~~à tout~~  
ce toutefois toutes ces commandes sont soumises à  
report. L'existence de report ne prouve donc pas  
que les crédits soient suffisants.

M. Louis Guffus. Je n'ai qu'une question à poser  
à M. le ministre et je serai très bref: Est-il  
vrai que pour une même période de temps, l'Alle-  
magne, cette <sup>époque</sup> fois, au-dessous de la vérité,  
fabrique six fois plus que la France?

M. le ministre de l'Air. Je ne le crois pas, parce que  
les chiffres que l'on cite d'ordinaire ne sont pas compa-  
rables. Pour la France on ne pense d'ordinaire

qui aux avions militaires, tandisque pour l'entraîner il s'agit de la production aéronautique totale - D'ailleurs la production en nombre ne vaut rien dire - Elle est égale à la moitié de ce qu'il me faudrait pour l'armée ; car, en dehors des avions de guerre, il y a les avions d'école, par exemple, et <sup>Ceux-ci</sup> graduellement de plus en plus nombreux - les avions de guerre ont une valeur telle qu'on ne peut les mettre entre toutes les mains, et au lieu de les confier tout de suite à leurs pilotes comme au <sup>fois</sup>, ceux-ci sont obligés de passer d'abord sur eux ou trois autres appareils intermédiaires - Ce n'est pas cinquante avions pour la France qui il faut mettre au regard des 400 de l'Allemagne, mais <sup>Certe</sup> 80 <sup>mais</sup> et ja envoi un état de 1 à 500 et c'est vous avez raison -

M. Martin Pinadon - Des chiffres qui ont été donnés en dernier lieu, <sup>sont</sup> 4 à 600 par mois - Le ministre de l'Int. - L'Allemagne ne fait pas 600 collectes de guerre par mois - Elle en fait 400

au total. Mais si vous prenez les chiffres de la production de guerre de l'Allemagne, l'écart est très considérable : il est de l'ordre de 5 ou 6. Par contre, si vous tenez compte des crédits, vous y trouvez la raison de cette différence.

M. Martin-Briachon - Je tiens compte du prix de revient. Du produit en Allemagne, en Angleterre et en Amérique  $\$ \frac{1}{3}$  moins cher.

Le ministre des Affs. - Cela encore est faux. Je vous enverrai les prix : je les compilais hier encore pour une note que je préparais. A l'heure présente, les appareils comparables coûtent le même prix en France et en Angleterre. Je ne puis pas avoir les prix allemands de même que je ne peux pas connaître le budget de l'Allemagne. Actuellement, il nous est extrêmement difficile d'avoir des renseignements exacts sur l'Allemagne <sup>ou sur</sup> l'Italie <sup>ou des pays</sup> parce que ~~elles~~ ne vendent pas de matériel de guerre à l'étranger ; ou, quand <sup>ils</sup> elles le font, c'est à des états <sup>ils</sup> dont elles veulent faire des clients : et au résultat natu-

vement un "dumping" qui faute les prix. Mais pour l'Angleterre nous le renseignements ne nous manquent pas. C'est, dans les deux pays, le même régime politique et social, humain pour rait-on dire. C'est donc entre eux qui il convient d'établir <sup>une</sup> ~~ses~~ comparaison. Cette comparaison, se faire pour les avions de chasse et les ~~différences~~ réels de bombardement l'gers: en général les prix français sont légèrement inférieurs, parque la dernière évaluation ne nous a pas encore fait subir toutes ses conséquences dans les prix industriels. Néanmoins, si nous voulons poursuivre la comparaison, l'Angleterre, avec son budget, a la possibilité de faire des teries deux ou trois fois supérieures en nombre. Même si mes prix de revient étaient de 15 p. cent supérieurs aux prix anglais, il serait encore comparable, car les industriels vous diront que sur une terie de 2 à 300 unités, on peut obtenir <sup>la</sup> par conséquent la différence. Nos le prix revient peut aller jusqu'à 25 p. cent.

Autre élément : j'ai fait le calcul en nombre d'heures de travail. J'étais préoccupé de savoir si le rendement de la main-d'œuvre française était, autant qu'on le dit, inférieur au rendement de la main-d'œuvre étrangère. Là encore, on arrive à des chiffres comparables.

L'Allemagne a par exemple un appareil de chasse moderne, le Mässerschmidt, qui comme construction et comme performances, équivaut à notre Morane 405. Le Mässerschmidt nécessite 8.000 heures pour sa fabrication; notre Morane 405, un peu plus de 9.000 heures, mais ce chiffre tombera à environ 7.500 heures pour la série suivante. L'Allemagne ayant pu lancer immédiatement des séries quatre ou cinq fois plus fortes que les nôtres, vous voyez que c'est exactement la même chose.

Je vous ai parlé en toute franchise; je ne vous ai rien caché de mes retards, ni de mes insuffisances de crédit. Mais on est fort injuste quand on déclare que l'industrie aéronautique fournit des produits de moins bonne qualité et à des chiffres plus élevés que partout ailleurs. C'est tout à fait inexact. Ce qui est vrai, c'est que nous avons des crédits qui sont moins élevés que partout ailleurs. J'ai fait faire le calcul de ce que serait mon budget, si l'on me donnait les crédits du ministère de l'air britannique : j'aurais au chapitre du matériel de série 5 milliards, là où j'ai 1 milliard. Il serait donc naturel que je construise seulement le cinquième de ce que construit l'Angle-

terre, et je construis plus dû cinquième.

J'ai fait également le calcul pour le cas où j'aurais non pas les crédits de l'Angleterre, mais une proportion égale. Si mon budget passait ainsi de 4 à 7 milliards, dans ce cas, au bout de trois ans - temps nécessaire pour construire nos usines, car il y a trois ans que l'Angleterre a des crédits triples des nôtres et peut s'équiper - nous aurions une production qui serait l'égale, en nombre et en tonnage, de celle de l'Angleterre, et nous serions encor à 40 p. 100 au dessous du budget de l'air anglais.

Voilà dans quelles conditions j'administre mon budget. Ne me demandez pas de produire la même chose que l'Allemagne ou l'Angleterre; ou alors donnez moi les mêmes crédits. Si vous me donnez cinq fois moins de crédits que l'Allemagne trois fois moins que l'Angleterre, ne vous étonnez pas que je produise moins!

M. BELLANGER.- M. le ministre nous a dit tout à l'heure qu'il envisageait d'acheter des appareils à l'étranger. Je pense qu'on ne saurait trop approuver cette intention, pour de multiples raisons, et d'abord, parce que cela contribue certainement au progrès technique de la construction française.

Je préviens mes collègues, car certainement, dès qu'on parle d'acheter à l'étranger, on peut s'attendre à des récriminations de la part des constructeurs français.

Il y a un exemple dans une industrie toute voisine,

celle de l'automobile. Les constructeurs français se sont récriés lorsqu'on a importé quelques voitures américaines. Or, il faut reconnaître que si les constructeurs français ont fait de tels progrès et sont aujourd'hui à la hauteur, c'est parce qu'ils ont eu sous les yeux, non pas simplement dans les expositions, mais à l'usage dans la clientèle, les voitures américaines.

De même les avions étrangers qui pourraient être importés en France auraient certainement une influence favorable sur la technique même de nos fabrications.

Elles auraient encore un grand avantage : il est vraisemblable, en effet, qu'en cas de conflit, on serait obligé de recourir à ce matériel, et il serait utile d'y être familiarisé à l'avance.

On ne saurait donc trop engager M. le ministre à persévéarer dans cette intention, quelles que soient les résistances.

D'autre part, l'exposé si intéressant de notre collègue M. Laurent Eynac, au sujet de la défense de l'Algérie, nous a fait apercevoir que, si l'on a fait une armée noire, on n'a pas fait une aviation noire. M. le ministre de l'air nous disait son excellente intention de créer en Algérie des ateliers. Je voudrais me permettre une suggestion. Puisque le ministère de l'air se préoccupe très justement de la décentralisation des usines, pour ne pas les avoir toutes dans la région parisienne, est-ce que ce ne serait pas les mettre

hors de portée des attaques de la région parisienne, et même des attaques des autres grandes villes de la métropole - qui, étant donné la vitesse actuelle des avions, ne sont pas très éloignées des frontières - que de provoquer l'installation d'usines en Algérie ?

Ce serait une amorce, tout au moins pour permettre de réparer les matériels. Je sais bien que, pour la construction d'un avion, plus on s'éloigne de la place de Paris, où tous les accessoires sont fabriqué, plus on accroît les difficultés. Il est évident que ce ne serait pas là travail 1er dans des conditions économiques, ni rapides. Mais il serait essentiel de commencer à créer un noyau technique dans l'Afrique du Nord.

M. Laurent Eynac parlait d'une flotte qui devrait être de 400 à 500 avions. Il est évident qu'il serait impossible de la faire manœuvrer s'il n'y avait pas des bases, non seulement d'ateliers, mais d'usines. Je ne parle pas d'usine de moteurs ...

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Pourquoi pas ?

M. BELLANGER.- Si vous voulez aller plus loin, monsieur le ministre, je dirai que nous avons fait de gros efforts pour nos alliés. J'ai été témoin, il y a quelques années, de l'aide que nous avons donnée, par exemple, à la Pologne et à la Roumanie qui, pour construire des avions, n'avaient pas plus de facilités que n'en a actuellement l'Algérie .

Nous leur avons envoyé du matériel, quelques montages, quelques machines-outils, quelques techniciens; ils ont fabriqué une partie de la cellule, puis la cellule tout entière, et ils sont arrivés maintenant à avoir des avions nationaux.

Je crois que c'est dans cette voie qu'il faudrait aller progressivement. Puisque vous avez l'excellente idée de créer des ateliers en Afrique du Nord, commencez à permettre à ces ateliers de faire le montage, pour avoir sur place non seulement le matériel, mais aussi les techniciens, qui seraient recrutés dans la population de l'Afrique du Nord.

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Je ne m'étais pas étendu sur ce sujet, parce qu'il intéresse surtout la commission de l'air, mais je suis heureux de voir les membres de la commission de la marine se préoccuper de cela.

En ce qui concerne l'Afrique du Nord, nous ne pouvons pas procéder par la voie de la décentralisation. Quand nous décentralisons nos usines, nous songeons en effet à organiser la mobilisation industrielle. Nous avons divisé la France en un certain nombre de groupes, de telle façon que les divers éléments de chaque groupe soient réunis, non seulement par chemin de fer, mais par voie de terre. C'est la raison pour laquelle nous avons constitué des sociétés sous la forme régionale. Si nous voulions rattacher à une de ces sociétés une usine de l'Afrique du Nord, au point de vue de la mobilisation industrielle, ce ne serait pas très fameux.

Ce que nous voulons créer là-bas, comme le demande M. Bellanger, ce sont des ateliers destinés à pouvoir arriver à la construction, à la fois de la cellule et du moteur, de manière qu'en cas de mobilisation industrielle, toutes les ressources de l'Afrique du Nord soient mises en œuvre et que, par un développement logique, nous ayons là un centre régional, comme nous en avons déjà cinq dans la métropole.

Nous allons procéder exactement de la manière que vous vouliez bien indiquer. Nous allons commencer par faire des ateliers - comme on en a fait, malheureusement avec notre argent, en Roumanie et en Pologne - des ateliers qui feront d'abord de la réparation, pour cellules et moteurs, qui ensuite feront du montage, et qui passeront enfin à la construction.

Tout à l'heure, j'ai interrompu M. Bellanger quand il parlait du moteur. C'est qu'à l'heure actuelle, contrairement à ce que vous paraissiez croire, le moteur donne autant de mal à construire et à transporter que la cellule. Le moteur d'avion est quelque chose d'extrêmement compliqué et lourd. Et, par exemple, au point de vue du prix, le moteur vaut autant que la cellule.

C'est la raison pour laquelle nous nous préoccupons de faire, en Afrique du Nord, non seulement des cellules, mais aussi des moteurs. Nous voulons créer des ateliers qui puissent d'abord réparer, puis monter, puis construire, des cellules et des moteurs, de manière à avoir, pour le cas où

l'Afrique du Nord serait coupée de la France, un outillage nécessaire à l'entretien de la flotte aérienne qui serait là-bas.

M. BELLANGER.- Le moteur est tout de même plus difficile à construire loin de Paris, et d'autre part, s'il représente une part importante de la valeur de l'avion, il présente cependant un volume moindre; il est donc plus facile de l'expédier, et de plus on peut le stocker.

La meilleure solution serait sans doute de pouvoir tout fabriquer sur place, mais il faut commencer à pouvoir faire la réparation.

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Nous commencerons évidemment par faire de la réparation et du montage. ~~xxxxxx~~

M. COTY.- M. le ministre a bien voulu tout à l'heure nous donner quelques renseignements très intéressants sur le volume des crédits dont il dispose.

Puis-je lui demander une précision ; Quel est le volume des crédits dont dispose l'aviation allemande ?

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Il est impossible de le savoir précisément; nous n'avons que des ordres de grandeur, mais ils sont considérables. L'Allemagne consacre à la défense nationale entre le double et le triple de ce que nous y consacrons nous-mêmes. D'autre part, il faut tenir compte de son régime d'état totalitaire et du fait que,

évidemment, elle est en état de mobilisation industrielle.

En troisième lieu, l'Allemagne considère que l'élément le plus important de sa défense nationale est l'aviation.

Donc, dans la mesure des indications que nous pouvons avoir, la proportion des crédits consacrés par l'Allemagne à son armée aérienne est beaucoup plus forte qu'elle ne l'est dans aucun autre pays.

C'est naturel pour plusieurs raisons. La première est que l'Allemagne songe à une guerre qui serait vraisemblablement une guerre d'agression, et que l'aviation est une arme d'agression.

La seconde est que l'Allemagne - je souhaite que les événements d'Espagne lui démontrent que ce n'est pas possible - met tout son espoir dans une guerre courte, pour la raison que le temps travaillerait contre elle. Economiquement elle serait sans doute en état de blocus, alors que notre grande force serait que nous pourrions nous procurer du matériel étranger - et c'est pourquoi vous aviez raison de dire qu'il fallait en avoir dès maintenant. Il est donc normal que l'Allemagne, utilisant à plein ses ressources industrielles qui sont plus grande que les nôtres, travaille surtout pour l'aviation.

Il y a une troisième raison, et qui compte, c'est que l'homme qui est à la tête de l'armée allemande et de l'économie allemande, le général Goering, est un aviateur, qu'il a foi dans l'aviation. Le général Goering, qui est

aviateur, prête naturellement plus d'importance à l'aviation que tel ou tel chef du haut état-major français.

Le général Goering, qui est à la tête de l'ensemble de la défense nationale du Reich, croit surtout à l'armée de l'air, pour deux raisons : la première, c'est qu'il est aviateur; la seconde, c'est que Goering est un homme qui considère que l'armée de l'air est son affaire à lui; c'est là qu'est sa garde personnelle, où il trouverait appui le jour où, Hitler disparaissant, il voudrait lui succéder.

En tout cas, la masse des crédits que l'Allemagne consacre à son aviation est certainement très importante.

M. COTY.- De l'ordre de 20 milliards ?

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Elle équivaut probablement en effet à une vingtaine de milliards de francs, un peu moins peut-être, parce que là-bas on courbe l'ouvrier sous un régime d'esclavage et on lui fait rendre le maximum. Ils sont véritablement en état de mobilisation industrielle; entre le beurre et le canon, on choisit l'avion ! (Sourires)

Il n'est pas douteux que l'effort d'armement allemand est considérable. Les proportions que donnait tout à l'heure M. Louis Louis-Dreyfus sont dans l'ensemble impressionnantes. J'ai fait une petite réserve, mais même en tenant compte je suis extrêmement inquiet. Je suis heureux de savoir que l'Angleterre a peut-être mieux compris que nous - car je pense bien que nous ne ferions pas la guerre seuls - et

qu'elle fait dans le domaine aérien un effort comparable à celui de l'Allemagne. Il n'est pas douteux qu'à l'heure actuelle, le pays qui produit le plus, en matière d'aviation, c'est la Russie, et que l'Allemagne vient immédiatement après.

J'ajoute que l'ensemble de l'armée de l'air allemande, qui compte uniquement des spécialistes, comprend 200.000 hommes, y compris la D.C.A. Chez nous, les formations de l'aéronautique comptent 45.000 hommes, plus 3.000 hommes pour la D.C.A. La proportion est de l'ordre de 1 à 5. Vous voyez qu'on arrive à une proportion qui n'est peut-être pas tout à fait celle qu'indiquait M. Louis Louis-Dreyfus, mais qui est encore certainement considérable.

M. MARTIN-BINACHON.- Pour en revenir à la marine, je voudrais vous demander si le ministère de la marine a appelé votre attention sur ce que j'appellerai l'amphibie, c'est à dire l'avion terrestre ayant une cellule capable de flotter.

Cela m'intéresse, parce que, pour armer les gros bateaux porte-avions, je crois qu'il ne faudrait pas s'hypnotiser sur l'hydravion, et qu'il faudrait encourager la marine à employer l'appareil terrestre.

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Je suis tout à fait à mon aise pour vous répondre : la Marine ne s'en occupe pas, mais nous nous en occupons. Là encore, je m'excuse si je parle plus pour la commission de l'air que pour celle de la marine;

mais nous pensons qu'il y a une série de cas où l'emploi de l'amphibie serait très précieux. D'abord pour la guerre en montagne, dans la région des Alpes. Il y a là des régions entières où il est très difficile d'aménager des terrains, et où au contraire il y a bon nombre de plans d'eau. D'autre part, pour la défense des colonies, notamment en Indo-Chine, et pour la défense de la Corse, nous avons beaucoup de possibilités d'emploi de l'amphibie.

Si bien que, la Marine ne s'intéressant pas à l'amphibie, qu'elle considère comme moins intéressant pour elle que l'hydravion - elle peut l'imaginer, et je ne voudrais pas entrer en controverse là-dessus avec elle - nous nous y intéressons. Nous travaillons la question et nous avons établi un programme d'amphibiies, notamment pour l'armée des Alpes, que nous avons l'intention de pousser assez fortement. Mais nous envisageons des amphibiies moyens et petits, destinés surtout au combat en montagne, aux opérations combinées avec l'armée de terre, opérations d'observation, de réglage d'artillerie, etc., et surtout opérations d'attaque. Nous envisageons des amphibiies pour faire du bombardement.

M. LE PRESIDENT.- Une dernière question, monsieur le ministre, au sujet de la 25<sup>e</sup> escadre, qui a sa base à Bizerte. Elle fait bien partie de la coopération ?

Je pose cette question pour savoir si, sauf événement imprévu, à la mobilisation, l'escadre qui se trouvera à Bizerte restera en Afrique du Nord.

M. LE MINISTRE DE L'AIR.- Sans aucun doute, puisqu'il s'agit d'aviation de coopération.

En principe, les forces de l'aviation de coopération sont à la disposition de la marine. La seule éventualité, - et cela, nous y tenons beaucoup - c'est que le commandement unique, s'il est réalisé en temps de guerre, pourrait donner des ordres à cette escadre pour qu'elle se transport ailleurs. Nous tenons à cela, pour pouvoir entraîner toute notre armée de l'air, non seulement aux opérations aériennes mais aux opérations combinées, soit avec l'armée de terre, soit avec la marine. Pour la même raison, nous demandons à l'aviation de coopération d'étudier également la possibilité de manœuvres combinées avec l'armée de terre .

Mais l'aviation mise à la disposition de la marine, doit en principe rester à sa disposition, non seulement en temps de paix, mais en temps de guerre. Suivant les besoins elle peut, en temps de guerre, être modifiée dans ses attributions. Supposez que demain nous ayons la guerre et que l'effort principal se porte sur l'Afrique du Nord; non seulement nous y laisserions cette escadre , mais nous enverrions d'autres. En tout cas ce sont des escadres affectées organiquement à l'armée de mer.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur le ministre, la commission vous sait gré de l'obligéance avec laquelle vous avez bien

voulu vous mettre à sa disposition, et de l'ampleur que vous avez donnée à vos réponses .

(M. le Ministre de l'Air et M. le Directeur des constructions aériennes se retirent.)

COMMISSION DE LA MARINE

====

SEANCE DU 8 JUIN 1938 : AUDITION DE M. DE CHAPPEDELAINE,  
MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.

PRESIDENCE DE M. RIO, président de la commission.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. LE PRESIDENT.- En ouvrant la séance, je veux saluer le bienvenue à M. le ministre de la marine marchande et lui exprimer notre voeu de le voir rester assez longtemps au ministère qu'il dirige pour réaliser l'œuvre qu'il a entreprise.

L'attention de la commission a été retenue par les différents incidents qui se sont déroulés dernièrement dans la marine marchande. Loin de nous la pensée de vous rendre responsable de cet état de choses. Vous aussi avez reçu un héritage en arrivant à la marine marchande. Aussi venons-nous vous demander ce que vous comptez faire pour que ~~disy~~ cesse le triste état de chose dont souffre notre flotte marchande.

Si nous comparons l'effort qui a été fait dans notre marine marchande en faveur des équipages avec celui qui a été fait dans les nations étrangères, on voit que les avantages qui leur ont été faits, tant au point de vue de leur installations à bord, de leur nourriture qu'à celui des salaires et des allocations familiales, dépassent de loin tout ce qui a été fait à l'étranger dans ce domaine.

Mais nous estimons qu'en échange on peut leur demander l'observation stricte de la loi. Cette observation doit leur être d'autant plus facile que ce sont les gens de mer qui l'ont faite. En effet, le Code maritime, qui traite de toutes les questions se rapportant au travail maritime, a été élaboré par eux.

Lorsque je rapportais devant la Haute Assemblée le projet de code maritime, en 1925, je soulignais cet état spécial et je disais combien la collaboration des usagers devait être profitable pour tous à l'avenir. Nous constatons qu'il n'en est pas ainsi.

La discipline doit être observée sur tous les bateaux quels qu'ils soient, mais surtout sur les bateaux des lignes d'intérêt général. Voyageant à l'étranger récemment, j'ai pu constater le préjudice que nous causait au dehors ces arrêts du travail, ces départs de paquebots manqués à la dernière minute, cette indiscipline des équipages, qui faisaient dire tout récemment à un anglais de nos amis habitant Le Havre depuis 30 ans : " Vos ennuis d'équipage faisaient sourire il y a quelque temps. Cela devient maintenant risible. Dans quelques mois, ce sera méprisable ". Lorsque cette opinion sera devenue vraie, notre flotte marchande pourra posséder les plus beaux navires du monde, ils navigueront sans passagers.

Il n'y a là rien de votre faute, monsieur le ministre, qui jouissez ici de notre confiance et de notre affection.

La situation de notre marine de commerce est tellement critique qu'il faut d'urgence apporter remède au mal qui la mine .

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- Permettez-moi, M. le Président, de vous remercier de l'accueil si aimable que vous voulez bien me faire aujourd'hui . J'ajouterai que j'y suis habitué, puisque déjà à plusieurs reprises, lorsque je fus à la tête de notre marine marchande, j'ai eu à me louer de la collaboration que vous et les membres de la commission de la marine du Sénat avez bien voulu me donner . Aussi, loin de prendre pour une marque de méfiance ou d'hostilité la convocation que vous m'avez adressée, je m'en suis réjoui, persuadé que de ce débat pourraient sortir d'heureux résultats pour le redressement de notre marine marchande . Tout de suite, sachant les éminents services qu'elle peut rendre cette fois encore à notre marine marchande, je me permets de faire appel à la collaboration de la commission de la marine du Sénat .

Je vous relaterai d'abord les faits . Je répondrai ensuite par avance à certaines objections ou à certaines questions qui pourraient m'être posées ici et qui ont été posées d'une façon générale dans le presse et dans l'opinion publique . Enfin, je serai à la disposition de la commission pour répondre aux autres questions qui pourront m'être posées ici .

Les faits, les voici exactement . Une certaine effervescence s'était manifestée parmi les agents du service général

de la Compagnie transatlantique au début de mai, à l'occasion d'une mesure prise par la direction de la compagnie au sujet de l'usage des vêtements . Il s'agissait d'obliger le personnel à porter 60 jours de plus des vêtements que, d'après un usage déjà assez ancien, il était tenu de porter seulement 250 jours . Le 3 mai, au milieu de ce mauvais état d'es- suscité par une mesure prit, qui n'est qu'un épisode de tout ce qui se passe dans notre marine et qui est l'effet d'une ambiance générale, M. Chèdeville, délégué du syndicat des agents du service général monte à bord du Champlain et un commencement de grève se produit . Le ~~EMP~~ commandant Vogel résout de faire reprendre le travail . Ici, je vous demande la permission de lire la déposition même du commandant . Il veut faire reprendre le travail et, pour cela, il fait l'appel des hommes : " A chacun des hommes répondant présent à l'appel de son nom je dis : " Conformément aux dispositions du Code disciplinaire et pénal je vous somme de reprendre le travail aujourd'hui ." Une vingtaine d'hommes ayant été ainsi nommés, M. Chèdeville, secrétaire du syndicat des agents du service général est alors intervenu . Prétendant que l'appel devait être fait par services dans les locaux de travail habituels, il a fait interroper l'appel et, prenant la parole, il m'a imposé silence et s'est exprimé avec violence ainsi : " Commandant, je ne vous connais pas ; vous êtes chargé d'expédier le navire ." Puis, se tournant vers le personnel, il a dit : " Camarades, je vous fais remar-

quer que vous n'êtes pas en grève, mais que, durant le séjour dans le port, vous ne relevez que de l'armement .  
V

Vous n'avez pas à obéir au commandant . Moi, je n'ai pas de galons qui pèsent sur ma casquette !"

" M'adressant aux hommes présents, je leur ai fait remarquer qu'ils étaient embarqués, inscrits au rôle et que, par conséquent, ils relevaient de mon autorité . Sur ces mots, M. Chèdeville déclara qu'il regrettait de constater que je ne connaissais pas le droit maritime . Il intima ensuite à l'équipage l'ordre de retourner aux locaux de travail, insistant de nouveau sur le fait que, durant le séjour dans le port, le commandant n'avait pas d'autorité sur l'équipage .

" Tels sont les faits . Ils constituent la plus grave atteinte à la discipline . Veuillez agréer... ", etc.

La lettre est signée du capitaine du Champlain et adressée au chef de l'armement, au Havre .

Le 3 au soir, les officiers de toutes spécialités de la Compagnie générale transatlantique adoptèrent l'ordre du jour suivant, demandant: 1<sup>o</sup> que l'accès de tout navire soit interdit à Chèdeville ; 2<sup>o</sup> que toutes poursuites que de droit soient engagées par le commandant Vogel, sur la base du délit constaté ; ~~et dans lequel~~<sup>de l'acte</sup>, devant la gravité des faits incriminés et devant l'attitude de Chèdeville, <sup>1<sup>re</sup> les officiers ~~entendaient~~<sup>intendaient</sup> déclaraient se réservent le droit de prendre toutes mesures</sup>

pour assurer le jeu normal de la législation en vigueur et maintenir intacte l'autorité du capitaine et des officiers . Cet ordre du jour fut signifié à M. Chèdeville .

Enfin, le commandant Vogel demanda à l'avance l'aide de la gendarmerie maritime, pour le cas où le secrétaire du syndicat voudrait de nouveau monter à bord . Il faut remarquer que les effectifs de la gendarmerie maritime au Havre sont tout à fait insuffisants ; ils comprennent six hommes ! Or, à ce moment, par suite de deux autres grèves dans le port, quatre de ces gendarmes étaient occupés ailleurs ; il en restait deux seulement à la disposition du commandant Vogel .

Aussi, vers 14 heures apprit-on que M. Chèdeville était de nouveau monté à bord du Champlain . Le commandant Vogel résolut alors de faire appel à la police municipale pour le faire expulser . Celle-ci n'a pas voulu intervenir sans l'autorisation de la Marine . Alors, le directeur de l' Incription maritime, l' administrateur principal Lecerf, et M. Guérin, administrateur en chef, se rendirent aussitôt au quai où se trouvait amarré le Champlain . Là, le maire du Havre objurgua à ce moment le commandant Vogel de renoncer à faire intervenir la police, lui demandant de se contenter des excuses que lui présenterait M. Chèdeville . Le commandant finit par accepter . Inutile de dire que les excuses ne furent jamais faites . M. Meyer avait déclaré que si l'on

persistait à vouloir faire expulser ~~M.~~ Chèdeville de force un tel procédé était de nature à faire surgir des incidents plus graves . Le commandant avait donc accepté, mais il déclara qu'il devait prendre l'avis de ses officiers .

M. Meyer réunit donc tout l'état-major, qui demanda ensuite à délibérer séparément . Pendant ce temps on faisait rechercher à bord M. Chèdeville et on apprit peu après qu'il était descendu à terre .

Ici, je vous cite un passage textuel du rapport de M. Guérin, ingénieur en chef de la marine : " A 16 heures, les officiers délibèrent et l'on attend d'eux un procès-verbal dactylographié, qui ne vient pas . M. Meyer et sa suite débarquent . Le sous-préfet du Havre nous avait rejoints pendant les conversations et le commandant avait la conviction que le navire allait partir . Les minutes s'écoulèrent ; le commandant était bien sur la passerelle mais l'ordre ne venait toujours pas de lever la passerelle d'embarquement : A ce moment, j'eus nettement l'impression que si le navire avait fait un mouvement le départ était assuré .

" J'avais rejoint Chèdeville sur le quai d'embarquement il me paraissait très impatient et manifestait sa surprise de ne pas voir le bateau partir . J'essayai à plusieurs reprises de le faire patienter en lui disant d'être prêt au départ . A un moment, il dût faire un signal et le personnel commença à descendre à terre . Il devait être 6 heures 30

Il semble résulter de ceci que Chèdeville sentit alors le poids de sa responsabilité et des conséquences qui en résulteraient et qu'il désirait au fond que bâtimment partît. Il n'est pas parti à ce moment là, parce que les officiers tenaient à bord une réunion et n'ont pas fait partir le bateau. Je n'ai pas voulu user d'aucune sévérité vis-à-vis du commandant, car ~~je ne suis pas~~ je considère que c'est lui, au contraire, qu'il faut défendre et qu'il faut montrer à l'égard de l'état-major une particulière indulgence, car il ne faut pas oublier que, depuis deux ans, il a bu une coupe d'amertume complète. A ce moment, de l'avis de tous les enquêteurs, il y a eu de la part des officiers un mouvement de mauvaise humeur. Mais, il y a des circonstances atténuantes en faveur de ces hommes qui ont tant souffert et dont on bafoue à tout moment l'autorité.

Ce fut ensuite une série de pourparlers qui devaient durer jusqu'au lundi 9 mai. Dans la soirée du mardi 3 mai, le syndicat des agents du service général me demanda le débarquement immédiat du commandant Vogel. Chèdeville m'adressait une requête dans laquelle il formulait les plaintes les plus vives contre le commandant et dont la principale était relative à la façon péjorative dont le commandant traitait le personnel.

Il lui reprochait notamment de répéter constamment aux passagers que le personnel du bâtimment était composé uniquement de communistes et d'anarchistes. Si je débarquais M. Vogel, la grève cesserait immédiatement. J'ai répondu par un refus péremptoire à cette prétention. Dans la nuit du 3 au 4 mai,

à minuit trente, j'ai adressé un ultimatum au syndicat du personnel , lui signifiant que, si, à deux heures du matin, le Champlain n'était pas parti, je donnais l'ordre immédiatement à M. Cangardel de procéder au désarmement du bâtiment .

On s'est étonné du fait que M. le ministre du travail ait eu à s'occuper du cas de Champlain . M. le président du conseil a pensé que les relations constantes de M. Ramadier avec la C.G.T. le qualifiaient pour intervenir auprès du personnel, tout entier affilié à la C.G.T. . Son rôle s'est borné à s'efforcer d'amener le personnel à de meilleurs sentiments . Il a toujours observé auprès de son collègue de la marine marchande l'attitude la plus correcte et la plus amicale . Il a conféré uniquement avec les représentants du personnel, pendant que je négociais avec l'état-major, qui ne voulait ~~pas~~ avoir aucun contact avec eux !

On s'est étonné de ce que le ministre de la marine marchande n'ait pas poursuivi Chèdeville . Il ne possède absolument aucun moyen de poursuite dans un cas de ce genre ! Aussi, répondant en date du 6 mai au commandant Vogel, l'administrateur général, directeur de l'inscription maritime, M. D<sup>e</sup> Casanove disait au commandant du CHamplain : " Je puis vous dire dès maintenant , d'accord avec l'administrateur en chef, que l'affaire évoquée ne relève pas du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande - loi du 17 décembre 1926 - § "

Je sais que le président de votre commission, M. Rio,

remplissant jadis les fonctions que j'occupe aujourd'hui, a pris une mesure disciplinaire au sujet d'un certain Julie, au Havre ; mais ceci en vertu d'un décret qui n'est plus applicable. C'est donc en vain qu'on invoquerait ce précédent. Les syndicats d'inscrits maritimes ont pu arrêter des paquebots, suspendre des services, sans que des sanctions aient pu être prises. Le Code disciplinaire et pénal de 1852, devenu trop rigoureux, a été modifié par la loi du 17 décembre 1926.

Donc, pour en revenir aux faits, le 9 mai à midi, un communiqué mit fin à la grève. Vous le connaissez. Il visait la constitution d'un comité qui procéderait d'urgence à l'examen des faits survenus et prendrait ensuite des décisions motivées par les conclusions de cet examen. Il était entendu par les représentants de l'état-major et par ceux du personnel que ce comité serait composé de deux officiers et de deux représentants du personnel et qu'ils seraient présidé par l'administrateur général M. Beaudouin, chef du service ayant rang de vice-amiral. Ceci donnait d'avance la majorité à l'état-major. Le droit pour Chèdeville de remonter à bord des navires de la Compagnie transatlantique devait être tranché par ce comité.

La décision à intervenir n'était pas douteuse. Il n'en est pas moins vrai que, malgré la décision prise en son nom

par deux des membres qualifiés, le commandant Jourdan et le commandant Thoreux, le syndicat des officiers a protesté vivement contre le fonctionnement de ce comité et m'a prié instamment de le ~~suspendre~~ laisser tomber. J'ai donné satisfaction aux officiers. J'ai voulu faire preuve de la plus grande mansuétude à leur égard. Il n'aurait pas été excellent pour eux que l'enquête fût faite jusqu'au bout, car on aurait vu qu'il y avait eu un battement d'environ trente minutes où le navire aurait pu partir.

On a reproché au ministre de la marine marchande de ~~mixx~~ n'avoit pas pris de sanctions. Il s'agissait de poursuivre 400 hommes des agents du service général devant un tribunal correctionnel. Il me semble que la chose était d'autant plus impossible qu'aucun de mes prédecesseurs, en des circonstances ~~mixx~~ semblables, ne l'avoient faite.

C'est la raison pour laquelle je me suis décidé à préparer de nouveaux textes, dont j'aurai l'occasion de vous parler tout à l'heure.

Si j'avais pris des sanctions contre les agents du service général, j'aurais été obligé de mettre en cause certains officiers de l'état-major. C'est une erreur de dire qu'il n'y a pas eu de sanctions. Il y a eu le désarmement du Champlain, qui a entraîné pour le personnel une perte de traitements de 10 jours au moins et une perte de pourboires pendant un mois. Je vous prie de réfléchir à cette perte de

12

pourboires ; cela représente quelque chose . Un agent du service général que je voyais ces jours-ci et qui n'avait pas du tout eu envie de se mettre en grève, déplorant ce qui s'était passé, me disait: " La place n'est pas mauvaise . Pendant les mois d'été, nous nous faisons sur les grandes lignes jusqu'à sept à huit mille francs de pourboires ."

D'autre part, on s'est demandé pourquoi on ne remplaçait pas le personnel gréviste . J'ai examiné immédiatement la question avec le directeur général de la Compagnie, M. cangardel, qui m'a dit que la chose avait été tenté, mais que , devant les déplorables résultats qu'elle avait donnés, il valait mieux supprimer un voyage que d'accomplir une traversée dans de telles conditions . En effet le prestige de la "French line " est en partie dû au grand style de ces agents, qui ont parfois très mauvaise tête, mais qui, à bord, sont des gens admirables . Les anglais, au moment de la grève du Mauretania, ont tenté cette expérience et ont pris une partie du personnel sédentaire de la compagnie ~~Cunard~~ Cunard; le résultat fut épouvantable . La même aventure nous est arrivée en France . On a recruté à Monmartre des garçons de café et des cuisiniers; le personnel, malade tout le temps, a servi d'une manière lamentable .

Quant à former des équipes volantes, c'est impossible . Une fois constituée, l'équipe volante commencera par s'affilier à la C.G.T. .

J'ai donc désarmé le Champlain et , à ce propos, je vous lirai les lignes suivantes, tirées du rapport de M . Cangardel : " Le désarmement semble être la seule mesure susceptible de porter un préjudice réel au personnel en grève . Il faut se féliciter de ce que le ministre , malgré les demandes réitérées dont il a été l'objet, ses soit décidé à la maintenir . C'est par des décisions de ce genre que le personnel commencera à comprendre qu'il ne peut pas impunément arrêter des départs et compromettre la régularité des services maritimes."

J'en arrive maintenant à mes conclusions . Il ne faudrait pas croire que, par un coup de baguette magique, tout peut être changé dans cet état de choses qu'évoquait tout à l'heure avec tant de raison votre président . Il faut des textes ; mais, plus importants que les textes sont l'esprit et le caractère de ceux qui les appliquent . De même que le maintien de la paix, celui de l'ordre et de la discipline dans l'marine marchande ne peut être le fruit que d'une action continue et d'une volonté quotidienne .

A ce propos, après avoir désarmé le Champlain, j'ai mis en congé M. De Casanove, administrateur général et directeur de l'Inscription maritime au Havre , dont l'action m'était apparue comme trop molle . Je l'ai remplacé par M. Georges, directeur de l'Inscription maritime à Bordeaux, dont tout le monde se plait à louer l'énergie . Je me tiens au courant de l'arrivée et du départ de tous les paquebots des lignes impériales . J'ai donné ordre à M<sup>e</sup> Cangardel d'être présent à quai à tous les départs

J'avais donné la même instruction à l'administrateur général Beaudouin, pendant la période d'effervescence.

Cependant, je continue à penser qu'il faut renforcer par des textes l'autorité des capitaines. Les mesures que j'ai préconisées n'ont pas été adoptées. Le Gouvernement a pensé qu'il ne fallait pas opérer à chaud et qu'il valait mieux repérer peu à peu le terrain cédé, au lieu de brusquer les choses ; qu'en outre la proximité de l'emprunt - lors des incidents du Hâvre - et - maintenant - la venue des souverains britanniques commandaient la prudence. L'état d'esprit du maire du Hâvre, qui déconseillait au commandant Vogel le recours à sa police municipale

dit qu'il rejetait le projet ? La preuve en est qu'il porte sa signature et celle des ministres intéressés au bas des décrets-lois en instances. Il aurait désiré de voir les décrets-lois promulgués à froid et dans l'ensemble d'un trait, ces décrets-lois sont à la présidence du conseil, accompagnés d'une lettre du ministre de la marine marchande qui conseille leur adoption. Nous communiquons avec le conseil dont je n'ai jamais départi. Le président du conseil ignore les faits qu'il a été agi, souvent dans des circonstances difficiles, au détriment des intérêts vitaux et moraux de l'humanité en particulier l'autorité de ses chefs, pour que telles ou telles peines soient qu'il y ait punition les mesures nécessaires en faveur de notre armée maritime, sont le

l'état d'esprit des dirigeants mêmes de la Compagnie générale transatlantique au moment des incidents. Le dimanche 8 mai, le directeur général de la Compagnie n'écrivait-il pas au ministre de la marine marchande une lettre où je relève ces mots :

"Si le conflit n'est pas réglé au Hâvre, les agents du service général feront dans l'après-midi de demain débarquer leurs camarades. Le départ sera subordonné à un accord avec le Syndicat et s'il y a application~~xx~~ de mesures de rigueur, elles se feront dans une atmosphère surchargée et avec une masse d'hommes, environ 3.000, groupés autour de leur syndica

Au surplus, M. le président du conseil ne m'a-t-il pas dit qu'il rejetait le projet ? La preuve en est qu'il porte sa signature et celle des ministres intéressés au bas des décrets-lois en instance. Il serait désireux de voir les décrets-lois promulgués à froid et dans l'ensemble d'un train. Ces décrets-lois sont à la présidence du conseil, accompagnés d'une lettre du ministre de la marine marchande qui conclut à leur adoption. Nous connaissons assez le coura~~g~~ dont je s'est jamais départi M. le président du conseil toutes les fois qu'il s'est agi, souvent dans des circonstances difficiles, de défendre les intérêts matériels et moraux de l'armée et en particulier l'autorité de ses chefs, pour que quiconque puisse douter qu'il prendra les mesures nécessaires en faveur de notre marine marchande, dont le

bon renom est relié directement au prestige de la France et aux conditions mêmes de notre sécurité.

Je suis maintenant à votre disposition, messieurs, si vous avez des questions à me poser.

M. LE GENERAL STUHL. Monsieur le ministre, il n'est personne, je crois, dans la commission, qui prétende que vous n'avez pas fait tout votre devoir dans ce malheureux incident du Champplain. Nous n'en ignorons pas moins la sanction qui a été prise à l'égard de ce Chedeville.

Il est inadmissible que pour une question de boutons ou de culottes un délégué de la C.G.T. puisse venir jeter la perturbation sur un bateau et qu'il l'empêche de partir.

Ce qu'il faut, sur les bateaux, c'est que l'autorité des chefs du bord, officiers et autres, reste intacte.

La loi de 8 heures avait déjà produit une très grosse perturbation dans notre marine marchande, qu'elle avait mise en situation d'infériorité vis à vis des autres marines. La loi de 40 heures fait le reste. Les droits reconnus à la C.G.T. et à ses représentants créent l'indiscipline.

Je pensais que le Gouvernement dont vous faites partie allait chercher, dès son arrivée au pouvoir, à aménager la loi de 40 heures. Jusqu'à présent rien n'est fait. Il se pose à ce sujet, je le sais bien, une question de majorité dont je tiens compte. Il faudrait cependant que nous ne subissions pas ces grèves à tout instant. Pour cela; il suffit de faire

observer la loi qui a prévu l'arbitrage obligatoire en cas de conflit.

Je vous demande instamment, monsieur le ministre, de prendre les mesures nécessaires pour redonner l'autorité voulue au personnel dirigeant de la marine marchande et pour faire cesser toutes ces grèves.

M. LEBLANC. M. le ministre de la marine marchande a-t-il examiné la question de savoir s'il n'aurait pas été possible de poursuivre en police correctionnelle M. Chedeville pour outrages vis à vis d'un homme chargé d'un service public ou tout au moins pour injures à cet homme ?

M. MARTIN BINACHON. Messieurs, je m'en tiendrai objectivement à la question du Champlain.

Les faits relatés par M. le ministre de la marine marchande sont exacts. J'ai le rapport sous les yeux. Ils le sont à ceci près toutefois que le fait s'est passé devant le personnel d'état-major, à savoir le deuxième capitaine, le commissaire principal, le commissaire , le commissaire des touristes et le sous-commissaire des touristes.

Le grand grief que vous faites, monsieur le ministre, au commandant V est qu'il aurait pu partir. Il y a eu un battement de 30 minutes pendant lequel la passerelle

n'a pas été relevée.

J'ai assez navigué sur les paquebots pour savoir que la manœuvre de la passerelle est faite par les services à terre et que le commandant est prévenu quand tout le monde est embarqué.

De toute façon, c'est un grief très petit. En comparaison des faits reprochés à M. Chedeville, personne ne peut songer à faire retomber la responsabilité des incidents sur les officiers.

Les officiers en ont assez. Les officiers mécaniciens affiliés à la C.G.T. eux-mêmes sont excédés et trouvent qu'on ~~peut~~ dépasse les limites.

Vous parlez du Champlain<sup>1</sup>. Les évènements ont fait qu'au moment où le Champlain allait partir, j'ai débarqué à Marseille venant du Liban. Dire que M. le commandant V n'avait pas d'autorité est un mensonge flagrant. M. le commandant V était très aimé de son équipage et de la moitié de son personnel à bord, notamment le personnel des cabines, dont on a dit justement qu'il était parfait. Mais il y a à bord des éléments de trouble : les personnels de la salle à manger, du fumoir et du ~~haut~~ bar<sup>2</sup>.

Ici, permettez-moi de vous en apporter une preuve personnelle : j'ai été volé de 2.500 francs au bar (Sourires).

Je suis allé trouvé le commissaire et le . Ils m'ont répondu qu'on n'avait rien vu. Un quart d'heure après, ~~je~~ mon carnet était jeté à l'eau.

j'ai retrouvé tout ce qu'il contenait sauf les 2.500 francs.

Je pourrais vous citer dix autres cas de passagers - sur les 700 à bord - qui ont été pillés dans ce service.

Ce personnel est au dessous de tout et c'est lui qui a créé toute l'effervescence pour une question de pourboires. Il s'est créé à leur propos une zizanie entre les garçons de cabine et ceux du bar qui, vraiment, échappe à l'autorité d'un commandant.

Aujourd'hui, il faut assurer la régularité de nos services maritimes. M. Moreux vous le dit. Je vous l'affirme à mon tour. Je ne connais pas vos décrets. Je suis seulement persuadé qu'une mesure efficace consisterait à permettre, en cas de grève déclenchée 48 heures avant le départ d'un navire, la réquisition d'abord, la mobilisation ensuite du personnel. Ainsi sans éclat, sans viser M. Chedeville, sans ennuyer personne, vous auriez satisfaction.

Il est impossible, je le reconnais, de remplacer, comme on le faisait autrefois, l'équipage par un équipage militaire. Mais il vous suffirait de décréter que le port de départ de la ligne du Havre à New-York est Cherbourg et que le port de départ de la ligne de Marseille à Alger est Toulon. pour remettre tout en ordre et ramener la sagesse dans tous les ports. M. Léon Meyer serait dispensé de faire venir sa police.

Il faut en finir, monsieur le ministre ! J'ai parlé avec beaucoup d'officiers. Tous, même les cégétistes, sont

exaspérés et si demain, après la grève des inscrits, vous avez la grève des état-majors, vous n'en serez pas plus avancé.

Je voudrais de votre bouche la certitude qu'on va faire quelque chose, car on le peut, pour que tous ~~casxfruits~~ rentre dans le rang sans effusion de sang.

M. JEAN LEMAISTRE. Vous avez touché du doigt, mon cher collègue, le point important : le conflit n'était rien en lui-même. Le moment où on l'a déclenché montre qu'on voulait systématiquement en tirer parti.

M. LOUIS LOUIS-DREYFUS. M. le ministre de la marine marchande me permettra de lui dire l'amitié que je lui porte. Nous avons eu le triste honneur, dans une maison dont je ne m'occupe plus, de posséder un certain nombre de bateaux qui battent pavillon français. Nous en sommes très honorés. Nous le faisons d'abord par un patriotisme élémentaire. Nous le faisons aussi parce que nous sommes là placés en observateurs. Nous avons des succursales dans les pays de production et dans les pays de consommation et nous savons ainsi ce qui s'y passe.

J'ai vu à peu près tous les ans Albert Thomas vous savez chez qui. Toutes les années, il m'a dit que tous ~~les~~ ses efforts tendaient à obtenir la parité des heures de travail. Nous attendons encore. A l'heure où je vous parle,

on en fait par semaine 40 chez nous, 56 en Angleterre, 70 en Grèce et beaucoup plus dans les pays scandinaves. C'est sur ce point que j'appelle, sans l'ombre d'intention de critique, votre bienveillante attention.

M. RENE COTY. Messieurs, je représente tout particulièrement le port du Havre et je tiens à dire tout de suite que je n'apporte aucun écho du Hâvre. J'étais en partance pour la Yougo-Slavie quand les incidents se sont produits. Je suis allé au Hâvre depuis et je me suis fait une loi de ne voir personne, ni des état-majors, ni de la direction de la Transatlantique de façon à n'apporter aucun écho qui puisse paraître inspiré ~~à~~ de qui que ce soit.

Si j'ai recueilli des échos particuliers, je dois dire que c'est à Zagreb. J'ai vu là notre agence de la Transatlantique désertée et, à côté, porte à porte, le Norddeutscher Lloyd vers qui se détournait, dans des proportions considérables, un trafic qui, normalement, devrait aller en France.

Je n'apporte contre M. le ministre de la marine marchande aucune critique personnelle. M. le président a dit la chose d'un mot parfaitement juste et M. le ministre lui-même l'a répété fort exactement : il y a au ministère de la marine marchande, comme d'ailleurs à la tête de nos grandes administrations, un héritage très lourd à porter.

Vous faites partie, monsieur le ministre, d'un gouvernement qui a annoncé qu'il allait effectuer un redressement

économique, qu'il allait rétablir l'ordre. Il nous sera permis non pas de critiquer - encore une fois nous tenons compte des contingences politiques que nous connaissons - mais de regretter tout au moins que l'ordre ne soit pas rétabli pour hier et pour demain.

Ce qui me préoccupe en effet, ce ne sont pas les incidents d'hier. Ce que je voudrais trouver dans votre exposé et surtout dans sa conclusion, c'est l'assurance, la garantie que de tels incidents, si préjudiciables à notre marine marchande, ne se reproduiront pas.

Ce qui me frappe dans l'exposé des faits que vous avez fait et qui pour moi est un peu nouveau, puisque je n'étais pas là, c'est qu'on a agi dans cette affaire comme peut-être trop souvent on agit en matière sociale : on considère qu'il y a d'un côté les employeurs ou les chefs et de ~~l'autre~~ l'autre le personnel.

Il y a autre chose, surtout quand il s'agit d'une ligne aussi largement subventionnée par l'Etat que la Transatlantique : il y a l'intérêt public. Quand le Trésor dépense les sommes considérables qu'il versé à la Compagnie générale <sup>exécute</sup> Transatlantique, celle-ci ~~exécute~~ un service public qu'il faut assurer d'une façon absolue. Il ne l'a pas été et bien ne nous garantit que les incidents qui se sont déjà produits antérieurement à l'affaire du Champlain ne se reproduiront pas demain.

Nous sommes tous d'accord, monsieur le ministre, pour

vous demander d'écartez de votre esprit la petite part de responsabilité que vous semblez faire peser sur l'état-major.

M. DE CHAPPEDELAINE, ministre de la marine marchande.  
D'accord, monsieur le sénateur !

M. RENE COTY. Ce qu'a dit M. Martin-Binachon à cet égard me paraît tout à fait pertinent. Il y avait là des représentants de l'autorité, un représentant direct de votre ministère et personne n'a ni dit, ni cherché à dire au commandant : "Partez". Partir pour New-York avec un personnel en état de rébellion ? C'est une responsabilité que le commandant ne devait pas prendre à lui tout seul d'un cœur léger.

Je voudrais donc que la question de l'état-major fût écartée sans même rechercher les circonstances atténuantes que vous avez faites valoir. Ce sont des circonstances pleinement absolvantes que je trouve dans les éléments de l'affaire telle que vous-mêmes vous l'avez exposée.

Je m'associe à la question que vous posait M. Leblanc en ce qui concerne M. Chedeville. Je ne puis pas croire que quelqu'un puisse d'une part insulter à bord le commandant, d'autre part, après la défense qui lui a été faite de monter à bord, y monter quand même sans que cela constitue une infraction à la loi, je ne dis pas à la loi de 1926, je dis d'une façon générale à l'ensemble de nos lois.

Là dessus, je me permets de poser une question positive.

Est-ce que le Parquet a examiné s'il n'y avait pas là un délit devant tomber sous le coup de la loi et par conséquent recevoir obligatoirement une sanction ?

J'en termine en parlant du cas des 400 grévistes.

Evidemment, vous ne pouvez pas poursuivre les 400 grévistes en correctionnelle. La sanction du désarmement en est une, mais elle est lourde pour la Compagnie et pour l'intérêt public, ~~ssi~~ aussi lourde pour eux que pour les délinquants.

Nous sommes les uns comme les autres - moi spécialement comme ~~hâvrais~~ - assiégés de demandes d'emploi, ~~maxim~~ émanant parfois de candidats ~~maxim~~ qui n'ont peut-être pas beaucoup de titres, parfois de candidats très sérieux et qui offriraient les plus grandes garanties.

Est-ce qu'il n'aurait pas été possible, comme l'aurait fait un chef d'industrie en pareil cas, de discerner parmi ceux-là quels étaient les meneurs ou d'en prendre quelques-uns qui n'en étaient pas à leur première faute, qui étaient mal notés, et de faire quelques exemples ?

J'ai à vous poser une dernière question qui est peut-être un peu indiscret. Si vous ne voulez pas y répondre, vous ne le ferez pas et je n'insisterai pas.

Vous avez parlé de textes. A vrai dire, je suis un peu sceptique. On a des textes qui sont la loi. Cette ~~la~~ loi n'est pas respectée. Les pouvoirs publics renoncent à la faire respecter. Promettre de nouveaux textes ne nous

donne que bien peu d'espoirs.

Quand même, serait-il indiscret de vous demander quelle serait en gros l'économie générale de ces textes ?

M. VEYSSIERE. Monsieur le ministre, vous avez parlé du passé pour le Champlain. Savez-vous exactement ce qui s'y passe à l'heure actuelle ? Vous avez parlé de la discipline que vous entendiez rétablir petit à petit. Je suppose que le Gouvernement se tient au courant de la situation actuelle et des rapports réciproques des état-majors et des équipages.

Le Champlain est parti du Havre il y a 6 jours et vous avez dû sans doute entendre parler de quelques difficultés, de quelques incidents qui se sont produits à son bord.

Avez-vous quelques renseignements à cet égard ?

M. RIO, président de la commission. Messieurs, vous me permettrez, je pense de résumer les débats et d'apporter peut-être une autre note dans la discussion pour que M. le ministre de la marine marchande puisse répondre complètement.

Je vais dire une chose qui ne va pas faire plaisir à M. le ministre de la marine marchande et je compte sur son affection, qui est égale à celle que je lui porte, pour me pardonner d'avance.

Sa déposition m'a déçu. Je dois le lui dire.

Dans quelle situation nous trouvons-nous ? D'une part,

un fait très net qui n'est nié par personne : une incitation à la désobéissance, je dirai même à la révolte faite par une personne qui n'appartenait pas au bord, ~~xxx~~ mais qui avait tout de même une influence considérable sur le personnel de son syndicat.

Cette incitation à la rébellion se serait produite par deux fois consécutives. Contre cette personne, aucune sanction, pas l'ombre d'une sanction. Nous verrons tout à l'heure ce que l'on aurait pu faire.

De l'autre côté, des officiers qu'à l'on vient injurier chez eux, lorsqu'ils sont en service et quel est le service d'un capitaine ? La loi le définit et lui donne des responsabilités qui sont extrêmement lourdes à porter. Véritablement, lorsque l'on commande une expédition comme celle du Champlain, avec toutes les responsabilités qui s'y rattachent, devant des incidents aussi graves que ceux qui se sont produits, les officiers ont le droit de se demander s'ils ont suffisamment d'autorité, s'il leur en reste suffisamment sur leur personnel pour prendre la responsabilité de cette entreprise.

Vous avez entendu, messieurs, que M. le ministre de la marine marchande leur a accordé le bénéfice des circonstances atténuantes. Il n'a pas voulu prendre de sanctions contre eux. Il a déclaré d'autre part qu'il a fait preuve d'une très grande mansuétude vis à vis des officiers.

J'ai vécu dans des temps différents et j'examine peut-

être toutes ces choses sous un angle qui diffère de celui où on les voit maintenant. Mais je maintiens qu'il n'y a pas eu de faute de la part des officiers.

Monsieur le ministre, on vous a dit que l'appareillage était commencé. On avait dédoublé les amarres, ce qui prouve tout de même qu'il y avait commencement d'exécution d'un ordre. La passerelle qui servait à l'embarquement des passagers avait été mise à terre et il - point qui n'a peut-être pas été éclairci - si la passerelle qui servait au personnel n'a pas été mise à terre, c'est par suite d'une intervention du personnel du service général qui n'a pas laissé le personnel de terre prendre les dispositions pour la débarquer.

Et alors, si devant des faits pareils il n'y a aucune sanction, s'il n'y a aucune préparation de sanctions, où allons-nous ?

Monsieur le ministre, si vous aviez été laissé à votre libre arbitre, les choses auraient sans doute été réglées différemment ; mais l'affaire vous a dépassé tout de suite, elle est devenue une question de gouvernement où vous n'aviez pas votre liberté d'agir.

Tout de même, la façon dont l'affaire du Champlain a été réglée revient à porter auprès d'un bûcher déjà allumé des quantités de sarments nouveaux qui prendront feu à la prochaine occasion et qui étendront l'incendie.

Il y avait quelque chose à faire. Le personnel ne vous demandait même pas de publier le décret que vous aviez promis

et que vous n'avez pas publié pour les raisons que je viens d'indiquer, à savoir que vous n'êtes plus maître de vos décisions. Il ne vous demandait même pas de publier à l'Officiel un décret interdisant l'accès des bords aux représentants des syndicats. Il vous a dit devant moi qu'il voulait conserver les relations cordiales avec les syndicats ; mais il y avait un homme qui avait manqué au respect qu'on doit au commandant. Cet homme s'appelle Chedeville. Il a, en qualité de M. Chedeville, injurié gravement un officier. Le personnel vous demandait simplement qu'on empêche M. Chedeville de monter sur les bateaux de la Compagnie générale Transatlantique.

Il vous demandait cette sanction extrêmement grave pour eux contre une faute commise. Comment peut-on leur imputer à crime de se réunir pour se demander si vraiment on laisse l'autorité en carence, si on ne fait rien pour la soutenir alors que les incidents se multiplient chaque jour.

Etait-il prudent de partir ? L'opération du départ était commencée : les amarres étaient dédoublées et les passerelles retirées.

de priviléges spéciaux. Ce ne sont pas des marins comme

Ayant dit cela pour rétablir dans leur vérité les responsabilités du commandement, j'en viens maintenant aux sanctions que vous auriez d'après prendre. Vous savez que nous assistons à une suite d'événements voulus, dans un milieu qui a reçu les plus grandes satisfactions au point de vue social. ~~titularisés~~

Une première sanction était à prendre contre Chèdeville : autoriser la Compagnie transatlantique à interdire la présence qu'en leur donne, ils doivent être soumis à certaines obligations et je pense que les statuts de la Compagnie transatlantique prévoient ces sanctions contre les hommes qui empêché l'ont obligé d'agir. Permettez-moi, à ce propos, de n'avoir

Aussi, il fallait pouvoir leur dire : " d'abord à nous pas le même sentiment que vous en ce qui concerne l'action de liquer les peines prévues par la loi. Je sais bien que M. le ministre du travail qui, pour aucune raison et à aucun titre, ne devait intervenir dans cette affaire. La marine marchande, étant donné les conséquences que peuvent entraîner des décisions, est obligé d'en prévenir le Gouvernement et n'a pas de saison et qui risquait de jeter de l'huile sur le feu qui commençait à brûler.

Vous disiez tout à l'heure, monsieur le ministre, que ce qu'il apportait dans ce milieu qu'il ne connaît pas une mésaventure ne fut pas faite à chaud mais à froid, malgré qui n'était pas de saison et qui risquait de jeter de l'huile sur le feu qui commençait à brûler.

Quant aux hommes du Champlain, qui se sont rendus coupables de refus d'obéissance, peut-être trouverait-on dans le code de la marine marchande des textes visant le refus d'embarquer et permettant de prendre des sanctions. Mais je ne vous dis pas de poursuivre 400 hommes. Ces hommes bénéficient

appelons " impénitentes " et où nos marins sont privés à grande  
de priviléges spéciaux . Ce ne sont pas des marins comme  
ceux que M. Dreyfus embarque sur ses navires . Ce ne sont  
pas des hommes justiciables d'un débarquement sans préavis  
le jour de l'arrivée dans le port . Ce sont des hommes qui,  
souffrent ,  
dans la proportion scandaleuse de 80 p. cent, ont été  
titularisés . Ce sont des fonctionnaires de la transatlan-  
tique et, en contre-partie des avantages considérables  
qu'on leur donne, ils doivent être soumis à certains obli-  
gations et je pense que les statuts de la Compagnie tran-  
satlantique prévoient des sanctions contre les hommes titu-  
larisés .

Aussi, il fallait pouvoir leur dire : " J'aurai à app-  
franchir les peines prévues par la loi ". Je sais bien que  
c'est très difficile; ~~mais~~ le ministre, de la marine  
marchande, étant donné les conséquences que peuvent entraîner  
ses décisions, est obligé d'en prévenir le Gouvernement et  
si celui-ci ne l'approuve pas, il est obligé de revenir à  
réciprocité .

Vous disiez tout à l'heure, monsieur le ministre, que  
ces choses-là ne ~~étaient~~ pas faites à chaud mais à froid .  
Mais nous sommes à froid . Le Champlain est reparti ; le  
calme est revenu dans les ports . Il ne faut pas attendre de  
nouveaux conflits pour vous préparer à les réprimer . Rien  
n'indiquant qu'un mouvement va se déclencher, ne conviendrait  
il pas de dire aux gens de mer ~~que~~, sur certaines lignes  
qui sont des lignes d'intérêt général - puisque nous les  
jours qui passent me confirment dans la pensée que j'avais

appelons " impériales " - et que nous maintenons à grands frais - elles nous coûtent plus de 600 millions - : " Il y a des lignes qui ne peuvent pas être arrêtées parce que c'est l'économie nationale, le rayonnement national qui en souffrent ."

Si vous quittez cette salle sans nous donner les apaisements dont nous avons besoin, nous les demanderons à celui qui préside ~~les~~ aux destinées du Gouvernement . Vous avez perdu dans cette affaire une occasion que nous ne retrouverons peut-être plus , car il était alors question de l'autorité du commandement .

J'en ai fini . Je regrette un peu la vivacité et la franchise que j'ai manifestées . C'est un reste de la vie que j'ai passé dans la marine marchande .

La parole est à M. le ministre de la marine marchande .

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE .- Je répondrai brièvement, car j'aurai ensuite à vous parler de deux projets concernant, l'un ce crédit maritime, l'autre l'aide à l'armement .

Plusieurs d'entre vous m'ont interrogé au sujet de la loi des quarante heures . Je suis absolument partisan d'un aménagement de cette loi dans la marine marchande, comme dans toute l'industrie française . De toutes les lois sociales qui furent présentées depuis le début de la législature, une seule n'a pas été votée par moi - et les jours qui passent me confirment dans la pensée que j'avais

raison - c'est la loi des quarante heures . C'est à moi ne devait être adoptée que sur le plan international, comme le rappelait avec raison M. Louis Dreyfus . Je n'ai pas besoin de vous dire que, si je reste encore quelque temps à la tête de la marine marchande, ce sera l'objet de mes préoccupations .

Je veux tout de suite en terminer avec cette question des officiers. Je ne voudrais pas que vous interprétriez comme prononcées dans une intention malveillante les paroles que j'ai dites au sujet de la responsabilité des officiers quant au départ du Champlain. J'ai tenu à vous dire combien je comprenais l'amertume de ces gens, dont l'autorité était bafouée depuis deux ans et pour lesquels j'ai une grande admiration. Contre le commandant Vogel, il y avait presque un coup monté ; il était désigné à la vindicte de certains meneurs du syndicat.

En fait, c'est le commandant qui donne l'ordre d'enlever la passerelle d'embarquement . A ce propos, une faute est à relever contre M. De Cassanove et ce qui m'a décidé à son départ est une réflexion que m'a faite M. Beaudouin - fonctionnaire d'une haute conscience et qui était alors souffrant-empêché d'être présent aux premiers jours de la grève, qui m'a dit : " Si j'avais été là, le Champlain serait parti ." Je l'ai alors interrompu, lui disant que je venais de signer la décision de mise ~~xxxxxx~~ en congé de M. De Cassanove, mesure qui a d'ailleurs un caractère plus moral que

matériel puisque ce fonctionnaire allait atteindre la limite d'âge . Pour le remplacer on m'a indiqué l'homme le plus courageux, M. Georges .

M. MARTIN-BINACHON.- Pratiquement, à propos de la passerelle on demande toujours au commissaire si tout le monde est à bord et s'il ne reste plus personne à monter . C'est un petit fait à côté de la question .

M. RIO.- A ce moment, les officiers discutaient dans la chambre du commandant ; mais l'opération du départ était commencée .

M. LE MINISTRE DE LA MARINE MARCHANDE.- J'en arrive au cas Chèdeville . Certains d'entre vous s'étonnent que je n'ai pas pris de sanctions . Je ne pouvais pas le faire, conformément à la loi . M'adresser au parquet ? Je risquais d'être débouté de ma plainte et c'était l'autorité même du ministre de la marine marchande qui était mise en cause . Aussi ai-je préparé un texte, que je lirai tout à l'heure . Si nous étions encore sous l'empire de la loi de 1852, j'aurais pu poursuivre Chèdeville devant le tribunal maritime ; mais il n'y a plus de tribunal maritime . Vous devez bien penser que j'ai pensé à tout cela et, qu'en dehors des mesures gouvernement, j'ai pris toutes celles que je pouvais prendre . Le désarmement du Chapplain a été mon affaire ; le départ de M. De Casanove également .