

Président : M. RIO.
Vice-Présidents : MM. BERGEON, MARTIN-BINACHON.
Secrétaires : MM. le Comte DE BLOIS, EMILE SARI.

MM.	MM.
BABIN-CHEVAYE.	LANCIEN.
BÉNARD (Léon).	LAUDIER.
BERGEON.	LE BAIL.
Comte DE BLOIS.	LEBLANC.
BON (Léon).	LE GORGEU.
BRINDEAU.	LEMARIÉ.
CABART-DANNEVILLE.	LÉMERY.
CUTTOLI.	LE MOIGNIC.
DELAY.	MARTIN-BINACHON.
DONADÉI.	PERREAU.
DUDOUYT.	PIERRIN.
DUPLANTIER.	Marquis DE POMEREU.
DUROUX.	RIO.
EMILE MAGNIEN.	ROGER GRAND.
EMILE SARI.	SAURIN.
EVEN.	TISSIER.
HENNESSY (James).	VEYSSIÈRE.
DE KERGUÉZEC.	VILLAUT-DUCHESNOIS.

Procès-verbaux de 1932

(plus 3 séances de 1933, avant le
renouvellement de la Commission)

1
Senat

Année 1932

Commission de la Marine

Procès-verbaux des séances.

1^{re} Séance.



vendredi
~~le 29 janvier~~ 29 janvier 1932

Présents. MM^{rs} Dudouyt, Rio, Bergeon, Lemaire, Brindeau, Le Gorgeu, Cabart-Danneville.

La Séance est ouverte à 14 heures

I/ Présidence de M^r Dudouyt, Président d'âge

M^r le Président. — Nous devons procéder, mes chers collègues à l'élection de notre bureau pour l'année 1932. Je vous en ai été l'interprète de la Commission en remerciant notre Président M^r Rio pour la façon dont il a dirigé nos travaux au cours de l'année dernière, et en remerciant également nos deux vice-présidents et nos deux secrétaires. (Assentiment)

Je vous propose donc de réélire par acclamations notre Président ainsi que les autres membres du bureau. (assentiment)

Il en est ainsi décidé.

Le bureau de la Commission est ainsi constitué pour l'année 1932:

Président. M^r A. Rio.

Vice-Présidents. MM^{rs} Bergeon, Martin-Binachon.

Secrétaires. MM^{rs} Le comte de Blois, Emile Sari.

II/ Présidence de M^r Rio, Président

M^r le Président. — Je vous remercie, mes chers collègues, en mon nom et au nom de notre bureau de la confiance que vous venez de nous renouveler. Je remercie également notre Président d'âge M^r Dudouyt que nous avons vu avec plaisir ouvrir nos travaux, toujours aussi jeune, et que nous espérons bien revoir encore pendant de nombreuses années.

Je tiens également à souhaiter la bienvenue parmi nous à nos nouveaux collègues MM^{rs} Bon, Delay, Landier et Leblanc.

Au nom de la Commission j'adresse un souvenir ému à la mémoire de notre collègue M^r Bignon, dont la perte nous a été

si sensible à tous. Sa collaboration nous était précieuse, et je me rappelle à quel point j'ai pu bénéficier moi-même de son effort au Sous-Secrétariat d'Etat de la Marine Marchande quand j'ai été appelé à lui succéder.

Au nom de votre Commission nous enversons à sa famille nos condoléances attristées. (Assentiment)

Au moment de reprendre nos travaux, j'ai ~~pu~~ établi un bilan de l'activité de votre Commission pendant l'année 1931; un exemplaire de ce travail sera remis à chacun d'entre vous. Nous avons fait une besogne importante et utile; nous la continuerons. (Tes. Tra. !)

Services contractuels de Messageries Maritimes.

M. Bergeon. - J'ai signalé à la dernière réunion de la Commission l'affaire de deux ~~navires~~ bateaux: le Patrua et le Providence qui viennent d'être substitués à d'anciennes unités sur la ligne circulaire de la Méditerranée. D'après les renseignements qu'on m'a fournis ces bateaux auraient été affrétés pour une dizaine d'années.

M. le Président. - C'est exact; pour douze ans.

M. Bergeon. - Il me manque encore quelques documents; je les aurai prochainement, et pourrai faire l'exposé que j'ai annoncé dès la prochaine séance de la Commission.

Il en est ainsi décidé.

Code du Travail Maritime.

M. Lemarié demande que revienne au plus tôt devant la Commission la question de modifications apportées au Code du Travail Maritime.

La séance est levée à 1^h 15.

==

Présents. M^{rs} Rio, Brindeau, Bergeon, Euen, Lemaire, Villault-Duchetron, Doudouyt, Balin-Chevaye, Marku-Binacchon, Le Jorguen, Roger Grand, Perrin, Lemery, Veysrière, Jauru Hennessy, Saurin.

Présidence de M^r Rio.

La séance se ouverte a quinze heures.

Affrètement par les services contractuels des Messageries Maritimes des bateaux "Patia" et "Providence".

M^r Bergeon. — L'émotion provoquée dans les milieux maritimes par la question que j'exposerai aujourd'hui m'a fait un devoir de mettre la Commission au courant de l'affaire que je lui ai précédemment signalée.
Voici quelque temps, il fut question de l'achat, ~~par le Gouvernement~~ pour un montant de 25 millions, par les messageries maritimes de Patia et de Providence, pour remplacer, sur la ligne circulaire de la Méditerranée, le Lotus et l'Amazone, bateaux de 33 et 35 ans.

Les nouveaux bateaux, âgés respectivement de 18 et 12 ans, appartenaient à la "Compagnie française de navigation à vapeur". L'achat de ces bateaux, dès qu'il fut annoncé, me parut de nature à accroître le déficit du compte d'exploitation, auquel l'Etat, avant de faire face, pour une somme totale, entre 1921 et 1930, de 762.525.000 francs.

Le 8 octobre dernier j'ai donc écrit au Ministre de la Marine Marchande, pour lui représenter que l'opération proposée ne cadrant pas avec la Convention qui lie l'Etat aux Messageries. Je demandais des précisions, ajoutant que si les intérêts de l'Etat n'avaient pas été sauvegardés, je serais obligé d'interpeller sur cette question. Deux jours plus tard, le Ministre me répondait qu'il n'avait encore pris aucune décision, et qu'une étude de la question était en cours; que, d'autre part, rien ne serait fait sans que les Commissions techniques de la Chambre et du Sénat aient été mises au courant.

Le 11 décembre, notre président M^r Rio me fait part que la

6

Ci es Messageries Maritimes a été autorisée à affréter le deux bateaux en question. L'idée de l'achat avait donc été abandonnée, et l'on avait passé un contrat d'affrètement.

Les conditions de cet affrètement sont les suivantes:

Le Patria est affrété pour 8 ans, moyennant une somme totale, échelonnée sur ces 8 années, de 9.930.649 francs. Le bateau étant estimé 9 millions, il s'agit là en réalité d'une vente déguisée. Si l'on ajoute par en cas d'achat par la Compagnie à partir de la cinquième année du contrat celle-ci devant majorer la somme prévue de 1 million, on constate que l'achat pur et simple eût été encore préférable.

Le Providence est affrété pour 12 ans, à raison de 1.507.120 frs par an, soit au total 18.085.440 francs. (L'assurance annuelle, qui s'ajoute à ces sommes n'est pas chiffrée dans le contrat). Or le bateau est estimé 14 millions et demi seulement.

Au total, ces deux opérations obèrent le Trésor de 28.016.089 frs. C'est 3 millions de plus que le premier chiffre envisagé pour l'achat, et qui avait déjà paru excessif dans les milieux maritimes de Marseille.

J'ai examiné le compte d'exploitation et d'amortissement de ces deux bateaux. Ils sont actuellement, l'un et l'autre, entièrement amortis.

Pour le compte d'exploitation, on constate que, tant que ces bateaux ont été affectés à la ligne Marseille-New-York ils ont rapporté un bénéfice appréciable. Mais, à partir du jour où on les a affectés ~~à la ligne Marseille-New-York~~ aux lignes de Syrie et d'Egypte, la situation a changé. Si la Compagnie de Navigation à Vapeur donne en effet des chiffres, pour les cinq derniers voyages (septembre octobre 1931) qui laissent apparaître un "excédent des recettes sur les dépenses" (car il n'est pas question de "bénéfices") on se autorise à penser que l'on n'a pas retranché de ces chiffres les frais généraux, et peut-être même les frais d'entretien et de réparation. L'essentiel reste ceci: il s'agit de deux bateaux qui faisaient tout juste leurs affaires, et qui étaient à la veille d'être désarmés. Ils ne valaient donc pas le prix qu'on leur a payé.

Je répète que le contrat d'affrètement, tel qu'il a été rédigé, est plus onéreux encore que ne l'eût été une vente, et qu'il est incompatible avec les intérêts du Trésor.

On constate, dans le contrat d'affrètement de Providence, que si, à la fin de la location (12 ans) la S^{te} contractuelle veut se rendre acquéreur du bateau, elle versera 1 million à la Compagnie de navigation à vapeur: soit, au total, 19 millions. Si l'acquisition a lieu au bout de 5 ans, la somme totale versée s'élèverait à 19.074.255 francs.

D'autre part, les conditions fixées en cas de perte du navire portent que si la perte survenait au bout de cinq ans, la S^{te} contractuelle paierait à la C^{ie} g^{de} de navigation, toutes les sommes qui auraient été dues au cas où la location aurait duré douze ans. Soit 19.085.000 francs.

Et j'ajoute que, ce qui est plus grave, ce contrat ne prévoit aucune clause de résiliation!

Une question se pose. Peut-on dire que ^{cette opération} ~~ce contrat~~, si onéreux qu'il soit pour le Trésor, soit justifié cependant pour des raisons d'intérêt national?

Dans le rapport rédigé par M. Lebeque, à la demande du Ministère de la Marine Marchande sur le déficit des services des Messageries Maritimes, et les moyens de l'enrayer, on lit que ce déficit ne fera que croître en ce qui concerne l'exploitation de la ligne circulaire de la Méditerranée. Il a été de 16 millions en 1927, 22 millions en 1929, 25 millions et demi en 1930. Le rapport conclut que ces lignes ne sont pas d'une importance de premier plan, et qu'il faudrait les supprimer. Il y ajoute qu'il serait bon, avant de supprimer ces lignes, d'amener les compagnies qui profiteront de cette disparition d'une concurrence, à faire à l'Etat certains avantages.

On peut remarquer ici que si la C^{ie} de navigation à vapeur a retiré les deux bateaux en question de la ligne Marseille-New-York, où ils faisaient de bonnes affaires, pour les mettre en Méditerranée, où ils n'en faisaient plus, c'était justement pour faire concurrence à la Société contractuelle, et l'amener à confusion. L'expérience prouve qu'elle y a réussi. Il y a d'autant plus étrange que le contrat ne prévoit pas, justement, que la suppression de ces lignes circulaires soit une clause de résiliation.

La conclusion du rapport de M. Lebeque se la suivante: re-faire reorganiser les lignes des services contractuels, en supprimant les lignes inutile, et, sur les autres, les paquebots inutile.

7

En présence de cette conclusion, et de fait que j'ai cités, on se demande pourquoi le Ministre a fait cette opération, qui n'est pas utile, et lèse les intérêts de l'Etat.

J'ajoute qu'il devait certainement être pourvu au remplacement des deux unités supprimées : Lotus et Amazone, par 2 bateaux : Angers et Sphinx, qui appartiennent à la 1^{re} contractuelle. Il est inadmissible qu'on lève des outres quand on en a dans sa propre maison.

Et j'ajoute en terminant qu'il s'agit là de deux bateaux à feu, qui chauffent au charbon, et consomment 150 tonnes de charbon par jour.

Telle est l'affaire dont je voulais entretenir la Commission. Je ne puis m'expliquer, je l'avoue, les raisons qui ont déterminé le Ministre à conclure cette opération.

M^r Luen. — Pour que nous puissions discuter en connaissance de cause sur cette question, il faudrait que vous connaissions, en effet, ces raisons. Et, par conséquent, que M^r le Ministre de la Marine Marchande, vienne devant la Commission pour nous les exposer.

M^r Bergeon. — Je suis de cet avis, moi aussi.

M^r le Président. — Est-ce l'opinion de la Commission ? (Assentiment) En ce cas, nous pourrions demander au Ministre de venir devant nous le mercredi 17 février ? (Assentiment).

M^r Bergeon. — Il vaudrait mieux une date plus rapprochée.

M^r le Président. — La question est-elle d'une si grande urgence ? Actuellement le Ministre est très absorbé par la question de la C^{ie} Transatlantique, que nous aurons nous-mêmes à examiner très prochainement. Je crois que la date du 17 serait préférable ? Qu'en pense la Commission ? (Assentiment)

Il en est ainsi décidé.

Bâtiments de guerre construits pour des Puissances étrangères.

M^r Bergeon donne lecture de son avis sur la proposition de loi adoptée par le Ch. tendant à exonérer de droits de douane et de la taxe sur le chiffre d'affaires les bâtiments de guerre construits pour des puissances étrangères.

Il conclut à l'adoption.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Statut du personnel des compagnies de navigation.

M. le Gorgeu est nommé rapporteur de la proposition de loi adoptée par la Chambre, ayant pour objet l'insertion de clauses relatives au statut du personnel dans les cahiers de charges des compagnies de navigation contractuelles ou subventionnées.

Compagnie Transatlantique.

M. Brindeau. - Avant que nous puissions examiner la question de la Cie G. Transatlantique, il faudra que nous ayons le temps d'étudier de près le texte qui aura adopté notre Commission des finances. Je ne pourrai rédiger mon rapport que deux ou trois jours après.

M. le Président. - La Commission vous serait reconnaissante de lui communiquer votre rapport dans un délai plus court encore, si possible. Il est essentiel que nous allions le plus vite possible.

M. Brindeau. - Si j'ai bien pressenti par le temps, je rédigerai un rapport extrêmement bref, et j'apporterai à la tribune les développements qui le complèteront.

M. Babin-Chenaye. - Nous devons aller en effet le plus vite possible; les récents incidents de Saint Nazaire montrent que la situation est grave, et notre devoir est de la dénouer.

Visite du Centre d'hydraviation de Saint Raphaël.

M. le Président. - Je rappelle aux membres de la Commission que le départ pour la visite de ce centre de Saint Raphaël est fixé à mardi prochain 9 février.

La séance est levée à 15 heures 40 minutes

3^{ème} séance.

9
mardi 9 février 1932

Présidence de M^r Riv.

Présents : MM. Riv, le Bail, Iver, Bergeon, Babin-Chevaye, Roger Grand, Lemaire, le Jorgien, Brindeau, de Pomeroy, Pierre Lauer, de Blois, Leblanc, Dudoit, Laurin, Martin-Binaston, Ponce Lari.

La séance est ouverte à 14 heures 30

Opérateurs radiotélégraphistes.

M^r Babin-Chevaye donne lecture de son rapport sur

Visite à Saint-Raphaël et Toulon.

En vue du voyage d'étude de la Commission au centre d'expériences de Saint Raphaël et à bord de l'escadre,
M^r Bergeon est chargé de rapport sur la défense des côtes,
M^r Martin-Binaston est chargé de rapport sur les opérations combinées de la flotte et de l'aviation,
M^r le Bail est chargé de rapport sur l'aviation maritime.

Compagnie Générale Transatlantique.

M^r Brindeau donne lecture de son rapport pour avis sur 1^{er} le projet de loi adopté par la Chambre, accordant la garantie de l'Etat pour un emprunt de 160 millions de francs de la C^{ie} g^{ale} Transatlantique; 2^o le projet de loi adopté par la Chambre concernant une aide de l'Etat à la C^{ie} g^{ale} Transatlantique.

..... "J'autre part, est-il dit dans le rapport,

D'autre part, la Compagnie est obligée d'assurer gratuitement le service de la poste, y compris celui des colis postaux dont le nombre n'a cessé d'augmenter.
Ce service occupe des locaux dont la Compagnie se trouve privée.
Ce régime a conduit, incidemment, à un résultat bien surprenant. Des offices postaux étrangers payent à notre Administration des postes des sommes importantes pour le transport des courriers qu'ils confient à nos paquebots. Ces sommes ont atteint ou même dépassent 4 millions par an, chiffre supérieur aux subventions réellement payées à la Compagnie. »

M. Brindeau - J'ouvre ici une parenthèse. J'ai rapporté, en 1921, le dessein avenant à la convention de 1913 passée avec la C^{ie} Transatlantique. A cette époque, l'ambition de la C^{ie} était de demander le moins possible à l'Etat, pour en arriver à une totale indépendance. Ce desir explique en partie la multiplicité des lignes créées. Mais, la crise survenue, ces projets se sont révélés imprudents.

M. le Président - En 1922 en effet, M. del Piaz me fit part des difficultés de la Compagnie. Je lui demandai - j'étais alors sous-secrétaire d'Etat - de m'apporter un projet d'entente avec l'Etat, pensant bien que la C^{ie} ne pourrait pas exploiter seule ses lignes impériales. M. del Piaz me répondit alors que la C^{ie} n'avait pas besoin de l'Etat. Nous voyons aujourd'hui le résultat de cette attitude. Si une convention avait pu être passée à cette époque, on eût institué un contrôle et la C^{ie} n'en serait pas arrivée où elle en est.

M. Brindeau achève la lecture de son rapport.

Après avoir, en terminant, rappelé le texte adopté par la Commission des Finances, Texte

« conception un texte instituant un régime provisoire d'une durée de six mois, période pendant laquelle l'exploitation et le fonctionnement de la Compagnie seraient assurés au moyen d'une aide financière de 110 millions de francs, »

M. Brindeau conclut:

" L'exploitation et le fonctionnement " de la Compagnie, c'est une formule trop étroite. La Compagnie, pendant cette période de six mois, pourrait avoir des besoins pressants, ~~et~~ en dehors de son exploitation.

11

Je crois savoir que les pourparlers ont été engagés, et ont abouti, par ce que, dans un cas de cette nature, la Compagnie peut faire face à ces autres obligations. S'il en est ainsi, le régime provisoire peut être accepté, tel que la C^{te} des Finances propose de l'instituer, et mon rapport conclura donc à l'approbation de la solution proposée par la Commission des Finances.

M. le Président. - Voici quelle est la situation à ce sujet. La Commission des Finances n'a voulu accorder les 110 millions que pour faire face, pendant six mois, aux frais d'exploitation. Elle n'a pas voulu que l'Etat fît face aux créances; elle estime qu'il ne lui appartient pas de renflouer une Compagnie dont la situation n'est pas assainie. Que la C^{te} revienne dans six mois, dit la C^{te}, ayant obtenu des réductions de créances et assaini sa situation, et nous aviserons.

Pour nous, Commission technique, il nous semble que ces 110 millions seront vains si demain un créancier vient exiger son dû, et oblige ainsi la C^{te} Transatlantique à déposer son bilan. Dans la crainte de cette éventualité, j'ai demandé au Gouvernement que si d'ici le mois de juillet, un créancier venant réclamer, le Gouvernement soit autorisé à le payer en prélevant le nécessaire sur les 110 millions prévus.

M. le Rapporteur général a accepté ce principe. Mais il a fait observer qu'après de ne pas déclencher automatiquement des demandes de remboursement de tous les créanciers, il fallait que cette décision ne fût pas publiée, et restât comme un accord tacite.

Puisque cet accord existe, je crois, comme l'a dit M. Brindeau, que nous pouvons nous rallier au texte de la C^{te} des Finances.

Le rapport de M. Gardey rappelle le grand rôle joué par la C^{te} Transatlantique dans l'économie nationale. Il dit expressément qu'il importe d'éviter la liquidation judiciaire, et l'arrêt du trafic. C'est, je crois, aussi notre avis. Le problème reste entier. Le texte de la C^{te} des Finances accorde seulement un délai de six mois après lequel on pourra présenter un nouveau projet.

Pendant ce délai l'exploitation sera assurée, et, par les constructions de navires en cours il est prévu que, s'il y a nécessité absolue, le Gouvernement pourra demander des fonds

par un projet spécial. Tant donné, d'autre part, l'accord tacite dont j'ai parlé, le projet de la C^o des Finances et assez favorable pour que le Directeur général de la C^{ie} Transatlantique ait laissé espérer que, d'ici 4 ou 5 mois, il pourra apporter un projet d'assainissement de la Compagnie.

M^r Bergeon. - Puisque l'Etat engage ainsi 110 millions pour les frais d'exploitation, l'occasion est excellente d'exercer sur l'emploi de cette somme un contrôle précis, et le rôle de la Commission de la Marine et de prévoir ce contrôle.

Pourquoi ne pas faire exercer ce contrôle par un corps tout à fait remarquable: celui du Contrôle de l'Administration de la Marine Militaire? On pourra facilement détacher à la Marine Marchande tel ou tel membre de ce corps, puisque certains sont déjà détachés au Ministère de l'Air. D'autre part nous aurons un contrôle qui n'engagerait aucune dépense nouvelle.

Je propose donc que nous complétions le texte de la C^o des Finances par une phrase prévoyant qu'un projet de loi devra refléter les modalités de contrôle de l'emploi des 110 millions.

Les récents événements - et l'affaire du Patria et du Provence que j'ai évoquée ici récemment - rendent de plus en plus nécessaire un contrôle comme celui que je propose.

M^r Brindeau. - Je suis aussi partisan du contrôle. Mais je ne sais si les contrôleurs de l'Administration ^{de la} Marine Militaire sont si qualifiés, dans ce cas. Il vaudrait mieux que le Gouvernement créât un corps nouveau.

M^r Bergeon. - Ce serait engager des dépenses. Or les contrôleurs dont je parle auront certainement la compétence nécessaire pour défendre les intérêts du Trésor.

M^r le Président. - Aucun contrôle, ne l'oublions pas, ne pouvait prévoir ce qui s'est passé à la C^{ie} Transatlantique. Elle n'était pas compagnie contractuelle, mais seulement subventionnée; le contrôle ne portait donc que sur ces subventions, d'ailleurs infimes.

D'autre part, si l'on voulait faire exercer le contrôle par le corps des contrôleurs de l'Administration de la Marine Militaire, nous pourrions être surpris que la Marine Militaire ~~elle~~ offrait à cette demande un non possumus formel. Au point de vue administratif, la Marine Militaire et pour la

marine marchande une marine. Je n'ai pas même pu, ces quelques années, obtenir que ce corps de contrôle détache un ou plusieurs de ses membres auprès des services des Inscriptions Maritimes.

Au rest, la marine marchande a déjà son corps de contrôle: les Inspecteurs de l'Inscription Maritime, les Commissaires du Gouvernement. Depuis qu'on étudie la question de la C^{ie} Transatlantique, deux inspecteurs des finances sont auprès du Ministre de la Marine marchande pour étudier de près le problème.

Le contrôle est en effet nécessaire. Au cours de la discussion du projet, nous pourrions demander au Ministre de porter à cette question une attention particulière.

M^r Bergeon. - Je ne me place pas sur le même plan que vous, et ne me préoccupe pas de savoir si l'établissement de ce contrôle plaira ou non aux Ministres. J'estime seulement que, puisqu'on va poursuivre l'exploitation, aux frais des deniers publics, d'une Compagnie sur l'administration de laquelle nous avons un devoir écrasant, nous devons et devons un contrôle. 110 millions sont fournis, 150 ont déjà été dépensés. Je cherche quel corps de l'Etat pourra être affecté à ce contrôle, et, dans ce sens, je propose un texte. J'aimerais mieux, assurément, pouvoir le défendre avec l'assentiment de la Commission, lors de la discussion devant le Sénat.

Nous disposons d'un corps de contrôleurs qui est un corps d'élite. Utilisons-le.

M^r le Président. - Nous sommes tous d'accord sur la nécessité du contrôle.

En fait, ce contrôle existe, puisque des inspecteurs des finances, depuis le début, étudient la question de la C^{ie} Transatlantique auprès du Ministre. D'autre part les contrôleurs de la marine militaire sont peu nombreux et déjà trop occupés; j'estime que les inspecteurs des finances sont mieux adaptés pour ce contrôle, qui est plus financier que technique.

Que M^r Bergeon pose nettement la question du contrôle, lors de la discussion, afin que le Ministre s'explique nettement. Mais je ne crois pas qu'il y ait des personnes qui, depuis huit mois, étudient de près la question de la C^{ie} Transatlantique nous proposent, nous, une telle ou telle forme de contrôle.

M^r Bergeon. - Je déposerai un amendement; le Ministre se prononcera.

M^r le Président. - Je demande à la Commission de s'en tenir au texte de la C^{ie} des Finances. Nous pouvons nous mettre d'accord aujourd'hui,

peut-être, dans six mois, sera-ce plus difficile. Si la Commission, pour marquer cet accord, adopte le texte de la Commission des Finances, M. Bergeon déposera son amendement et son nom seul.

M. Bergeon. - M. le rapporteur général Abel Gardey a insisté lui aussi dans son rapport sur la nécessité d'un contrôle. Or, auprès des compagnies de navigation les commissaires du gouvernement sont impuissants. Il faut que ce contrôle soit exercé par des hommes indépendants, tels que les contrôleurs de l'administration de la marine militaire.

M. le Président. - On des inspecteurs des finances.

M. Bergeon. - En effet.

M. Balin-Chévaux. - Quand sera écoulé le délai de six mois prévu au projet, le Parlement sera en vacances. Alors, comment pourra être voté le nouveau projet.

M. le Président. - Il sera indispensable de voter ce projet avant la séparation des Chambres.

M. le Président. - Je mets aux voix les conclusions du rapport de M. Brindeau.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

(M. le Bail s'abstient, dans le vote)

M. Brindeau. - Y aurait-il moyen de marquer dans le rapport que les 110 millions pourraient, à l'occasion, servir à des besoins urgents non compris dans l'exploitation?

M. le Président. - Dits, par exemple, que nous avons eu des assurances du gouvernement, que la Compagnie pourrait vivre, pendant les six mois sans difficultés, grâce à ces 110 millions.

M. Balin-Chévaux. - Où et sont les travaux interrompus à St Nazaire, et qu'a-t-on prévu pour leur reprise?

M. le Président. - Les projets spéciaux que le gouvernement se propose d'adopter pour les constructions en cours pourront servir dans un tel cas.

La séance est levée à seize heures.

4^{ème} séance.

mardi 23 février 1932

Présents. M^{rs} Bugeon, Brindeau, J. Hennessy, Marké-Binaclos, Landrieu, de Blois, Laurin, McLauet-Duchenois, Le Jorger, Lomery, P. Sari, Cabat-Danneville, Leblanc, Dudoigt, Tisser, Roger Grand, Lierny, Babin-Chevaye, Ponce Magnier.

Présidence de M^r Bugeon, Vice-Président

La séance s'ouvre à 15 heures 45.

M^r le Président. - M^r Rio, aujourd'hui souffrant, m'a prévenu de présider cette séance, mais il n'a pas voulu remettre étant donné l'importance qu'il y a à envisager la nouvelle situation faite à la Commission de la Marine par la suppression du Ministère de la Marine.

Credit Maritime.

M^r Brindeau est nommé rapporteur du projet de loi adopté par la Chambre, complétant la loi sur le crédit maritime.

Congrès International de l'Electricité.

M^r le Président donne lecture d'une lettre adressée au Président de la Commission par le Congrès International de l'Electricité de 1932, lui demandant de faire partie du Comité de Patronage français du Congrès.

La lettre sera transmise à M^r Rio, Président de la Commission.

Institution du Ministère de la Défense Nationale.

M^r le Président. - Je me suis procuré certains renseignements sur la question qui fait l'objet de notre présente réunion : l'institution du Ministère de la Défense Nationale prenant en charge les trois ministères de la Guerre, de la Marine et de l'Air.

Il semble que, pour le début, ce nouveau ministère doit être une sorte de fusion des trois ministères, ou du moins une unité en commun de certains organes jusqu'alors indépendants.

Parmi les interpellateurs qui prendront la parole à la Chambre aujourd'hui même, il en est qui interpellent sur "la mise en tutelle par la guerre du Ministère de la Marine et de l'Air". Une telle opinion ne pourrait être justifiée que par la prééminence que semble devoir prendre dans le nouveau Ministère le Contrôleur Général Guinand, Secrétaire Général du Ministère de la Guerre.

Il semble bien à l'heure actuelle que deux départements de l'importance de la Guerre et de la Marine ne peuvent sans difficultés être rassemblés dans la même main. M. Charles Dumont, faisant l'interim du Ministère de la Guerre après la mort de M. Kappeler, a eu peine à mener de front ce double effort. A plus forte raison sera-t-il difficile à un seul Ministre d'administrer efficacement trois départements de l'importance de ceux qu'on rassemble au Ministère de la Défense Nationale.

Or j'estime qu'on peut dire qu'à divers égards le département de la Marine pouvant servir de modèle à bien d'autres, et il serait regrettable de voir l'administration de la Marine Royale absorbée dans celle d'un nouveau Ministère.

Pour prendre un seul exemple, je rappellerai la procédure actuelle de la passation des marchés au Ministère de la Marine. Elle est minutieuse, et organisée de telle sorte qu'il est impossible que le moindre soupçon puisse être formulé sur quelque point que ce soit. Tout d'abord une lettre est adressée à la Commission des Marchés, après par le Sous-Secrétaire d'Etat, après visa du Contrôleur de la Marine et du Contrôleur des dépenses engagées. Ensuite la Commission négocie avec les industriels, au mieux des intérêts de l'Etat et un rapporteur (en général un délégué technique) apportant, en toute indépendance, ses conclusions. Alors seulement la Commission négocie avec l'industriel, et le marché est envoyé à la Direction Centrale compétente, d'où ~~elle~~^{il} est envoyé au Cabinet Militaire. De là ~~elle~~^{il} va encore à la section administrative du Cabinet Militaire, qui l'examine à nouveau. Ce n'est qu'alors qu'intervient la signature du Ministre, avant de retourner enfin, pour exécution, à la Direction intéressée.

Ainsi donc toutes les précautions sont prises pour que soient sauvegardés les intérêts de l'Etat.

Au Ministère de la Guerre il n'existe pas de procédure de ce genre. Chaque Direction passe directement ses marchés, sans contrôle.

Nous devons donc en droit de nous demander ce qu'il

17

adviendra de l'organisme précédent qui fonctionnera au Ministère de la Marine, après la fusion des trois ministères en un seul.

Une autre remarque s'impose. L'institution du nouveau Ministère entraînera des modifications dans le budget. Des chapitres deviendront communs à la guerre et à la marine, ce qui permettra des économies faisant valoir pour la guerre des sommes prélevées pour la marine.

Deux sous-secrétaires d'Etat sont attachés ^{au Ministère de} ~~à~~ la Défense Nationale: MM^{rs} Fould et Riche. Seront-ils désignés pour presider respectivement aux séances du Ministère de la Marine et du Ministère de l'Air? Aucunement. On a prévu comme organisation, celle-ci: l'un prendra les fonctions de matériel pour les trois ministères, l'autre les fonctions de personnel.

Les sous-secrétaires seront installés au Ministère de la guerre, ainsi que le ministre de la Défense Nationale. Celui-ci devra se déplacer, pour passer quelques instants chaque jour rue Royale, et s'occuper directement de la Marine. Peut-on espérer qu'il pourra suivre régulièrement et longtemps ce régime compliqué?

Puisque il ne doit y avoir qu'un cabinet militaire pour la Défense Nationale, la Marine a demandé si on conserve son ~~le~~ chef de cabinet militaire actuel, un capitaine de vaisseau. Il faut bien, en effet, que entre le cabinet militaire de la Défense Nationale et ceux des autres ministères une liaison soit établie. On maintiendra peut-être quelque temps ce capitaine de vaisseau; mais combien de temps? Ne venons-nous pas un jour - pour journa la chose à l'extrême - un chef d'escadron de cavalerie faisant la liaison entre la Défense Nationale et la Marine!?

Une question administrative se pose également. M. Guinand, Secrétaire général du Ministère de la guerre aura la haute main sur le nouveau ministère. La Marine a demandé que lui soit adjoint l'actuel chef de la section administrative de la rue Royale, M. le Hénaf. Je crois que la Marine aura gain de cause. Si bien que, pour les marchés, par exemple, M. le Hénaf devra ^{les} présenter à M. Guinand, qui les ~~transmettra~~ soumettra à la signature du sous-secrétaire d'Etat chargé du matériel. Pour peu que M. Guinand, comme il est naturel, veuille examiner ces marchés, se documenter sur des questions qu'il n'a pas eu l'occasion de connaître, on voit à quelles lenteurs on doit aboutir.

Ainsi donc il semble bien que la nouvelle organisation apportera des économies, ou en tous cas des économies, à l'heure où, au contraire, il faudrait accélérer la construction et l'armement de nos unités de guerre.

Au cours de l'échange de vues qui va suivre, la Commission exprimera ses conclusions. Je me permets de lui proposer les vœux.

M. le Contrôleur général Guinand va prendre en main les marchés des trois ministères; on veut ainsi, dit-on, par des achats en commun, réaliser des économies. Mais, je l'ai dit, les marchés sont passés au Ministère de la Guerre, sans contrôle. M. Guinand s'efforcera-t-il de conserver, dans l'organisation des marchés au Ministère de la Marine tout ce qui en fait la valeur et l'efficacité? Ou abandonnera-t-il certains de belles traditions de la Marine Royale?

Quoi qu'il arrive, attendons-nous à voir son service embouteillé, et les marchés ralentis.

Tels sont les renseignements que j'ai pu recueillir. Ils sont, je crois, suffisants, pour que la Commission puisse délibérer sur cette innovation à laquelle nous étions bien de nous attendre.

M. Brindeau. — On veut en effet d'enlever sa personnalité au Ministère de la Marine et un véritable décapement s'est aussitôt fait senti parmi les Officiers de Marine.

En ce qui concerne le Ministère de la Marine Marchande, il faut regretter qu'après avoir réussi, après de longs efforts, à en obtenir la création, nous nous voyions brusquement ramené à l'ancien système. En décapitant la Marine Marchande on la place de nouveau sous l'administration des Travaux Publics, Ministère déjà très chargé.

D'autre part, des renseignements très confidentiels me permettent de penser que le Gouvernement avait l'intention de soumettre au Parlement des projets de loi destinés à organiser cette centralisation de ~~trois~~ ministères dont nous nous occupons aujourd'hui. Nous serions donc ~~appelés~~ appelés à nous prononcer sur ces changements.

M. le Président. — De tels projets de loi ne font que mettre le Parlement en présence du fait accompli. Il nous voyons que les projets relatifs au Ministère de l'Air n'ont même pas encore été votés.

M. Louis Tisserand. — La question budgétaire ne m'inquiète pas. Les crédits ne seront pas confondus, et les chapitres de la Marine, au moins les principaux, seront respectés.

Pour ce qui est du contrôle, il existe des contrôleurs au Ministère de la guerre, comme à la Marine. Le point délicat sera ici d'obtenir le maintien du contrôle permanent, indispensable à la Marine, et que la guerre, à qui suffit le contrôle mobile, ne couvrait pas.

Personnellement, je dois le dire, je n'en depuis longtemps d'un ~~Ministre~~ ^{seul homme} qui aurait en main la direction de la Défense nationale...

M. F. Hennemy. - C'est dans les traditions de la Commission de la Marine.

M. Louis Tisser. - Mais il n'est pas nécessaire que ce chef soit un administrateur. Les Services de l'Etat-Major, par exemple, aux Ministères de la Guerre et de la Marine, ont à fait indépendants des services d'exécution, peuvent fort bien être eulés à ces Ministères, et groupés dans la main d'un Ministre de la Défense nationale. Il en va de même pour le service du contrôle. Dans la situation actuelle, les contrôleurs sont souvent dans la situation d'hésiter entre leur conscience, qui les pousse à signaler des fautes, et le souci de leur carrière, qui les retient de critiquer le Ministre de qui ils dépendent. Les contrôleurs de la guerre et de la Marine seraient bien plus libres s'ils étaient attachés à un Ministre de la Défense Nationale groupant les deux services.

Pour les autres services, au contraire, je ne vois pas que le Ministre de la Défense nationale puisse être autre chose qu'une sorte de président des trois ministères, demeurés individuels. Pour tout ce qui est exécution, pour tout ce qui constitue "le ministère", au sens vulgaire du mot, il faut un homme à la guerre, un à la Marine et un à l'Air.

Si le Ministre de la Défense Nationale devait avoir des attributions plus larges que celles que je viens de suggérer, nous irions au gâchis, et les bureaux, irresponsables, prendraient en fait la direction des affaires.

J'espère que nous devons porter cette question à la tribune, sous forme d'interpellation.

M. Lucie Sari. - En ce qui concerne l'aviation les mêmes objections se présentent.

Les chefs militaires que nous avons vus récemment nous ont tous dit qu'il était nécessaire de modifier le système actuel des fournitures de l'aviation. Comment espérer qu'un seul homme, quelle que soit sa compétence, puisse mettre au point une organisation que tant de ministères n'ont pu réaliser encore ? Si une interpellation doit avoir lieu, elle devra porter sur le problème de l'aviation.

M^{le} Comte de Blois. — J'ai toujours souhaité, pour ma part, la constitution d'un Ministère de la Défense nationale; je me suis donc réjoui de le voir enfin instituer.

Je reconnais que cette transformation présente des difficultés, et je sais qu'au Ministère de la Marine on compte sur notre Commission pour empêcher que la Marine ne soit dévorée par la guerre.

Les avantages du Ministère de la Défense Nationale sont réels. Pour ne prendre que l'exemple de la défense de la Corse, nous avons eu l'occasion de constater que rien n'était fait, en grande partie à cause de l'absence d'une direction unique. Réjouissons-nous donc de voir aujourd'hui instituer cette direction, et même de la voir confiée à un représentant de la Corse.

D'autre part, la Marine, nous le savons, se plaint de n'avoir pas d'aviation qui lui serait nécessaire. La situation nouvelle permettra peut-être de lui faire rendre ce qui lui a été enlevé, et dont elle a besoin.

J'ajoute donc que l'institution du Ministère de la Défense Nationale présente des avantages réels. Je crois donc qu'avant d'interpeller sur ce point nous devrions demander au Ministre de la Défense nationale de venir devant nous pour nous dire comment il entend organiser son Ministère.

Je connais à la fois les capacités mais aussi les appétits de M^{le} Comptoul Général Guinand. Je crois savoir que, sans attendre, il a déjà entamé un nouveau projet de budget dans lequel la Marine est sacrifiée, où les chapitres sont mélangés, de ^{telle sorte} ~~façon~~ que ~~permette~~ des virtements au détriment de la Marine seront inévitables. Nous devons donc agir vite pour éviter de telles conséquences.

D'autre part M^{le} Guinand aurait l'intention de fusionner différents corps de deux ministères, par exemple les médecins de la marine et les médecins de l'armée. De telles mesures seraient évidemment fâcheuses.

M^{le} Marku-Binachon. — C'est impossible; ce serait aller contre le bris des cadres.

M^{le} Comte de Blois. — Quoi qu'il en soit on peut prévoir que certains membres fâcheux sont en le point d'être faits. C'est pourquoi nous devons entendre au plus tôt M^{le} Préfet, et lui demander ce qu'il compte faire.

M^{le} Marku-Binachon. — Il ne le sait pas!

M^{le} Comte de Blois. — Nous le lui disons! Nous pouvons, par exemple, proposer de cette situation nouvelle pour rendre à la Marine une aviation.

Nous pouvons d'autre part, des maintenant, prendre garde que certains
ennemis ne soit pas comués. Il est évident, par exemple, que
le Chef d'Etat-Major Général de la Marine ne saurait aucunement
être subordonné au fœnéalisme. Il serait inadmissible que
l'armée pût considérer la marine comme une simple section
de Transport... Autant de questions sur lesquelles nous pouvons,
et devons, attirer l'attention du Ministre de la Défense Nationale.

M. le Gorgue. — J'ai pu constater à Brest l'émoi provoqué dans le milieu
marin par la création du nouveau ministère.

M. J. Sari. — C'est un véritable découragement.

M. le Gorgue. — On compte sur notre Commission pour empêcher que les services
de la marine ne soient abolis par ceux de la guerre.

Je crois donc que nous devons entendre le ministre au plus tôt
pour le mettre en garde contre des erreurs possibles, et que nous
devons aussi prendre garde que le budget du nouveau ministère
ne permette pas de priver la marine des crédits qui lui sont
nécessaires.

M. Lemery. — Je suis résolument, absolument et sans aucune réserve
hostile à la "réforme" qui vient d'être faite par le nouveau
~~gouvernement~~ Cabinet.

J'espère que d'entendre M. Lœcherer ne servirait à rien. Il nous
répondra, il sera plein de la meilleure volonté, mais nous
n'empêchera pas la réforme en question aboutisse enfin à son
effet normal : la destruction de la marine française.

Nous sommes ici plusieurs qui représentons la très grande majorité
de la France, ou ses colonies. Mais, sachons-le bien, l'ensemble
du peuple français, et du Parlement, a les yeux fixés avant
tout sur les frontières terrestres. La création du Ministère de la
Défense Nationale répond à ce sentiment-là, et pour que nous
fassions, ce fait restera. On minimisera de plus en plus notre
marine, jusqu'à la supprimer complètement. Le découragement
que manifestent les marins n'est qu'une forme de l'instinct de
conservation !

Je ne comprends pas ce qui a pu légitimer cette réforme...

M. Harkn. Bidachon. — Elle a été faite pour produire l'impression à l'étranger !...

M. Lemery. — Peut-être. Et alors c'est la pure capitulation que nous ayons
consentie depuis la guerre. Si cette institution d'un Ministère
de la Défense Nationale n'a d'autre objet que d'aller dire à
l'étranger : "nous supprimons les Ministères de la guerre, de la Marine

et de l'Air", alors ce n'est là qu'une argumentation purement verbale, digne d'un article de journal, qui ne saurait se défendre sérieusement !

Certes on aurait pu faire quelque chose dans ce sens. Un organisme unique chargé de la possession de tous les moyens de guerre serait souhaitable. Et ce qui concerne les opérations, d'autre part, la question de limite est déjà résolue, par l'existence du Conseil Supérieur de la Défense Nationale. Une unité de ce genre est, à certains égards, désirable, et c'est ainsi qu'on a eu tort, à mon sens, de créer un ministère de l'Air autonome, car l'aviation et une arme et l'aviation aurait donc dû être partagée entre les ministères de la guerre et de la marine.

L'aviation, au reste, souffrira moins du nouveau régime que la marine. L'aviation, arme neuve, pleine de promesses, attirera toujours l'attention, et ne sera jamais oubliée. Mais la Marine, elle, sera certainement subordonnée à la guerre, laissée au second rang. Le dévouement croissant de nos officiers, et, je le répète, ce sera la fin de notre marine.

C'est une gageure que de vouloir, d'un trait de plume, supprimer un organisme comme notre marine française, riche de cinq siècles d'histoire.

Quant à interjeter sur cette question, je crois qu'à l'heure où nous sommes, les interpellations sont inutiles. Actuellement, les questions sont posées, et seuls comptent les questions de parti. Tout ce que nous pouvons faire, je crois, et de protestation, par un ordre du jour de notre Gouvernement, signalant les dangers que la création du nouveau Ministère fait courir à notre marine.

M. Tissier. — Quelle que soit l'intelligence de M. Piché, la question que nous débattons le dépasse. C'est au Gouvernement qu'il appartient d'organiser ce nouveau Ministère.

M. le comte de Blois. — Je crois que M. Piché peut mettre sur pied une bonne organisation de son département.

M. Tissier. — C'est le Président du Conseil qui doit nous apporter les explications dont nous avons besoin, soit que nous l'entendions ici, soit qu'il réponde, à la tribune, à une interpellation.

M. Henri Béraud. — On a parlé tout à l'heure de la possibilité qu'apporte le nouveau Ministère de rendre à la marine l'aviation dont elle a besoin. Or, nous avons vu récemment à St Raphaël que tout

et à refaire en matière d'aviation maritime. Si nous voulons aboutir à quelque chose sur ce point, j'estime que nous devons faire comme, comme on l'a fait en Amérique, une commission ne comprenant pas plus de quinze membres, formée de représentants de la foudre, de la marine et de l'air et des commissions compétentes du Parlement. Seule cette commission peut aboutir.

L'institution du nouveau ministère, j'y vois surtout un fait, qui est bien dans la manière du Président du Conseil. Il a voulu revenir à l'évidence en disant: "Voyez: nous avons supprimé nos ministères de la foudre, de la marine et de l'air?" Kék, une fois le fait accompli, je le mets au défi de sortir de la situation qu'il a créée. Une réforme qui modifie si profondément nos grandes organisations ne se réalise pas en une demi-heure!

Par exemple: il sera absolument impossible d'ajuster au nouvel état de choses le budget que la Chambre discute en ce moment!

Tous ces questions sont délicates, et je tiens pour seule une commission comme celle dont j'ai parlé, pourait les mettre au point.

M. Jaurès Hennessy. — Le Ministère de la Défense nationale, il faut bien le dire, n'est pas une idée neuve. Elle a été demandée depuis longtemps, et aujourd'hui on elle est réalisée, nous élevons des objections. Tant il est vrai qu'en France nous restons toujours effroyablement conservateurs.

J'estime que nous ne devons pas retourner trop brutalement cette innovation, et craindre que la marine en reste ~~elle~~ comme elle était au temps de Colbert. Si même des difficultés se présentent, nous devons au moins, sans reculer devant la nouveauté, envisager les mesures qu'on nous propose.

Si la réforme peut améliorer un peu nos administrations, et permettre quelques économies, et, par les répercussions extérieures apporter quelque profit à la France, je pense que nous pouvons l'éluder, avec objectivité, sans croire d's l'abord que tout soit perdu.

Je comprends l'émoi de nos marins. Mais enfin il y a des lois, qui les défendent, et qui subsisteront. Ils se plaignent d'être dévorés par la guerre. Mais on se plaint volontiers d'être dévoré... tout en essayant, à l'ocasion, de dévorer les autres... Ne dramatisons pas.

Et si, par exemple, notre aviation maritime est actuellement réduite à rien, nous pourrions spéculer sur un changement et pourna lui

faire que du bien!

M. Marks-Bischoff. — On ne peut bouleverser ni profondément un service qui n'a pas même encore son statut!

M. Jaurès Hennery. — Ce qu'il faut à la tête de nos armées, ce sont des administrateurs, avant tout. Colbert n'était pas un marin. Je crois qu'un général bon administrateur pourrait administrer fort bien la marine, ou un amiral administrer la guerre.

M. Landier. — Nouveau venu à la Commission, et mal informé des choses de la marine, je me permets pourtant de dire que je ne partage pas les alarmes d'un certain nombre de nos collègues. L'idée d'un ministère de la Défense nationale est dans l'air depuis longtemps.

La marine craint d'être dévorée par la guerre. Mais ce qu'il faudrait dire, plutôt, c'est : supprimons la guerre, la Marine et l'Air; supprimons les rivalités entre Etat-Majors, et qu'il ne reste que la nécessité de défendre le pays. Et si même cette réforme n'avait été faite qu'en vue de produire un effet moral à Genève je ne vois pas où serait le mal. Nous aurions donné là un bel exemple au monde.

Avant de voter l'avis, sachons ce qu'on a l'intention de faire. J' imagine que les interpellateurs, à la Chambre, poseront au Président du Conseil les mêmes questions que nous débattons aujourd'hui. Nous venons les répondre.

J'ajoute que nous ne devons pas précéder avant la lettre. Bornons-nous à convoquer le Président du Conseil et à lui demander des explications.

M. le Président. — Il semble résulter de cet échange de vues que l'institution d'une sorte de super-Ministère de la Défense nationale pourrait ici des défenseurs, mais que certains d'entre vous ont exprimé leur ~~triste~~ sentiment qu'on est allé trop loin en amalgamant des départements ministériels jusqu'alors indépendants.

Je crois qu'il serait bon d'affirmer nettement la doctrine de la Commission de la Marine sur la rôle et l'utilité du Ministère de la Marine.

Nous pourrions en effet entendre le ministre de la Défense Nationale. Mais, dis-je là, nous aurons un faisceau de décrets qui nous mettront en présence du fait accompli.

Sans sortir de vos attributions, il ne serait pas mauvais que nous fussions position, par un ordre du jour qui ^{paraît} ~~serait~~ compte des aspirations de

nos collègues, exprimeraient nos desirs et nos craintes. Nous aurons ainsi pris une attitude qui vous permettra de exposer votre opinion jusqu'au jour où vous soumettrons les projets qui seront proposés.

Je propose à la Commission le texte qui voici :

M. Landrier. — Je ne m'élève pas contre cet ordre du jour. Mais la réforme envisagée dépasse de beaucoup notre Commission. Il vaudrait mieux émettre le vœu que le ~~gouvernement~~ ^{gouvernement} formule ^{des conceptions nouvelles sur la défense nationale.} une et pluri ~~sa intention~~ aux ~~nos~~ ^{nos} commissions compétentes.

M. le Comte de Blois. — Cet ordre du jour de notre Président a au moins l'avantage de marquer notre position, et il empêche M. le Comte de Blois de s'enhardir d'élaborer déjà son budget, comme il entend le faire.

Il propose seulement qu'à cet ordre du jour nous ajoutions ces mots : le Com... "sans avoir d'objection fondamentale au Ministère de la Défense Nationale..."

A la suite d'un échange de vues auquel prennent part M. Lémery, Tisser, Buisson, Landrier, Roger-Léand, Villault-Duchesnois et Jaurès Hennerly,

M. Lémery propose à la Commission l'ordre du jour suivant :

« La Commission sénatoriale de la Marine, émue des
« conséquences que peut avoir pour la marine française et la
« défense maritime et coloniale l'organisation nouvelle d'un
« ministère de la Défense Nationale ;

« sans élever d'objection de principe contre l'initiative
« du gouvernement ;

« exprime le vœu qu'aucune décision ni décret ne
« soit pris avant que le gouvernement n'ait exposé aux
« Commissions réunies de la Guerre, de la Marine et de l'Air, ses
« conceptions en matière d'organisation de la Défense nationale. »

Cet ordre du jour est adopté à l'unanimité. La séance est levée à 16 h. 55

9^eme séanceMercredi 9 mars 1932

Présents: M^{rs} Rio, Cabart-Danneville, Bergeon, Bon, Le Gorgeu, Didouy, Le Blanc, Evén, de Blois, Rofe Grand, Lancien, Tisser, Villault-Duchenois, Emile Magnien, Mark-Benoche, Sari, Delay.

Présidence de M^r Rio.

La séance est ouverte à quinze heures.

Crédit Maritime.

M^r Brindeau donne lecture de son rapport sur le projet de loi adopté par la Chambre, complétant la loi sur le crédit maritime.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Communication de M^r le Président.

M^r le Président. — Lors du voyage d'une délégation de la Commission à S^t Raphaël, un incident s'est produit entre M^r le Baile et moi-même. Je m'en suis expliqué avec lui par la suite, et j'ai eu l'air, a tort ou à raison, de l'avoir profondément blesé. Je lui en ai exprimé mes regrets, et l'ai prévenu que je ferais part de ces regrets à la Commission. C'est de ce devoir que je m'acquitte ici.

Audition de M^r Guernic, Ministre des Travaux Publics et de la Marine Marchande sur

- a) L'affrètement par le service contractuels de Remorques Maritimes des ~~bateaux~~ bateaux Patria et Providence.
- b) L'organisation du Ministère de la Marine Marchande.

(voir compte rendu sténographique)

Echange de vues sur la question du "Patria" et du "Providence", après le départ du Ministre.

M^r Bergeon. — Les explications de M^r le Ministre ne justifient pas l'opération d'avant-pensée sur laquelle j'ai attiré l'attention de la Commission.

Quand le Ministre aura porté l'affaire devant son conseil juridique, celui-ci ne pourra rien. Il faudra bien s'en tenir à la convention jusqu'à elle et signer.

A mon avis, il n'est pas douteux qu'un Ministre de la Marine Marchande ait des moyens d'action, s'il le veut, contre M. Cyrien Fabre. Celui-ci ne tient nullement à ce que cette affaire soit portée à la tribune; je suis persuadé que si le Ministre l'avisait qu'une interpellation va être déposée, il pourrait obtenir de lui une révision de la convention faite. C'est dans cette voie que je voudrais engager le Ministre; il ne paraît pas vouloir s'y engager.

La Commission devrait prendre position et dire dans quelle voie nous devons nous engager.

M. le Président. - Le Ministre nous a dit qu'il allait consulter ses conseils juridiques. Je crois que par déférence nous devrions avant de rien entreprendre lui laisser un délai pour cette consultation, quinze jours ou un mois, par exemple.

M. de Blois. - N'attendons pas trop, le Parlement serait en vacances. Fixons un délai de 8 jours.

M. le Président. - Qu'espérez-vous obtenir par une interpellation?

M. Bon. - Nous donnerions au moins satisfaction à ceux qui ont été lésés par cette affaire.

M. de Blois. - Je suis tout à fait neutre dans cette question. Mais il me semble qu'on obtiendrait plus encore par une menace d'interpellation que par une interpellation.

M. Bergeon. - Je le vois. Nous pourrions donc M. Bon et moi déposer une demande, qui aiderait le Ministre dans les négociations avec M. Cyrien Fabre.

M. Bon. - D'autre part, je crois que M. Cyrien Fabre aimera encore mieux voir venir une interpellation que de lâcher quoi que ce soit.

M. le Président. - Je le crois aussi.

M. Bon. - Si même nous n'obtenons rien, nous aurons au moins fait quelque chose. Car si ce régime se perpétue, nous n'avons plus rien à faire ici!

M. Bergeon. - Ce qui est grave, c'est que le Ministre n'avait écrit qu'il ne ferait rien sans consulter les Commissions compétentes.

M. le Blanc. - L'opération a été faite par M. de Chappedelaine; le Ministre actuel n'y peut être pour rien.

M. le Président. - Par importe. Il y a un Ministre de la Marine Marchande. Au reste M. de Chappedelaine n'a pas agi seul, mais d'accord avec

le Conseil des Ministres. C'est là une affaire de gouvernement.

M: Bon. Je crois que la responsabilité personnelle de M: de Chappedelaine est plus engagée que cela.

M: le Président. — Je crois que le plus simple est que la Commission laisse libres d'après le temps ceux de ses membres qui ont soulevé cette question. Je crois que nous devons donner un délai au Ministre pour qu'il consulte ses services et étudie la question. Passé ce délai, nous pourrions déposer une demande d'interpellation qui l'aiderait dans ses négociations avec M: Cyprien Fabre.

M: Tissier. — Cette démarche me paraît la bonne. On pourrait ainsi exercer une pression morale.

M: Villault-Duchesnois. — Le Ministre n'a pas dit qu'il ne le ferait pas.

M: Tissier. — Notre Président pourrait faire part de ces intentions de la Commission au Ministre, pour que celui-ci puisse communiquer à M: Cyprien Fabre l'émotion qui a été soulevée ici, et ailleurs. Si le Ministre ne réussissait pas à obtenir satisfaction, une interpellation pourrait être développée. Ainsi l'opinion publique recevrait des aperçus, et nous serions portés d'autres opérations de cette nature, par la suite.

Je me permets donc de proposer fermement à la Commission ceci: qu'elle donne mission à son Président de demander au Ministre de faire une pression personnelle sur M: Cyprien Fabre.

M: le Président. — Est-ce l'avis de la Commission? (Assentiment)

M: le Président. — Je venais donc le Ministre dans quelques jours, et je rendrai compte prochainement à la Commission de mon entretien avec lui.

Communication de M: le Président sur son entretien avec le Président du Conseil et le Ministre de la Défense Nationale.

M: le Président. —

Samedi dernier, les Présidents des trois commissions sénatoriales de l'Armée, de la Marine et de l'Air ont adressé à M: le Président du Conseil la lettre suivante:

"Messieurs le Président du Conseil.

"Les trois Présidents des commissions sénatoriales de l'Armée,

"de la Marine et de l'Air, mandatés par leurs Commissions
 "respectives pour pouvoir entre eux préalablement à une réunion
 "plénière des trois Commissions, à un échange de vues, relativement
 "à la constitution du Ministère de la Défense Nationale et en
 "particulier pour examiner l'organisation actuelle telle qu'elle
 "semble ressortir tant d'un des décrets constitutifs du Ministère de
 "la Défense Nationale, que des arrêtés dont ils n'ont eu connaissance
 "que par les journaux, ont l'honneur de vous exposer ce qui suit.

"A. Les trois commissions ne voient aucun obstacle de principe
 "à la création d'un Ministère de la Défense Nationale, qui serait
 "présentée de très sérieux avantages.

"B. Toutefois, les Présidents estiment, se référant d'une part à la
 "solidité d'organisation des deux Ministères de la Guerre et de la
 "Marine, et ce qu'ils représentent au point de vue de la tradition
 "d'une part et de la cohésion d'autre part, ces Ministères doivent
 "subsister dans leur organisation actuelle, tant que l'expérience
 "n'aura pas démontré d'une façon péremptoire la nécessité de
 "certaines modifications.

"C. Ils ne se dissimulent pas, au contraire, qu'il en est
 "antérieurement pour le Ministère de l'Air qui n'a pas encore son
 "statut définitif.

"Du fait de la quasi-indépendance qu'il a obtenue, dans
 "son cadre même, soit à l'aviation militaire de coopération,
 "soit à l'aviation maritime, soit à la force aérienne, il ne paraît pas
 "avoir atteint le but qu'il se était assigné. Les actions sont disjointes,
 "il ne peut avoir en temps de paix et aurait sûrement en temps
 "de guerre, les plus fâcheuses conséquences.

"Il leur semble donc qu'il serait plus opportun, pour mettre
 "un terme à ces actions disjointes que l'aviation militaire, de
 "coopération et de bombardement et l'aviation maritime appartiennent
 "toutes à la Guerre et les autres à la Marine.

"D. L'aviation commerciale serait, comme le comporte la
 "nouvelle répartition des divers organismes de l'ancien Ministère
 "de l'Air, remise au Ministère des Travaux Publics. Mais il y aurait
 "avant tout à faire une très importante et très sérieuse étude
 "pour savoir comment il conviendrait de répartir entre les
 "trois Ministères intéressés le service des études et recherches, les
 "questions se rattachant aux prototypes, aux essais, aux marches,
 "aux fabrications et réceptions etc... etc... ; à quel Ministère

seraient rattachés à l'Etat, l'infrastructure, le balisage,
 les aéroports, la météorologie, etc... Tous ceux qui, en
 dehors de certains secteurs tels que les contrats avec les
 compagnies de navigation aérienne, le survol des pays
 étrangers, etc... qui sont nettement du ressort de l'aviation
 commerciale, peuvent donner lieu à discussion sur leur
 rattachement à l'un ou à l'autre des ministères intéressés.
 Il y a là des décisions à prendre qui sont de la plus
 haute importance.

E. Notre lettre n'a d'autre but que de vous indiquer notre
 point de vue et de vous mettre au courant d'opinions qui se
 sont déjà fait jour dans le sein des trois Communions.

Mais nous attacherions du poids à ce que les trois Présidents
 qui vous dirigent, puissent d'abord avoir dans le plus bref
 délai possible un entretien avec vous sur les principes de ces questions,
 et ensuite à ce que vous-même, Monsieur le Président du
 Conseil, et Monsieur le Ministre de la Défense Nationale,
 veniez exposer aux trois Communions réunies, d'une façon hi-
 erarchique et très claire, et autant que possible sous forme de schéma,
 les intentions du gouvernement.

1^o au point de vue de l'organisation immédiate, telle qu'elle
 s'effectuerait sans vote de lois organiques;

2^o de l'organisation telle qu'elle résulterait des votes de lois
 organiques dont nous vous serons remerciant de nous
 exposer les grands lignes.

Très agréé, Monsieur le Président du Conseil,
 l'assurance de notre haute considération.

[Signé] : Messimy - Rio - Bougeois.

A la suite de cette lettre, M. le Président du Conseil nous
 convoqua immédiatement et nous eûmes avec lui et le Ministre de
 la Défense Nationale une longue entrevue dont voici le résumé.

Il n'est pas question de changer quoi que ce soit aux ministères
 de la Guerre et de la Marine, qui subsisteront dans leur forme
 actuelle.

En réponse aux inquiétudes formulées par M. Messimy, M. de la
 Courbe de l'Armée, au sujet du commandement, inquiétudes motivées
 par les décrets parus au Journal officiel, ~~par lesquels~~
~~transférant~~ qui portaient que toute l'administration était

centralisée entre les mains d'un commandant, sans que rien fût dit sur le commandement, M. François Picthé nous a dit que ce décret avait été pris pour éviter l'encombrement de la période de transition, et avait, dans cette intention, créé un secrétaire général unique du nouveau département. Depuis ce décret, voici ce qui a été décidé pour le commandement : le Comité Supérieur de la guerre est présidé par le Ministre. Les membres sont les différents chefs d'Etat-Major généraux. Le commandant n'a aucun rapport avec la section administrative.

Sous le titre du Ministre et placé l'un des Sous-Secrétaires d'Etat, qui a sous ses ordres le Secrétaire Général de l'Armée de la guerre, lequel a sous ses ordres trois secrétaires-généraux adjoints, pour la guerre, la marine et l'air. Le second Sous-Secrétaire d'Etat est chargé des questions de fabrication.

A la suite de cette entrevue, nos inquiétudes ne pouvaient être entièrement dissipées.

En ce qui concerne le Ministère de l'Air, un doute subsiste. Le Président du Conseil, sur ce point, prend la position suivante : "nous n'avons pas créé la situation actuelle, c'est un héritage que nous avons reçu. Nous réfléchirons à la position, et consulterons les commissions."

Or, j'ai reçu une lettre de M. Pierre Appel, Président de la 1^{re} de la Marine Militaire de la Chambre, en date de 7 mars, adressée au Ministre de la Défense Nationale, M. Picthé. Il lui rappelle les paroles suivantes qu'il a prononcées à la Chambre le 4 mars :

"... l'intention du gouvernement, comme la mienne, est de reprendre, sous réserve de modifications de forme à y apporter, le projet de loi concernant l'ensemble de l'organisation de l'air, en acceptant, au surplus et sous réserve encore de certaines modifications, les propositions de la commission, sur la base du rapport de M. Ossola."

"Voilà donc quel sera l'un des premiers actes du nouveau ministre de la Défense Nationale."

M. Appel fait observer au Ministre qu'en agissant ainsi il se mettrait "en contradiction formelle avec [son] prédécesseur à la Marine, M. Ch. Dumont. Celui-ci avait eu effet, qui formellement position contre ce texte."

M. Appel rappelle que "la Commission de la Marine estime en effet que, non seulement l'aviation embarquée, mais aussi

l'aviation civile de coopération doivent être armées par les marins et être sous l'autorité unique du Chef d'Etat Major général de la marine."

Quoi qu'il en soit, il semble que, dans l'organisation de nouveaux ministères, on ne doive être touché au point de vue organique. Le Président du Conseil et le ministre de la Défense nationale sont à la disposition des ~~trois~~ Commissions pour venir devant elles, comme ils sont venus hier devant les trois Commissions réunies de l'armée de la marine et de l'air à la Chambre. Je le convoquerai au plus tôt, sans doute un jour de la semaine prochaine.

J'ai rencontré hier M. Remy qui m'a proposé que les trois Commissions se réunissent avant d'entendre le P.^r du Conseil et le ministre de la Défense nationale, afin d'envisager la conduite qu'elles leur tiendront. Je lui ai donné une adhésion de principe, mais il me semble que cette réunion est maintenant inutile.

M. Tisserand... Si l'on crée un Secrétariat général commun, c'est une mesure très frivole. C'est la machine de la guerre sous les trois autres départements.

M. de Blois... Le commandement, donc, sera assuré par le Ministre, Président, et les trois chefs d'Etat Major généraux. Mais actuellement, l'organisation des trois armées n'est pas la même. Il y a à l'armée un ~~chef~~ généralissime, le ^{général} Weygand, et un Chef d'Etat Major général, le ^{général} Fournier; tandis qu'à la Marine ces deux postes sont réunis en un. Le chef d'Etat Major général y a des attributions plus étendues qu'à la guerre. D'où, des difficultés pour l'organisation de commandement. Il y a une parallélisme entre les deux ministères.

M. le Président... Ce sont des questions de mise au point. Les ministres s'en expliqueront devant nous.

M. le Comte de Blois... Le Sous-Secrétariat ~~est~~ est l'armement panarmée. Est-ce les marins, ou ceux-ci seraient-ils tous passés par le Secrétariat général?

M. Tisserand... C'est évidemment le Secrétariat général qui centralisera tout pour les trois ministères, et passera les marchés.

M. de Blois... Cette centralisation est dangereuse, pour l'armement.

M. le Président... Je crois, à vrai dire, que le Ministre de la Défense nationale ne se fait pas trop d'illusions. Je l'ai rencontré ce matin. Il m'a dit: "Ne vous illusionnez pas. Tout cela finira ce que finissent les roses."

M. Marthe. Barnachon. — On aura quand même le temps de tout disorganiser.
C'est déjà fait avec le décret qui donne le secrétariat fédéral au
Comité fédéral futur.

M. le Président. — La portée de ce décret nous a été expliquée.

La séance est levée à 16 heures 45

Séance solennelle du Com de l'Armée, de la Marine et de l'Air.

Présents. M^{rs}: Messimy, Rio, H. Bouchon, Brindeau, Soulié, J. Jaurès, Lyautey, Dudoigne, de la Prange, d'Harcourt, Le Gorgeu, L'huys, Fauriol, Kéroux, le comte d'Alsace, G^{ral} Hirschauer, Fergat, de Bismarck, Hervey, Braud, le Troquer, de Wendel, Berreau, Farjon, de Lamoignon, Pelletier.

Présidence de M^r: Messimy, P^r du Com de l'Armée

La séance est ouverte à 14 heures 15.

Intervention des trois Présidents avec le Président du Conseil sur l'organisation du Ministère de la Défense nationale.

M^r: le Président. Le Président du Conseil et le Ministre de la Défense nationale viendront devant nos trois commissions, mais pas avant la fin de la semaine prochaine. Voici les renseignements qu'ils ont fournis aux trois présidents.

Sous l'autorité du Ministre de la Défense nationale, trois organismes ont été créés:

1° le Comité des chefs d'Etat-Major, comprenant les chefs d'E.M. de l'Armée de la Marine et de l'Air (grand et dernier aura été créé)

2° un organisme chargé de l'administration, avec à sa tête un Secrétaire d'Etat (actuellement M. Foulès) ayant sous ses ordres un Secrétaire général M. Fournier.

3° un organisme chargé de l'armement et du personnel ayant à sa tête un Secrétaire d'Etat (M. Richi).

Tous les trois organismes, placés sur le même plan, dépendent des trois organismes ci-dessus nommés.

Le Comité des chefs d'Etat-Major a dans ses attributions les questions de Commandement (mobilisation, effectifs, emploi des troupes, etc...)

L'organisme chargé de l'administration s'occupe du budget, de la comptabilité, fournitures, habilement, législation.

L'organisme chargé de l'armement a dans ses attributions les questions techniques et les questions intéressant le personnel.

Nous avons présenté deux objections à M. Tardieu. Nous lui

avons dit que nous sommes imprudent de changer l'organisation des Ministères de la guerre et de la marine, qui ont un passé et des traditions, et que d'autre part le Ministère de l'air ne devrait pas être réduit à l'état de parastat.

M. Tardieu nous a répondu qu'il n'était pas question de toucher aux organisations existantes mais seulement de créer entre elles une communauté d'action et d'effort qui entraînerait une réduction de personnel: par exemple, retenir en une ou deux directions de l'artillerie de la guerre et de la marine.

Nous avons d'autre part exprimé la crainte que le Secrétariat Général chargé de l'administration, devenu ouvrier de nouveau Ministère, ne fût une importance exagérée et ne vint à masquer toute l'administration.

M. le Général Bugeois a présenté une autre objection: quel sera le sort des organismes d'études et de recherches de l'aviation, des écoles communes à l'aviation civile et militaire?

M. Tardieu a répondu que, dans sa pensée, ces organismes devraient être rattachés à l'aviation militaire.

M. le Général Hirschauer. - Il y a danger, en raison des débats de la Conférence de Désarmement, à comprendre dans le budget du Ministère de la Défense nationale des dépenses qui n'ont pas un caractère strictement militaire. Le Général Hirschauer ne comprend pas l'entêtement de leur police armée dans leurs dépenses militaires. ~~De~~ Certains services (le poids, par exemple) ne devraient pas figurer au budget de la Défense nationale. De même, pour l'aviation, les dépenses concernant l'infrastructure, les locaux, le logement.

M. le Président. - Nous avons présenté cette objection à M. le Président du Comité. Il nous a répondu que la discrimination des dépenses civiles et militaires serait facile à faire à ~~la~~ la conférence de Genève.

M. Hervey. - La plupart des dépenses de l'aviation civile ont été retrées au Ministère de la Défense nationale.

M. le Président. - En ce qui concerne l'aviation, il y a trois sortes de dépenses:

1° dépenses militaires; 2° dépenses civiles (p. ex: subventions aux compagnies de navigation aérienne); 3° dépenses à la fois civiles et militaires (infrastructure, logement, recherches, écoles etc...) M. le Président du Comité nous a dit que ces dernières devraient être insérées au budget de la Défense nationale, mais qu'il serait facile de les discriminer à Genève.

Pour donner les multiples occupations de M. Tardieu, nous pourrions peut-être nous contenter d'entendre seulement le Ministère de la Défense nat.

M. le Troisième... Non, car il ne pouvant répondre à toutes nos questions. En 1924, par exemple, étant ministre des Travaux Publics, je me suis vu attribuer l'aviation civile et j'ai pu me rendre compte de l'insuccès de ce système. Il me paraît indispensable que le Président du Conseil vienne nous renseigner.

N'est-il pas été question, d'autre part, de supprimer la Direction des Travaux hydrographiques de la Marine pour la rattacher à la Direction du fermet? Les travaux qu'exécute ce service sont très différents de ceux du fermet.

M. Riv, P. de la C. de la Marine. Non; ce n'est pas question de ce rattachement.

M. le Troisième. - Autre objection. En ce qui concerne l'armement, on n'a pas créé d'organisme permanent, on s'est contenté d'un sous-secrétaire d'Etat essentiellement ~~politique~~ administratif. Il y a là une lacune qui faudrait combler.

M. le Président. - Je propose de rediger un questionnaire que nous soumettrons aux Ministres avant leur audition. Je prie donc les membres de nos trois commissions de nous adresser leurs questions avant mardi prochain.

La séance est levée à 15 heures

37
7^{ème} séance.

16 mars 1932.

Présents : MM^{rs} Rio, Marthe Brinacher, Brindeau, Bergeon, Dudoigt,
Léon Magnien, Le Jorger, le comte de Blois, Villault-Duclos, Durtet,
Lémercy, Le Blanc, Cutillet, Roger Grand, Jans Henneberg.

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à quinze heures.

Audition de M. François Pictri, Ministre de la
Defense Nationale, sur la construction de
bâtiment de ligne.

(voir compte-rendu stenographique).

La séance est levée à 16 heures 15

8^{ème} séance.

38
mardi 22 mars 1932

Commissions réunies de l'Armée, de la Marine et de l'Air.

Présents. MM^{rs} Lefèvre Bouffois, Kesteven, Rio, Bergeon, d'Harcourt, Perreau, d'Alsace, L. Soube, gen^l Stahl, de Pomeroy, Indoury, Villaut Dickeson, Babin-Henry, Pelisse, Landrieu, Delay, de Blau, Le Jorger, Chassaign, Lauer, ~~MM~~ Harkn. Brinaton, Le Bail, Manger, Veyssière, Hirschauer, J. Hennessy, Hervey, Alfred Brard, Le Trocquer, M. Magnan, Brindeau, Louis Mark, Roger Grand, Cottoli, de Jouveval, Viollette, A. de la Grange, Votin, Penance, de Wendel, Loubat, L. Tisser, J. Infodant, Henri Berenger, le comte de Blois, Daurel. Vincent.

Présidence de M^r le général Bouffois P^r de la C^m de l'Air

La séance est ouverte à 14 heures 30.

Audition de M^r André Tardieu, Président du Conseil, Fr. Pietri, M^{rs} de la Défense Nationale et Guerre, M^{rs} de la Marine Marchande et des Travaux Publics.

(M^r compte : rendu sténographique)

Présents. M^{rs}: Rio, Harth-Briachon, Veyssière, Villault-Duchenois, Tissier, le Blanc, de Pomereu, Pierron, Dudoigt, le Forgeron, Landier, Brindeau, le Bail, Duflantier, Bergeon, Lauven, Cabart-Danneville.

La séance est ouverte à 15 heures sous la présidence de M^r: Harth-Briachon, vice-pr.

M^r: Veyssière Fa la parole pour un exposé sur le projet de loi relatif aux transports de marchandises par mer.

Présidence de M^r: Rio.

M^r: Veyssière. - C'est une question déjà ancienne. Les transporteurs veulent réduire leurs responsabilités, d'où une vive lutte entre eux et les chargeurs autour des contrats de transports. Certains combattent prévient des clauses d'exonération de responsabilités. Depuis longtemps il fallait trancher la question.

En 1893, les Etats-Unis déclarent de restreindre l'étendue de la responsabilité du transporteur, et de lui interdire de s'exonérer de responsabilités qui lui seraient par aucune clause écrite au contrat.

Une double campagne fut entreprise, tant à l'intérieur des législations nationales que sur le terrain international, pour créer des lois et les unifier.

En France, en 1919, le C^o de la marine marchande adopta dans ses grandes lignes une proposition de M. Roux-Fraipont.

En même temps une conférence internationale établit, à La Haye, des règles générales de responsabilité. Mais cette conférence n'avait rien d'officiel, et ce n'est qu'en 1924 que ses règles furent codifiées par une conférence, officielle, cette fois, tenue à Bruxelles.

Mais les règles édictées par cette conférence étaient fondées surtout sur le droit maritime anglais, dont les coutumes diffèrent du nôtre. Il fallait donc trouver un moyen de faire cadrer les décisions prises à Bruxelles avec notre législation. Les représentants de J. Faugère à Bruxelles: M^{rs}: Lyon-Caen, Ripert et de Rougier élaborèrent un texte qui put être approuvé par le Parlement. Le C^o de la marine marchande

de la Chambre ayant déjà adopté la proposition de M. Roux-Fraisseng la Chambre vota le texte qui nous est soumis, texte transactionnel entre la première proposition et les textes votés à Bruxelles.

Ce texte réglait deux questions : 1° l'étendue de la responsabilité du transporteur ; 2° les règles de compétence en matière de conflit sur les questions de responsabilité.

Il semble qu'en ce qui concerne la responsabilité, l'idée directrice de la Commission maritime semble avoir été celle-ci : la règle est la responsabilité de plein droit du transporteur, les exceptions à ce principe étant énumérées. En contre-partie de ce principe de la responsabilité de plein droit, l'armement a la possibilité de limiter l'étendue de cette responsabilité.

Je ne crois pas que ce principe ait été très bien réalisé par le texte voté. A force de vouloir faire des transactions on en est venu à détruire les intentions premières qu'on voulait marquer.

Je vais maintenant analyser article par article le texte qui nous est soumis, et voir avec la Commission les modifications qui peuvent lui être apportées.

* Article 1^{er}.

La présente loi régit exclusivement les transports par mer. Elle s'applique seulement depuis le chargement des marchandises à bord jusqu'à leur déchargement du navire à destination.

Elle ne s'applique pas aux chartes-parties ; mais, dans le cas d'affrètement par charte-partie, les connaissements qui peuvent être délivrés y sont soumis.

Le premier alinéa est vague, et en contradiction avec la fin de l'article 2, qui dit : le transporteur est tenu de "procéder avec soin à la mise à bord..." Si la loi s'applique à partir du chargement des marchandises, cela signifie qu'à partir du moment où les marchandises sont à bord, on en prend soin d'être mises à bord. Si donc une avarie se produit entre le moment où le patron va chercher la marchandise et le moment où elles sont à bord, des difficultés se produisent.

A la suite d'un échange de vues entre M^{rs} Veyssière, le Président et M^{rs} Binachon, le texte suivant est adopté pour l'article 1^{er} :

"La présente loi... s'applique seulement depuis la prise en charge, à bord ou sur allées, pour embarquement, des marchandises jusqu'à leur déchargement effectif à bord ou sur allées."
(le reste sans changement).

Le transporteur est tenu, avant le commencement du voyage :

- a) De mettre le navire en bon état de navigabilité ;
- b) D'armer, d'équiper et approvisionner le navire ;
- c) D'approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises doivent être chargées.

Il doit procéder avec soin à la mise à bord, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement des marchandises transportées.

Ce texte est surprenant. Les obligations qu'il énumère ne sont pas les seules de la polissade.

Voici l'explication de ce texte : il reproduit purement et simplement un texte adopté par la conférence de Bruxelles. Mais, dans la convention de Bruxelles il s'expliquait, puisqu'alors la responsabilité de plein droit n'était pas admise, et, au contraire, les cas de responsabilité nettement énumérés. Ce texte-ci allait donc de pair avec un autre ^(supprimé dans ce texte) article, d'après lequel la responsabilité de l'armateur était engagée en cas de non-observation des obligations prévues à a) b) et c). L'esprit du texte que nous discutons étant différent, et posant la responsabilité de principe, cet article est non seulement inutile mais dangereux. En effet, on ne peut poser la responsabilité de principe tout en imposant des obligations. Le transporteur pourra dire : j'ai rempli ces obligations, on ne peut donc me tenir pour responsable. Et on ne pourra jamais prouver que son navire n'était pas en état de navigabilité.

M: le Président. — Preuve évidemment impossible, puisque le bateau n'aura pu sortir du port qu'avec un certificat de navigabilité.

Mais on pourrait peut-être, pour rendre son sens à cet article, rétablir l'article de la convention de Bruxelles sur ce la code-partie.

M: Veyssière. — Il y aurait des inconvénients, au point de vue de notre législation intérieure, fort différente de la législation anglaise sur laquelle est fondée la convention de Londres. Il faut assurément maintenir les deux articles ~~ensemble~~ ^(le 1^{er} alinéa de) ensemble, ou supprimer l'article 2. C'est cette seconde solution que je propose à la Commission, qui jugera.

Il en est ainsi de suite.

La première partie de l'article 2 est supprimée.

M: Veyssière. — Quant au dernier alinéa : "il doit procéder....etc..." il ne fait que répéter des conditions qui sont toujours prévues par les conventions de commerce. Il est donc inutile et j'en propose la suppression.

Il en est ainsi de l'article.

L'article 2 tout entier et donc supprimé.

M. Veyssière. — Article 3.

Après réception des marchandises, le transporteur ou son représentant doit délivrer au chargeur un connaissement portant mention des marques et, selon le cas, du nombre des colis et objets, ou bien de la quantité, de la qualité ou du

poids des marchandises, le tout d'après les indications données par écrit par le chargeur avant l'embarquement.

Les marques doivent être suffisantes pour l'identification des marchandises et être apposées de manière qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage;

Le transporteur ou son représentant peut refuser d'inscrire au connaissement les déclarations du chargeur relatives aux marques, au nombre, à la quantité, à la qualité ou au poids des marchandises, lorsqu'il a de sérieuses raisons de douter de leur exactitude, ou qu'il n'a pas eu les moyens normaux de les contrôler.

Mais, dans ce cas, il doit faire mention spéciale de ces raisons ou de cette impossibilité. La preuve des manquants incombe alors à l'expéditeur ou au réceptionnaire.

Le récépissé délivré au chargeur avant l'embarquement des marchandises sera, après leur embarquement, échangé contre un connaissement régulier.

Il n'est pas bon de dire que le transporteur doit délivrer au chargeur un connaissement. Pourquoi en faire une obligation? Le connaissement peut être remplacé par un récépissé, comme le confirme du reste l'article 12 qui parle de "connaissement ou titre quelconque de transport maritime".

Je propose donc d'écrire au début:

"Après réception des marchandises, le transporteur ou son représentant devra, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement" et, à la fin de l'article: ".... échangé contre un connaissement régulier, sur sa demande."

L'article 3, ainsi modifié, est adopté.

M. Veyssière. — Article 4:

Le connaissement fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

Cet article ne fait que reproduire des prescriptions du code de commerce. Il est inutile et je propose sa suppression.

Il en est ainsi de l'ordre.

L'article 4 se supprime.

M^r Veyssière . - Article 5 . -

Toute inexactitude commise par le chargeur dans les déclarations relatives aux marques, au nombre, à la quantité, à la qualité ou au poids des marchandises, engage sa responsabilité à l'égard du transporteur, pour tous dommages, pertes et dépenses en résultant, mais ce dernier ne pourra se prévaloir de cette inexactitude à l'égard de toute autre personne que le chargeur.

Cet article ne soulève pas ^{d'observations} (d'observations). Je propose à la Commission de l'adopter. ~~et de le supprimer~~
~~et de le supprimer~~

L'article 5 est adopté.

M^r Veyssière . - Les articles 6 et 7 prévoyant l'un et l'autre prévoient les divers cas d'exonération de responsabilité, je propose à la Commission de les réunir en un seul. En voici le texte :

ART. 6.

Le transporteur n'est pas responsable des pertes ou dommages provenant des actes ou omissions du chargeur, du vice propre de la marchandise, des déchets de route en volume ou en poids, de l'insuffisance ou imperfection des marques.

ART. 7.

Le transporteur n'est pas responsable non plus des pertes et dommages provenant :

1° De faits constituant une force majeure, notamment d'une fortune de mer, des faits de guerre étrangère ou civile, de la piraterie commise par des tiers, d'émeutes et troubles civils, des actes des autorités de droit ou de fait, des mesures sanitaires ;

2° Des fautes nautiques du capitaine, des marins, pilotes et autres préposés ;

3° Des vices cachés du navire ;

4° D'un acte d'assistance ou de sauvetage ou de tentative faite dans ce but, ni encore du déroutement du navire effectué à cet effet.

La réunion des deux articles en un seul est adoptée.

Le début de l'article 6 : "Le transporteur n'est pas responsable des pertes ou dommages provenant des actes ou omissions du chargeur" ne fait qu'affirmer une vérité évidente. Mais d'autre part il est en contradiction avec le dernier alinéa de l'article 5, qui semble bien dire

44

que le transporteur est responsable vis-à-vis des tiers des inexactitudes du chargeur. Plutôt que de spécifier de telles dispositions, revenant à une certaine façon les règles du droit commun.

M. Louis Tisserand. — L'article 5 prévoit le cas de fraude du chargeur, et non l'article 6. Ils ne sont donc pas en contradiction.

M. le Président. — Il me semble qu'ils sont en contradiction, et qu'il y a là une question délicate. Nous pourrions réserver cette question et demander sur ce point l'avis de personnes compétentes: MM.^{rs} Ripert et de Rougier par exemple.

M. deblanc. — Les stipulations de l'article 5 sont les deux pour le transporteur.

M. Veyssière. — Je ne pense pas, car le capitaine du bateau pourra prendre les précautions et faire les réserves qui le mettront à l'abri.

M. le Président. — Il n'en aura pas toujours le temps!

M. Louis Tisserand. — Il n'est pas difficile à un chargeur de vérifier le poids des colis qu'on lui remet. Il me paraît juste que les tiers n'aient pas à souffrir des fraudes. Je ne vois pas d'inconvénients à l'adoption de l'article 5.

M. le Président. — Il faut que ces textes puissent être à l'abri des discussions. Je vois qu'il serait plus ~~expédient~~ sage de réserver ces articles pour revoir de plus près cette question.

Il en est ainsi décidé.

Les articles 5, 6 et 7 sont adoptés.

M. Veyssière. — Tout en réservant les articles 6 et 7, nous pouvons en examiner dès maintenant les détails, à savoir l'énumération des causes d'exonération de responsabilité.

Il en est ainsi décidé.

La fin de l'article 6:

"Le transporteur n'est pas responsable....." du vice propre de la marchandise...." etc. est adoptée.

"Article 7:

"Le transporteur n'est pas responsable non plus des pertes et dommages provenant:

1° de fait constituant une force majeure, notamment d'une fortune de mer... etc...."

M. Veyssière. — Je sais bien que notamment n'est pas limitatif, mais le mot peut faire équivoque, et prêter à des discussions. Je propose de le supprimer.

M. le Président. — D'autant plus qu'il y a une jurisprudence très nette en matière de force majeure.

M. Veyssière. — Il n'est anormal, d'autre part, de comprendre dans cette énumération

Le "fait de guerre étrangère" jusqu'à jurisprudence constante, et dit que le fait de guerre ne serait pas cas de force majeure. Si on veut la résoudre ici, il faut le dire très clairement.

M. Louis Tisserand. — Pourquoi le dire ? Les tribunaux apprécieront.

M. Veyrier. — Je vois qu'il vaudrait mieux le dire ; d'autant plus que la convention de Bruxelles le prévoit.

M. Louis Tisserand. — Alors pourquoi ne pas adopter le texte même de la convention de Bruxelles ?

M. Veyrier. — Elle ne peut être adoptée telle quelle, car elle ne cadrerait pas avec notre Code de Commerce. Le projet que nous discutons a pour but de permettre l'adaptation nécessaire.

M. le Président. — Nous ne pourrions donc ~~adopter~~ voter la convention de Bruxelles ?

M. Veyrier. — Nous la voterons comme convention. Mais, comme texte, elle sera traduite dans notre législation par le projet actuel.

M. Veyrier. — L'article 7 prévoit un peu plus loin que le transporteur n'est pas responsable des pertes et dommages provenant.... "des mesures sanitaires". Ce n'est pas là non plus un cas de force majeure. Cette énumération est donc inutile et trompeuse.

M. le Président. — Il est d'ailleurs regrettable que ce ne soit pas un cas de force majeure.

M. Veyrier. — Les "fautes nautiques", voilà qui est admis et ne soulève pas de discussion. Les "vices cachés du navire", c'est plus grave.

M. le Président. — Et la preuve est presque impossible à faire, puisque le bateau, en quittant le port, était obligatoirement pourvu d'un certificat de navigabilité.

M. Veyrier. — Enfin, le transporteur n'est pas responsable des pertes ou dommages résultant "d'un acte d'assistance ou de sauvetage ou de tentative faite dans ce but, ni encore du déroutement du navire effectué à cet effet".

M. Tisserand. — Le principe est en effet admis, mais il est choquant qu'un ^{bateau} ~~capitaine~~ qui aura reçu une forte prime de sauvetage ne donne rien au charbon dont la marchandise, au cours de sauvetage, aura été avariée.

M. le Président. — Il y a là en effet une difficulté ; on veut s'ajouter d'aut d'avis. Je propose à la Commission de suspendre ici son examen et de confier à son rapporteur le soin de poursuivre l'étude de ce projet délicat, dont nous reprendrons l'examen à une séance ultérieure. (anulment).
Il en est ainsi décidé.

La séance se lève à 16 heures 50

10^{ème} séance.

Mardi 22 juin 1932

Présents. MM^{rs} Riv, Bergeon, de Blois, Leblanc, Tisser, Leons, Berard, Iven, Veymiers, Le Bail, Brindeau, Babin-Lévay, Hervu, Lemery, le Gorgeu, de Pomeroy, Lancia, Sari.

Présidence de M^r Riv

La séance est ouverte à 15 heures.

Exécution du Programme naval.

M^r le Président. -- D'après les renseignements que m'a communiqués notre collègue M^r de Blois, l'ordre de mise en chantier de vaisseau de ligne ne serait pas encore signé. Ce retard est étrange, en une matière sur laquelle le Parlement a exprimé sa volonté, et sur laquelle le Ministre de la Défense Nationale avait promis de faire toute diligence.

Le Ministre de la Marine ne peut agir, le contrôle des dépenses engagées refusant de signer l'ordre d'exécution. Le Ministre m'a demandé que la Commission lui fit confiance. Il estime que sa tâche serait plus délicate encore si le grand public connaissait l'état exact de cette question ; il m'a promis de faire tout le possible pour obtenir du gouvernement, dans le plus bref délai l'ordre de mise en construction.

J'ai répondu au Ministre que la Commission lui faisait confiance, mais que nous ne pourrions partir en vacances avant qu'une décision ne fût prise. Sinon nous serions obligés, si nous ne savions rien au début de juillet, de porter la question à la tribune. Il est inadmissible en effet que le gouvernement n'exécute pas la loi qu'a voté le Parlement.

Je propose donc à la Commission d'attendre encore un peu pour laisser au Ministre le temps d'agir conformément aux déclarations que je viens de rappeler.

M^r Louis Tisser. Les Contrôleurs des dépenses engagées ont que le droit de présenter des observations ; il ne peuvent empêcher un ministre de signer un ordre.

Mais les ministres se laissent faire, et s'abandonnent derrière le contrôle des dépenses l'opinion quand ils ne veulent pas signer.

M. le Président. Vous avez raison en théorie. En pratique, il en va autrement. J'en ai eu connaissance moi-même de conflits de cette nature.

M. le Comte de Sioris. Les contrôleurs sont donc les vrais ministres !

M. le Président. Ce n'est pas tout à fait vrai. Ils constituent un état dans l'état. Il n'y a plus, pourant-on dire, qu'un ministre, le Ministre des Finances, les autres n'étant que des commis.

M. Bergeon. Faisons connaître notre surprise, devant le retard apporté à la construction du bateau. Nous apporterons ainsi un appui au Ministre de la Marine dans la lutte qu'il doit mener, sur ce point, contre le Ministre des Finances.

M. Tisserand. Si l'on avait besoin d'un délai, on aurait pu en adresser la commission compétente.

M. Lémery. Il est inadmissible qu'une question qui a été si nettement tranchée en séance soit encore en suspens.

M. le Président. Je propose donc que si nous attendons encore quelques premiers jours de juillet - disons le 1^{er} juillet - et que si à cette date nous n'avons pas reçu satisfaction nous posions la question à la tribune, j'irai dans ce sens au Ministre. (Amenement)
Il en est ainsi décidé.

Opérateurs radiotélégraphistes.

M. Bahr-Chevaye est nommé rapporteur ^{de la} proposition de loi, retour de la Chambre, fixant le statut des opérateurs radiotélégraphistes à bord des navires de commerce, de pêche ou de plaisance.

Posts électro-semblaphoriques.

M. Tisserand est nommé rapporteur du projet de loi portant modification de la loi du 18 juillet 1895 concernant la détermination et la conservation des posts électro-semblaphoriques.

Ouvrage de côtes

M. Bergeon est nommé rapporteur du projet de loi adopté par la Chambre, relatif aux ouvrages de côtes.

Convention entre l'Etat et la Compagnie Frayssinet.

M. Bergeon. L'article 7 de la Convention entre l'Etat et la Compagnie Frayssinet prévoit ~~une~~ que la convention peut être renouvelée tous les 5 ans. La première période de 5 ans expirera le 23 juillet prochain. On se préoccupe dans les milieux maritimes, notamment à Marseille, de certaines modifications qu'il serait bon d'apporter à la convention. La Commission pourrait charger M. Lucie Sari, qui connaît bien cette question, de préparer un rapport où seraient étudiés les desiderata des usagers que nous pourrions retenir ou appuyer? Il importe aussi que nous attirions l'attention du Ministre de la Marine Marchande sur ce point, afin qu'il prenne les dispositions nécessaires, et, après le 23 juillet, ne se trouve pas forcé.

M. le Président. - Je propose donc à la Commission d'avis dans ce sens le Ministre, et de demander ce rapport à M. Lucie Sari. (Approuvé)

Transports de marchandises par mer.

M. Veyrière reprend l'étude de son rapport sur le projet de loi relatif aux transports de marchandises par mer, commencée à la séance du 23 mars. Il reprend l'histoire de cette question, et les caractéristiques essentielles du projet. (Voir le procès verbal de la séance du 23 mars)

À l'article 1^{er}, après un échange de vues entre MM^{rs} Veyrière, Riv, Tissier, Lemon Denard, Marthe Pinachon, Guen, le texte suivant, nouveau, est adopté:

" [La présente loi] s'applique seulement depuis la prise en charge pour embarquement des marchandises, jusqu'à leur remise au destinataire..."

L'article 2 a été précédemment, et est, supprimé.

L'article 3 est maintenu dans la forme proposée à la séance du 23 mars, et devient article 2.

L'article 4 offre le danger que son texte empêcherait le connaissement d'être négociable. Une nouvelle rédaction ne ferait que reproduire le droit commun.

M. Veyrière propose donc la suppression de cet article.

L'article 5, devenu article 3 est adopté sans modifications.

Les articles 6 et 7 ^(sont) fondus en un seul article 4. Cet article 4 est adopté avec certaines modifications, notamment la suppression de l'énumération des "cas de force majeure".

49

Les articles 8, 9, 10, devenus articles 6, 7, 8 sont adoptés avec le texte de la Chambre.

A l'article 11 (texte de la Chambre), il est dit qu'en cas de dénuement il peut être suppléé à la notification par le receveur par une constatation contradictoire de l'état des marchandises lors de leur réception.

~~Alors~~ Sur la proposition de M. Veyrière, ce texte est ainsi modifié: "Le transporteur aura toujours le droit de demander qu'une constatation contradictoire de l'état des marchandises soit faite lors de leur réception."

Cet article, devenu article 9 est adopté.

L'article 12 ^(est supprimé) ~~devenu article 10 et adopté dans un texte modifié.~~

L'article 13, devenu article 10 est adopté dans un texte modifié:

L'article 14, devenu article 11 est adopté.

L'article 15, devenu article 12 est adopté avec un texte modifié.

L'article 16: "la présente loi entrera en vigueur trois mois après la date de son insertion au journal officiel" est modifié dans l'article 13 suivant: "... trois mois après la date de ratification de la Convention de Bruxelles par la Chambre française".

M. Veyrière est autorisé à déposer son rapport dont les conclusions sont adoptées, et dont M. le Président, au nom de la Commission, le remercie et le félicite.

La séance est levée à 16 heures 40

4^{ème} séance

mardi 28 juin 1932

Présents. MM^{rs} Riv, Cabant-Danneville, Bergeon, de Kerquizec, Liernu, de Pomereu, Indouyt, Jaurès Hennessy, Mathu-Binackon, Lerreau, Rio, Leonus Benard, G. Jorger, Beblanc, Lemozy, Morand, Babu-Chavay, Roper fraud, Tissera, Pujès, Cuthli.

Présidence de M^r Riv

La séance est ouverte à 14 heures 45.

Conférence de Genève

M^r le Président. Désigné comme délégué suppléant à la Conférence de désarmement à Genève, je viens d'y être appelé pour quelques jours. J'espère bien y avoir fait un travail utile à accomplir. Nous avons demandé, M^r Hennessy P^r de la Commission des Armées, et moi-même, peut-être nous sommes appelés ensemble, une entrevue au Ministre de la Guerre, afin de savoir de lui à quoi nous en tenir sur la situation que nous allons trouver à Genève.

Actuellement, nous n'avons pas reçu de directives. Nous ne savons pas quelle sera l'attitude du gouvernement devant le projet Hoover. A priori elle est inacceptable pour la France. Elle se présente d'une façon très simpliste, et, si on en examine le détail, on voit qu'elle aurait pour conséquence de réduire la flotte française dans des proportions plus considérables que les autres, et d'amener l'Italie à la parité qu'elle réclame depuis si longtemps. L'erreur vient de ce que le Président Hoover considère comme acquis ~~le~~ le projet voté à Londres en 1930, alors que nous ne l'avons jamais accepté. Notre principe a toujours été le même: on ne peut parler que de flottes réellement existantes.

Par ailleurs le plan Hoover nous obligerait à réduire notre tonnage en sous-marin, et nous avons une foi profonde dans cette arme défensive qu'est le sous-marin.

Le plan Hoover est donc inacceptable. Cependant, nous ne pouvons pas nous borner à un refus pur et simple. Le Ministre de la Marine et le Stat-major général ont étudié des contre-propositions qui, si elles sont acceptées prochainement à Genève. Je ne les connais pas. Mais ce qui est certain c'est que nous ne pouvons accepter aucune réduction sur le tonnage total si l'on ne prend pas comme base le tonnage français et Italien à l'ouverture de la Conférence de désarmement.

Avant de partir pour Genève, je tenais à faire ainsi le point, et à connaître

l'opinion de la Commission, après, soit de faire prevailoir son point de vue, soit, si je ne le pourrais pas, de faire tout réserves si on allait, à l'envers, au-delà de ce que la Commission estime nécessaire aux besoins de la défense nationale.

M. Lémercy. — Non sans sur la question du désarmement et les autres : c'est ce que nous n'avons même pas à entrer en conversation. L'article 8 du Pacte est formel, et nous n'avons pas à faire de sacrifices tant que toutes les nations ne se déclareront pas prêtes à l'action commune pour l'établissement de la paix. Avant ce jour, nous n'avons qu'une chose à faire : assurer notre sécurité comme nous le jugerons nécessaire.

M. Jaurès. — J'ai entendu dire que le gouvernement serait disposé à utiliser notre currency propre comme monnaie d'échange, et à renoncer à sa construction.

M. le Président. — Il n'en est rien. Le Ministre, depuis notre dernière séance, m'a dit que les commissions indoparitaires ne pourraient que sur le tonnage le fer, et que, pour le vaisseau de ligne, il ferait les demandes nécessaires auprès du Président du Conseil pour que sa mise en chantier fût bientôt ordonnée. Il demande à la Commission de lui faire les mêmes propositions dans cette intention.

M. Lémercy. Le Ministre m'a dit la même chose. En ce qui concerne le désarmement, l'opinion de la Commission a toujours été nette : 1° la faute avec l'Italie est inacceptable ; 2° nous n'avons pas la flotte nécessaire à nos besoins.

Nous sommes prêts à aborder toutes les réductions possibles quand aura été réglée la question de l'action commune.

M. le Président. — Si demain, en arrivant à l'assemblée, il faut que nous sachions exactement à quoi nous en tenir. Il, si je le pourrais, je voudrais mettre la Commission au courant de ce qui s'est fait là-bas.

Légion d'honneur pour la Marine Marchande.

M. Tisserand. — Le Ministère de la Marine marchande se trouve partagé au point de vue des décorations. Il ne dispose que d'une cravate de commandeur par an ; le Ministre aimerait en avoir deux ; de 6 croix d'officiers, et de 32 croix de chevaliers.

M. Bergeon. — La Commission des récompenses nationales refuse de rapporter les propositions d'initiative parlementaire tendant à augmenter les attributions de décorations. Mais si le Ministre lui-même dépose un projet, la Commission le rapporte presque toujours favorablement.

M. Tisserand. Notre Commission pourrait faire savoir au Ministre qu'elle est favorable à une augmentation de ce contingent. Il déposerait lui-même un projet dans ce sens.

M. le Président - L'observation de M. Tisserand est parfaitement légitime, mais il est toujours très dangereux d'augmenter le contingent de croix d'un ministre, car tous les autres suivent alors le même exemple.

M. Lermery - C'est une question qui regarde le Ministre.

M. Tisserand - Notre Président pourrait lui parler dans ce sens.

M. le Président - Je le fais volontiers.

La séance est levée à 15 heures 10

12^e séance

mercredi 29 juin 1932

Présents : M^{rs} Bergeon, le Baile, Balin-Chouape, le forgeron, Audouy,
le Comte de Blois, Bon, Cabat-Danneville, Sari, Karkh-Binardon.

Présidence de M^r Bergeon, Vice-Président

La séance est ouverte à 16 heures.

M^r le Président. — D'accord avec M^r Rio, j'ai convoqué la Commission pour entendre le rapport de M^r Sari sur la convention passée entre l'Etat et la Compagnie Fraissinet. Cette convention est renouvelable tous les cinq ans et la première période expire le 23 juillet prochain. Notre Président a écrit au Ministre de la Marine Marchande pour le lui rappeler et lui a bien entendu que certaines modifications à la convention seraient demandées, sur les points que va examiner M^r Sari.

M^r l'Amiral Sari. — Les clauses financières de la convention ne vous retiendront pas. C'est affaire au Gouvernement à les examiner et à les modifier s'il y a lieu. Mais certaines conditions intéressent directement les usagers et ce sont celles que je vais examiner brièvement.

Tout d'abord, il faudrait réduire le tarif d'embarquement et de débarquement des marchandises, qui sont plus élevés en Corse qu'ailleurs, aucun port français et qui paralysent le commerce au point que la vie est plus chère à Bastia qu'à Paris.

D'autre part les tarifs sont tels que l'exportation des primeurs — principale richesse de la Corse — est devenue impossible. Les fruits et légumes pourissent sur place à cause des frais de transport qui interdisent leur envoi sur le Continent. Il faudrait, pour cette exportation, instituer un tarif préférentiel.

Enfin, il est inadmissible que la compagnie majore tous les prix de passage du prix des repas (un ou deux) à prendre pendant la traversée. Les repas sont payés 25 francs, et viennent ainsi augmenter le prix du passage d'une façon fâcheuse pour bien des voyageurs qui ne peuvent pas à manger à bord, ou qui, malades, sont obligés de payer des repas qu'ils ne prennent pas.

M^r Léon Bon. — On dit même que certains bateaux attendent, à l'ancre, avant d'aborder la Corse, pour que la compagnie puisse exiger, pendant ce temps, le prix d'un repas.

M^r Lurde Sari. - Je m'en crois pas. Ce point touche à la question des horaires, qui, en général, se règle de façon satisfaisante. Au reste, pour cette question, la Commission a prévu une commission consultative qui suffirait de ce point. Les modifications apportées à la convention portent uniquement sur les trois points que j'ai indiqués.

M^r Léon Bon. - Je crois savoir que la Commission de la Marine Marchande de la Chambre étudie cette question, et demandera des modifications plus profondes encore, après une étude approfondie du contrat.

M^r Lurde Sari. - Je n'ai voulu qu'indiquer certains points pour qui intéressent les usagers. Si nous voulions entrer dans le détail de la convention, nous n'en saurions pas, et le Ministre nous répondrait que c'est là une question gouvernementale.

M^r Cabat-Danvenelle. - Ce problème rappelle la lutte que, dans le nord, les producteurs de produits maraîchers mènent contre la concurrence des chemins de fer.

M^r le Président. - Je propose à la Commission de charger M^r Sari de se rendre auprès du Ministre de la Marine Marchande pour lui faire connaître les observations qui ont été présentées, et dont la Commission, j'en suis sûr, reconnaît le bien fondé. (Avenement)

M^r Lurde Sari. - Il serait meilleur que la Commission envoyât au Ministre une délégation. (Avenement)

M^{rs} Bergeon, Lurde Sari et Léon Bon sont désignés pour former cette délégation.

La séance est levée à 16 heures 25

13^{ème} séance

55

Séance du 6 Juillet 1932

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

Sont présents : M. M. Bergeon, de Blois,
Grindeau, Dudouyt, Even, Roger Grand,
Lancien, Landier, Leblanc, Le Gorgeu, Magnien,
Martin-Dinachon, de Pomeray, Rio, Sari,
Vilhaut. Duchesnois.

Projet financier.

M. le Président. — La proposition Hoover a paralysé
les conversations de Genève, qui seront vraisemblable-
ment interrompues suspendues vers le 20 juillet,
et ne reprendront qu'après les vacances. Aussi bien
n'y a-t-il pas de péril en la demeure.

Actuellement, seul le projet financier
fait courir des dangers à notre marine, car il
prévoit un arrêt de nos constructions navales,
incompatible avec notre sécurité. Qu'il soit adopté
et qu'un conflit éclate au cours des années prochaines,

Toutes nos communications seront coupées avec nos possessions d'outre-mer.

La Commission de la Marine doit attirer l'attention de M. le Président du conseil si l'activité de nos constructions navales étaient arrêtée - qu'on parât simplement ralentie - et si, notamment, on ne mettait pas immédiatement en chantier le cuirassé, dont la construction a été décidée par une loi.

de Blois. - Le Deutschland sera prêt à prendre la mer en octobre prochain ; nous n'avons pas de temps à perdre, et nous devons, dès le mois prochain, mettre en chantier le cuirassé destiné à répondre au nouveau navire allemand.

Martin. Dinachon. - Le Ministère de la Marine a réalisé, de façon un peu facile, la réduction de 5% qui lui était demandée.

Si les économies doivent être opérées, non pas sur les constructions navales, mais sur d'autres chapitres du budget de la Marine, où elles sont parfaitement réalisables.

Au surplus je puis vous affirmer que ni le ministre des finances ni le ministre du budget ~~ne~~ ne sont opposés à la mise en chantier du cuirassé.

57³

et des croiseurs dont la construction a été décidée.

M. Bergeon. — A côté des constructions de navires, il est des constructions accessoires, indispensables à la vie de notre armée navale : réservoirs de combustibles liquides (nous n'avons, au large, qu'un mois de mazout pour notre flotte), magasins à munitions, matériel d'artillerie.

M. le Président. — Je demanderai, au nom de la Commission, à M. le Ministre de la Marine, de rectifier le libellé du chapitre "Economies provenant de l'arrêt des constructions navales", et de substituer au mot "arrêt" celui de "réduction".

M. Martin. Binachon. — Il importe de mettre immédiatement en chantier le navire de ligne; on verra, un peu plus tard, si l'on peut — faire de même pour deux des quatre croiseurs.

M. Bergeon. — Une Commission technique, comme la com de la Marine, a le droit de discuter les réductions envisagées.

Je propose à la C^o de donner mandat à notre Président pour faire connaître nos aspirations à M. le Ministre de la Marine.

M. Saerj. — Il serait utile que la C^o de la Marine

preneuve position avant que la C^{on} des finances examine le projet; celle-ci n'est d'ailleurs intéressée que par la réduction globale, et non par le détail des postes sur lesquels portera la réduction.

M. le Président. — Je verrai M. le Ministre de la Marine, et M. le Président de la C^{on} des finances, pour leur exposer le point de vue de notre C^{on}.

M. Martin. Siraichou. — Je déclare, en passant, qu'il est inadmissible qu'un Chef de Gouvernement permette à chaque Ministère d'opérer, par décret, les réductions de son choix, dans la limite de 1%.

M. le Président. — C'est d'autant plus inadmissible lorsque le chef de Gouvernement est cet ancien Président de la Chambre qui descendit, un jour de 1926, de son fauteuil présidentiel, pour combattre la politique des décrets-lois.

M. de Blois. — La C^{on} ~~demande~~ de la marine de la Chambre est formellement opposée à tout ajournement de la mise en chantier du bateau de ligne.

La C^{on}, à l'unanimité, donne mandat à son Président, pour faire auprès du Ministre de la Marine et du Pat de la C^{on} des finances toutes démarches qu'il estimera utiles.

Sécurité de la navigation.

M. le Président donne l'ecture d'un projet de rapport sur la proposition de loi tendant à modifier ~~la~~ la loi du 17 Avril 1907, sur la sécurité et l'hygiène ~~maritime~~ dans la navigation maritime.

Sur la proposition de M. Bergeon, la com de l'air de d'insérer, à l'article 2 bis et à l'article 5 bis une disposition tendant à faire porter le contrôle des constructions dans les chantiers navals sur le risque incendie.

Sur cette réserve, le rapport de M. Rio est adopté à l'unanimité.

x

La séance est levée à seize heures cinquante.

14^{ème} - séance.

13 juillet 1932

Présents. MMrs: Bergeon, Cabart-Danneville, Marché-Rue, de Blois, Leclercq, Bernard, de Pomereu, Lemery, Villaut-Duckersnois, Dudoigt, Le Gorgeu, Pennean, Brindeau, Babin-Chevaye, Lierny, Leblanc, Émile Magnien, de Kerquer, Landier.

Présidence de M^r Bergeon, Vice-Président.

La séance est ouverte à 15 heures.

Audition de M^r Georges Leygues, Ministre de la Marine, sur les propts financiers.

[Voir compte-rendu stenographique].

1

M^r Lemery. - En réponse aux observations présentées tout à l'heure par M^r Landier, à la suite des déclarations de M^r le Ministre de la Marine, je tiens à dire qu'il y a d'un intérêt psychologique évident, en outre de l'intérêt matériel, que nous puissions assurer le transport de notre 19^{ème} corps et de nos troupes noires. C'est indispensable. Il nous devons pour cela surclamer le Deutschland.

M^r Landier. Pourquoi l'a-t-on laide construite? Le moment est vraiment mal choisi pour prévoir des crédits pour la construction d'un cuirassé.

M^r Lemery. - J'ai protesté contre la construction du Deutschland. M^r Aristide Briand a laissé faire. Il aujourd'hui deux autres sont prévus.

M^r le Président. - Examinons un autre aspect du problème qui vient d'être évoqué.

En acceptant les réductions de crédits proposés, soit 1 milliard et demi, nous nous trouverons à genoux dans une situation délicate. Les Ministres de défense nationale, en les acceptant, peuvent faire entendre qu'ils y sont conduits non par esprit pacifique mais par de seuls besoins financiers. Et si la Commission les accepte...

M^r le comte de Blois. - Je fais ici les mêmes réserves qu'à la Commission de l'armée. La Commission accepte peut-être ces réductions, mais pour une part je ne les accepte pas.

M^r Babin-Chevaye. - Je m'associe à ces réserves.

M^r le Président. - Il faudrait que nos ~~représentants~~ délégués puissent présenter ces

réductions comme une preuve de la volonté pacifique de la France et de sa bonne volonté dans la voie du désarmement, autant que cet effort est compatible avec la défense nationale et la sécurité.

M^r le Comte de Blois. — J'ajoute, justement, que ces réductions sont incompatibles avec la sécurité. Je j'ajoute, répondant à M^r Landier, que si l'Allemagne désarmait le Deutschland et renonçant aux suivants, je serais prêt à les accepter.

M^r Landier. — On n'aurait eus pas de la laine construite.

M^r le Comte de Blois. — M^r Briand, vote ami, a bien fait, malgré la traite de Versailles.

M^r Lemery. — J'ai protesté à cette époque. Mais nous n'avions pas de Ministère des Affaires Étrangères.

En fait je ne tiens pas, pour ma part, à démontrer la volonté pacifique de la France; il est trop évident qu'il n'y a pas de but de guerre français, comme il a pu y en avoir, par le passé, avant 1900, par exemple, on se posait la question de la reconquête de l'Alsace-Lorraine.

Il ne s'agit pour nous que de défense nationale. Partout on arme.

M^r Landier. — Il y a une conférence de désarmement à Genève.

M^r Lemery. — Il n'y a pas de désarmement avant que soit réglée la question politique et le problème de l'action commune.

M^r le Président. — Les Commissions de l'Armée et de l'Air réunies ont l'intention de faire à la tribune une déclaration d'après laquelle ces réductions manifestent la volonté pacifique de la France, dans la mesure où elle est compatible avec la sécurité et la défense nationale. Les présidents de ces commissions demandent à la Commission de la Marine de se solidariser avec eux pour cette manifestation. La Commission autorise-t-elle son Président, si les présidents des deux autres commissions font une déclaration dans le sens que j'ai indiqué, à en faire une lui aussi dans le même sens? (Assentiment).

M^r le Comte de Blois. — Sauf les réserves que j'ai faites.

M^r Landier. — Sauf les vœux, également.

Convention entre l'État et la C^{ie} Fraymnet.

M^r le Président. — Une délégation de la Commission s'est rendue auprès du Ministre de la Marine Marchande, afin qu'il avait été décidé, au sujet du renouvellement du contrat passé entre l'État et la Compagnie Fraymnet. Le Ministre nous a dit qu'il était en rapport avec la Compagnie,

et que celle-ci accepterait certaines modifications au contrat.

Au nom des représentants des Bouches du Rhône et de certains représentants de la Corse, je signale à la Commission qu'il y aurait intérêt à ce que fût modifiée la composition de la Commission consultative prévue par ce contrat. Elle comprend déjà des représentants de la Corse; il serait souhaitable qu'elle contiât aussi des représentants des Bouches du Rhône, ce département étant intéressé au trafic Corse-Continent, et comptant nombre de Corses dans sa population.

La Commission autorise-t-elle ses délégués (MM^{rs} Sari, Bon, et moi-même) à indiquer cette modification au Ministre? (anekment)

Il en sera ainsi décidé.

Recrutement de l'armée de mer e' M^r Marthe Bonachon est nommé rapporteur du projet de loi adopté par la Chambre relatif au recrutement de l'armée de mer et à l'organisation de ses réserves.

La séance est levée à seize heures.

15^{ème} séance

mercredi 9 nov. 32

Présents M^{rs}: Riv, Martin Bruchon, Cabart-Danneville, le Jorgien,
Dudouyt, de Kerquezeu, Verpierre, le Bail, de Blois, Landree.

Prvidence de H. R. v.

La séance s'ouvre à seize heures.

Pêche coqueiro

M. le Jorger n'oumme rapporteur du projet de loi tendant à compléter l'article 6 de la loi du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime.

Communication du Président.

M^{le} Président. — Le Ministre de la Marine auquel j'ai fait connaître le
vœu de la Commission sur l'urgence de la mise en chantier
du Dunkerque m'a avisé qu'il ~~donnait, en fait le 20, l'ordre~~
~~de construire~~ allait signer dès le lendemain l'ordre de mise en chantier.
Je crains du reste qu'il ne s'agisse là que d'un geste, et que la
construction ne soit pas effectivement entreprise.

Ainsi toute la tranche 1931 du programme naval est-elle en cours d'exécution.

Aucune unité de la tranche 1932 n'est encore sur cale. Les marches sont en cours de préparation pour les 4 croiseurs et les 8 escorteurs. Il semble qu'on veuille les mettre en chantier au ralenti, avec paiements différés. Rien n'est prévu pour le contre-torpilleur et le torpilleur qui font partie de la tranche 1932.

En somme nous sommes en retard de l'an sur le programme voté, et nous devons surveiller attentivement cette situation sérieuse.

Que se passe-t-il à l'échange ?

In Allemagne (on le budget est légèrement supérieur au précédent), le 1^{er} Deutschland ~~va~~ va commencer ses essais; le second va être lancé; le troisième vaient d'être mis sur cale.

En Italie, tous les unités, sauf 2 sous-marins, de la tranche 1930-31 sont sur cale. La tranche 1931-32 n'est pas commencée.

En grande Bretagne les bâtiments de réparation 31-32 ont été mis en

chantier en septembre. La hanche 1932-33 sera commandée en mars.

Aux Etats-Unis, il se poursuit d'un vaste projet de 120 bâtiments à construire en dix ans; en attendant on achève l'important programme en cours.

En Russie, sauf en Allemagne où, dans la limite du Traité de Versailles, le programme se poursuit, on enregistre presque partout un léger ralentissement des constructions.

~~Je~~ J'aborde la question du désarmement. La conférence de Genève va prendre une nouvelle tournure, à la suite du dépôt du projet français. Au point de vue naval, il semble que ce texte exposera le désir de la France de voir appliquer à toutes les marines (sauf l'Allemande) une réduction de tonnage proportionnelle portant sur les droits et les chiffres existants, tels qu'ils ont été déclarés à Genève et à la S.D.N.

Depuis deux mois, par ailleurs, des conversations entre experts ont lieu à Londres. Angleterre et Etats-Unis semblent décidés à réduire les tonnages fixés à Londres et qui leur est difficile de maintenir. Mais les points de vue sont opposés; la Grande Bretagne voudrait conserver le nombre des bateaux et réduire le déplacement d'un tiers environ; les Etats-Unis veulent réduire le nombre d'un tiers en conservant les limites actuelles de déplacement. (X)

L'annex au budget de la Marine. Il représente une réduction de 375 millions sur celui de l'année dernière, soit 12%. Il consacrera un peu plus de constructions et l'arrêt de travaux non indispensables.

Il d'accord et d'autant plus difficile à réaliser que le Japon profite de toutes les occasions pour améliorer sa situation, car il est seul en état de maintenir sa flotte au niveau prévu par le traité de Londres. L'accord à trois est donc improbable. Il aurait pourtant des conséquences assez graves pour notre marine pour que nous n'ayons attentivement la situation.

Pour ce qui est de l'aéronautique maritime on est toujours au même point. Un projet a été déposé à la Chambre en fin de session, qui ne donne à la Marine que le contrôle de l'aviation embarquée. Ce projet ne donne satisfaction à personne. Nous devons donc poursuivre notre lutte, jusqu'à obtenir un statut de l'aéronautique.

M^r le Bail. - J'ai écrit voici un mois au Ministre de l'Air pour lui signaler l'état de notre aéronautique. La réponse du Ministre constitue un véritable aveu d'impuissance.

M^r le Comte de Blais. - Cette question est grave et mériterait une interpellation.

M^r le Bail. - On demandons une réponse écrite au Ministre ?

M. le Président. - Je propose à la Commission d'aller voir le Ministre. Après cette entrevue, dont je lui rendrai compte, la Commission décidera si un débat public est nécessaire. J'ai vu également le Ministre de l'Air; il faut que nous sachions les intentions du Gouvernement. Il faut aboutir enfin à un statut. (animentement).

Sécurité de la navigation maritime.

M. le Président donne lecture de son rapport sur le projet de loi portant révision de la loi du 17 avril 1907 sur la sécurité de la navigation maritime et de l'hygiène à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

La séance est levée à 16 heures 40

16^{ème} séance.

mercredi 16 novembre 1932

Présents. M^{rs}. Riv, Martz-Binacchon, Bergeon, Pénin. de Blois, Perreau, Brindeau, le Gorgeu, Cabant-Danneville, Didouyt, Landrea, Puen.

Présidence de M^r Riv.

La séance est ouverte à quinze heures.

Recrutement de l'armée de mer.

M^r Martz-Binacchon donne lecture de son rapport sur le projet de loi relatif au recrutement de l'armée de mer et à l'organisation de ses réserves.

À propos de l'article 64, M^r le Comte de Blois signale la situation des hommes munis du brevet de pilote d'hydravion. Ils ne peuvent arriver ni au grade de maître-marche, et quittent souvent la marine, par découragement. Seront-ils admis à suivre les cours d'élèves officiers de réserve?

M^r Martz-Binacchon fait observer que le Ministre, d'après le texte de l'article 64, a le droit d'autoriser "des jeunes gens titulaires de certains diplômes énumérés dans un arrêté ministériel" à suivre ces cours. Il tranchera le cas des jeunes gens dont parle M^r de Blois.

M^r le Comte de Blois. - Je pourrais vous poser une question en séance sur ce point. Car si même ces jeunes gens sont autorisés à suivre ces cours dans l'avenir, il serait bon de savoir si le même bénéfice sera accordé pour le passé.

M^r Martz-Binacchon, après lecture de son rapport fait observer que le projet de loi a été renvoyé pour avis à la Commission des Finances bien que tous les dispositions financières qu'il prévoit soient incorporées dans le budget. Il signale qu'il y a là une procédure abusive. (anentement).

Les conclusions du rapport sont adoptées.

États techniques supérieurs de la marine.

M^r le Président fait connaître que les représentants des ~~clubs~~ associations,

amicaux d'anciens élèves de écoles techniques supérieures de la marine ont demandé à être entendus par la Commission.

Il propose qu'ils soient convoqués pour le lendemain jeudi 17 novembre. Le conseil a bien décidé.

Aéronautique maritime. -

M. le Président. - J'ai eu un long entretien avec le Ministre de la Marine, et un autre, beaucoup moins instructif, avec le Ministre de l'Air.

Le Ministre de la Marine m'a dit que c'est sur sa demande que, dans le projet de loi à la Chambre le 30 juin dernier, avaient été introduits deux paragraphes qui réservent les questions sur lesquelles un accord général n'est pas intervenu.

~~Il n'y a pas d'accord~~ ^{un} ~~accord~~ ^{était presque réalisé qui} ~~serait~~ ^{est} ~~laissant~~ ^{laissant} à la marine l'aviation embarquée, et une partie ~~de~~ ^{de} l'aviation de bombardement, mais on ne put aboutir. L'accord qu'on peut prévoir actuellement laisserait à la marine l'aviation embarquée, l'aviation de reconnaissance et une partie au moins de l'aviation de bombardement.

M. le Comte de Blois. - Qu'importe, puisque l'aviation de bombardement va être supprimée !

M. le Président. - C'est l'avenir. Nous ne pouvons encore travailler sur ce bases.

Le Ministre m'a rappelé qu'après avoir pris devant vous l'engagement de signer avant la fin de l'année l'ordre de mise en chantier de cuirassé, il avait tenu cette promesse. Il nous assure aujourd'hui qu'avant la fin de l'année un accord interviendra entre le Ministre de l'Air et de la Marine ; il nous demande de lui faire encore confiance.

Devant cette assurance, j'ai eu pitié et pas insisté davantage.

Sur la question du programme naval, le Ministre m'a confirmé l'ordre de mise en chantier du Dunkerque. Mais la construction n'est pas commencée. Le Ministre m'a demandé d'insister auprès du Président du Conseil pour qu'il donne l'ordre de commencer la construction.

M. Marthe Bismachon. La question financière, pour cette construction, n'est pas résolue. J'ajoute que le Président du Conseil a mis en œuvre très nettement son autorité pour que fut ordonnée la mise en chantier de cuirassé. Certains membres du cabinet y feraient pourtant une très vive opposition.

M. le Président. - Cette attitude du Président du Conseil est d'autant plus courageuse que, dans la précédente législature, son parti avait voté contre

ce projet de construction.

Pour le vote du programme naval, le Ministre en a fait prévoir un ralentissement dans la construction. Mais il dispose de crédits permanents, et reprendra dès janvier la construction de la tranche 1931.

M. le Comte de Blois. — Dans quelle mesure le projet français sur le désarmement nous obligerait-il à un nouveau ralentissement de constructions ?

M. le Président. — Ce projet a été longuement étudié. Nous autres, marins, avons pu y faire introduire ce principe qu'en cas de manquement au pacte d'une des nations, les forces de marine seraient, comme les autres, mises à la disposition de la L.D.N.

Je réponds à M. le Comte de Blois que ce projet ne nous entraîne à aucune réduction dans l'exécution de notre programme. Nous ne savons pas encore quel sera le sort de ce projet; dans ces conditions nous continuons comme si de rien n'était notre vie de défense nationale. Ce serait une folie, ~~de~~ d'entre avant toutes les autres nations, dans la voie du désarmement.

M. le Comte de Blois. — Souhaitons que des décisions prises à Genève ne ralentissent pas votre programme.

M. le Président. — On ne nous prendra plus sans vert. Nous ne nous engageons plus sans être assurés d'être suivis. En 1919 nous avons suivi le Président Wilson, alors qu'il n'était déjà plus, l'Amérique le savait, le représentant des Etats-Unis. Nous ne recommencerons plus.

Si la Grande Bretagne et les Etats-Unis nous garantissent qu'ils tiennent foi de nous en cas d'agression, nous désarmons volontiers. Mais sans garants formels, nous ne pouvons le faire.

M. le Comte de Blois. — Cependant la question du cuirassé n'a pas fait de progrès depuis juin 1931; et pendant ce temps l'Allemagne a lancé le Deutschland. Les crédits ont été votés par le Parlement, mais M. Pétain a oublié de signer l'ordre de mise en chantier, disant qu'il attendait de savoir quelles décisions seraient prises à Genève.

M. le Président. — Les décisions de Genève étaient hors de la question. Le Ministre a pris sa responsabilité entière.

Compagnie Générale Transatlantique. —

M. Brindeau est chargé de mener les débats de la Chambre relatifs au projet de loi sur la Compagnie Transatlantique.

M. Brindeau -- Le projet déposé par le Ministre de la Marine Marchande, et qui prévoit une nouvelle convention avec la Transatlantique, me paraît, en gros, acceptable. Mais il faudra l'examiner de près, et je ferai mon rapport le plus vite possible. La Commission des Finances l'examinera au fond, et, étant donné la nature de ce projet, cette procédure est normale.

Armement de charge.

M. le Jorquen est nommé rapporteur provisoire du projet relatif à l'armement de charge déposé à la Chambre, et sur lequel M. Tasso a déjà déposé son rapport.

La séance est levée à seize heures 10 minutes.

==

17^{ème} séance

jeudi 17 novembre 32

70

Présents M^{rs} Riv, Cabart-Danneville, Lecomte, de Blois, Bergeon, Dudoigt, Lemeray, Balon-Chevay, le Gorgeu.

Présidence de M^r Riv

La séance est ouverte à 14 heures 45.

Adhion des représentants des associations amicales d'anciens élèves
des écoles techniques supérieures de la marine.

Les représentants sont introduits. M^r Thiollay, président fédéral, a la parole.

M^r Thiollay. - Il ne s'agit pas de revendication matérielle, mais morale.

Les écoles techniques supérieures forment depuis cent ans les techniciens de notre marine, notamment les ingénieurs des travaux de la marine. Or elles donnent un brevet dont le libellé remonte à 1868 et ne correspond pas au vrai niveau des études: "brevet de capacité des écoles techniques de la marine". Ce que nous demandons aujourd'hui c'est que le brevet qui nous est délivré porte le nom de "brevet d'ingénieur des écoles techniques supérieures de la marine".

Nous faisons de véritables études d'ingénieurs, et le titre doit, et nous nous, nous en être donné; c'est pour nous une question de dignité professionnelle, et nous posons aujourd'hui cette question dans un sentiment de reconnaissance envers les chefs qui ont créé les écoles de maistrance qui sont devenues les nôtres.

Le titre d'ingénieurs nous est parfois accordé nettement, mais au choix. Nous demandons qu'il nous soit donné dès la sortie de l'école, et par le diplôme même. Le titre se donne aujourd'hui, parfois à des photographes ou à des dactylographes, indépendamment de titre de brevets des écoles techniques.

Nous voulons que ce titre nous soit donné normalement, pour éviter tous abus.

M^r le Président. - La Commission étudiera la question pour la soumettre, s'il y a lieu, au Ministre de la Marine Marchande.

(La délégation se retire)

M^r le Président. - Je crois que nous pouvons transmettre directement cette requête au Ministre sans l'étude. Les élèves de ces écoles sont d'habiles techniciens, qui

font des études intermédiaires entre celles des instituteurs de Arts et Métiers et
celles de l'École Centrale. Son respect et justification, mais on peut craindre
que si on leur donne satisfaction ils n'en arrivent à présenter des revendications
matérielles. Transmettons donc purement et simplement au Ministre, à
la Commission y consent. (anonymement)

Il en est ainsi décidé.

Communication.

M. le Président donne lecture d'une lettre reçue du Comte-Directeur de
la Ligue Française, émettant le vœu que la véritable force militaire
de l'Allemagne soit exposée clairement devant la S.D.N.; que la France
ne se laisse pas aller à réduire ses propres forces et les renforce même si
sa sécurité l'exige; que la jeunesse française reçoive une éducation
vraiment rationnelle fondée sur le sentiment des devoirs envers la patrie.
Seule la crainte d'une nouvelle défaite, dit le texte, pourra retenu
l'Allemagne dans son desir d'hegémonie.

La Commission estime que cette lettre soulève des problèmes politiques
et techniques pour être étudiés, et qu'elle doit être hautement discutée
et sans commentaires au Président du Conseil. Seul juge de la matière.
Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 15 heures 5 minutes.

18^{ème} séance

mercredi 23 novembre 1932

Présents: M^{rs} Rio, Cabart-Danneville, Lanciau, Bergeon, de Blois, Lémery, Tisser, Léon Benard, Villaret-Duchemais, Dudoigt, Iver, Leblanc, Lari, Le Gorgeu, Mark. Pihachon.

Présidence de M^r Rio

La séance est ouverte à quinze heures.

Champ de tir de Jâvre.

M^r Rio se livre à un rapport sur la proposition de réduction tendant à autoriser le Gouvernement à... réparer les préjudices causés aux communes d'Étel, d'Erdeven, de Plouharnel et de Plouhinec par... le champ de tir de Jâvre.

Examen de la situation.

M^r le Président. - Le Dunkerque va être probablement réouvert, la France ayant enfin donné son assentiment aux projets. Les autres travaux antérieurs du programme naval sont encore en retard.

En vue de réduire les dépenses d'entretien, la Marine réduit la proportion des bâtiments à effectif complet et envisage d'autres réductions.

En ce qui concerne le budget de la Marine militaire, je propose à la Commission de confirmer M^r Bergeon dans le rôle d'observateur des discussions ouvertes à ce sujet à la Chambre. (assentiment)

La question du désarmement se pose à nouveau; le problème maritime a pris à Genève une nouvelle importance, et le plan anglais veut concilier la thèse allemande de l'égalité des droits avec la thèse anglaise. Les experts anglais et américains voudraient d'autre part que nous fissions un accord avec l'Italie; mais ce serait revenir à la parité, et il n'en est pas question. Au fond, on voudrait rompre l'entente dans les accords de Londres, mais nous éviterons le piège.

Voyage d'étude au Maroc.

M^r le Président. - A la demande de certains de nos collègues, j'ai envisagé la possibilité d'un voyage d'étude au Maroc, vers Marrakech, avant le départ de notre nouveau collègue M^r Lucien Saint. Je vous signale à cette

occasion que le Directeur de l'Association des grands ports français m'a fait
savoir que l'Association organisait le même voyage du 22 juin au 3 juillet.
Il me demande si nous pourrions nous joindre à eux.

M. Dhermes. - C'est trop tard.

M. le Président. - Dans ces conditions je prendrai les dispositions pour l'organi-
sation de votre voyage vers le fin mars. J'ai déjà fait contact à ce
sujet avec le Ministère de la Marine.

Salon Nautique.

M. le Président. - Les membres de la Commission sont invités par lettre à se
rendre au Salon Nautique au jour et à l'heure qu'ils conviendront.

La séance est levée à 15 heures 20 minutes

19^eme séance.

76
mercredi 7 décembre 1932

Présents: MM. Rio, Cabart-Danneville, Evén, Leou Bon, Bergeon, Leblanc, Léonard Benard, de Blois, G. Jorgen, Sari, Dudoigt, Harku-Briachon, Lemery, & Pomeroy.

Présidence de M. Rio.

La séance s'ouvre à 15 heures.

Aéronautique maritime.

M. le Président donne lecture d'une lettre du Ministre de la Marine faisant savoir qu'à la suite d'un accord avec le Ministère de l'Air, un décret ~~inter~~ interministériel a pu être rendu, réglant le statut du personnel aéronautique non embarqué.

Demande d'audition.

M. le Président fait connaître que M. Jorges Philippe, P^t du Comité Central des Armateurs de France, demande par lettre que ce groupement soit entendu par la Commission sur les deux projets de loi: 1^{er} relatif au statut du personnel sédentaire des compagnies subventionnées; 2^o modifiant les articles 79 à 86 et l'article 121 de la loi du 13 décembre 1926 portant code de travail maritime.

M. le Président fait observer que les rapporteurs de ces deux projets (MM. G. Jorgen et M. Sari) doivent prochainement présenter leurs rapports à la présente séance, et que la lettre de Comité des Armateurs se fait tardive.

Personnel sédentaire des compagnies subventionnées.

M. G. Jorgen. — Dans le rapport que j'ai préparé sur ce projet, je proposais à la C^o d'adopter ce texte, depuis deux ans, et voté par la Chambre depuis le 31 déc. 31. La lettre de M. J. Philippe, dont j'ai eu connaissance hier, m'a surpris.

M. Evén. — Que notre collègue passe outre ~~à~~ à cette lettre, et nous communiquera d'ici maintenant les conclusions du rapport qu'il avait rédigé.

M. le Président. — Cette procédure aurait l'inconvénient que les observations des armateurs seraient présentées, après le rapport adopté, en séance publique. Je serais

préférable que le rapporteur fût entendu les deux sons de cloche avant de déposer son rapport.

M^r le Juge. — Je puis en attendant donner à la Commission les conclusions auxquelles aboutit le rapport que j'ai rédigé. Le projet de loi, analogue à d'autres acts, a pour but de garantir la stabilité d'un personnel d'administrations de services d'utilité publique et de le protéger contre tout arbitraire. On a pu en trouver des analogues pour le personnel de compagnies de gaz et d'électricité, qui a approuvé notre Commission d'Administration, et si elle a même souhaité de voir appliqués à d'autres services. Le personnel, dont j'ai entendu les représentants, est favorable au projet. Je ne proposais donc de demander à la C^{or}, et au Sénat, d'adopter le texte de la Chambre.

Je crois pourtant qu'il serait bon d'entendre les représentants de l'Armement avant de prendre une décision définitive.

M^r le Président. — La Commission pourrait être entendue mercredi prochain 14 décembre ? (Anthemement)

Il en sera ainsi décidé.

Code du Travail maritime. —

M^r l'Amiral Sari. — J'ai préparé mon rapport sur le projet de loi portant code de travail maritime après avoir entendu les intéressés, notamment les représentants des armateurs. (Seuls les navires maritimes n'ont pas demandé à en faire connaître leur point de vue). Je puis donc apporter ~~quelques~~ à la Commission mes conclusions.

A l'article 79, nous acceptons le nouveau texte proposé.

A l'article 80, le nouveau texte tend à remplacer le mot : maladie incurable par le mot : maladie à caractère permanent. Radicalement parlant cette nouvelle rédaction n'est pas acceptable, et je propose de maintenir le mot incurable.

D'autre part, l'article institue une commission tripartite qui doit se réunir tous les deux mois. Les armateurs demandent qu'elle se réunisse chaque fois qu'il y a nécessité. Je propose de maintenir le système de la réunion bi-mensuelle.

Il semble que l'article 81 permette de supprimer la visite médicale comme préliminaire obligatoire de tout débarquement d'un marin. Or cet avis médical me paraît indispensable, et je propose de préciser dans ce sens le texte de la Chambre.

Nous proposons d'adopter la nouvelle rédaction de l'article 82 (le marin a le droit de choisir son propre médecin qui n'est habilité le port de débarquement ou ses environs immédiats).

A l'article 82 bis nous acceptons également le nouveau texte.

L'article 83 porte sur le salaire au cas où le marin meurt pendant son voyage après le début de la maladie. Mais qui devient le marin après ce délai ? Il faudra reprendre cette question.

Les articles 84 et 85 complètent et anouffinent le texte actuellement en vigueur, nous proposons de le adopter. Il en va de même pour la nouvelle rédaction de l'article 121.

M^r Evén. — Je tiens à préciser un point : la compagnie considérera-t-elle si une maladie se déclare à bord, mais a été contractée à terre, elle n'est pas imputable au service et ne peut compromettre la compagnie ni le bateau à la sortie. En cas de blennorragie par exemple, j'ai eu sous la main des circulaires confidentielles donnant l'ordre au médecin du bord de débarquer le marin au plus tôt, lui faisant l'obligation de se faire soigner et rapatrier à ses frais. Il y a là une question à étudier. Un tel malade libre à lui-même, à qui on ne donne ni moyen de se soigner, ni même aucun conseil, devient un danger.

M^r Luitel Sari. — Le texte ne laisse place à aucune équivoque, puisqu'il parle de marin tombant malade "entre la date de son embarquement et la date de départ du navire".

M^r Evén. — Il faudrait pourtant préciser la chose et dire par exemple que le texte s'applique "à toutes maladies sans exception ni réserve". Car, pour les maladies vénériennes, je réjete que la compagnie cherche à tourner le texte. Il est inadmissible qu'on débarque ces malades dans un port de colonies, par exemple, où ils portera la contagion, sans plus s'occuper de lui.

M^r Math. Bonachon. — Qu'en fait-on, port bien ; mais pourquoi serait-ce aux frais de la compagnie ? Dans l'industrie, par exemple, les soins de ces malades ne sont pas supportés par la société.

M^r Evén. — Au moins, la compagnie devrait rapatrier ces malades. Pour les soins, des conventions internationales existent, qui permettent aux marins d'être soignés gratuitement à peu près dans tous les ports du monde. Mais la question de rapatriement n'est pas réglée.

M^r le Président. — Un marin peut toujours se faire rapatrier en s'adressant au Consulat de France.

M^r Luitel Sari. — Pour les ports de colonies la question reste entière.

M^r Sari. — J'examinerai ce point avant de rédiger définitivement mon rapport.

M^r Luitel Sari. — Pour ce qui est de la substitution du mot : maladie à caractère permanent au mot : maladie incurable, je ne crois pas qu'on puisse y voir un danger. Dans les textes déjà employés les mots : caractère permanent, et toute une jurisprudence s'est nettement définie. La loi sur les accidents de travail en fait usage.

M^r Luitel Sari. — Je renverrai ce point également.

Il en décide pour la 1^{re} séance, sur ce projet, les représentants des armateurs.

77

Services maritimes avec la Corse.

M. Bergeon. — En juin dernier, une délégation de la Commission, composée de MM^{rs} Léon Bon, Louis Sarrat et moi-même, se alla rendre le Ministre de la Marine Marchande pour l'entretenir du renouvellement de la convention concernant les services maritimes postaux avec la Corse, selon les directives que nous avions exposés devant la Commission.

Nous avons notamment demandé au Ministre de déposer un texte élargissant la composition de la Commission consultative prévue par la convention entre l'Etat et la Compagnie Fraissinet, pour y faire entrer des représentants des Bouches-du-Rhône.

Or la Commission consultative a été nommée (Journal officiel du 8 novembre dernier), et le Ministre n'a tenu aucun compte des observations que nous lui avions présentées au nom de la Commission. J'ai fait part de mon étonnement à notre Président, qui a écrit au Ministre. Celui-ci lui répondait le 28 novembre, après que la Commission consultative se fût déjà réunie, et il a dû grand nous étions en présence de faire accomplir, une lettre où il disait qu'il s'en était tenu aux termes mêmes de la convention existante, et que les intérêts de la Corse étaient ~~entièrement~~ exactement représentés au sein de la Commission consultative.

On me permettra de dire que cette réponse nous fait sourire. En tous cas, le manque d'égards avec lequel le Ministre a agi envers la Commission méritait que je fasse ici ces remarques. J'espère que nous devrions entendre le Ministre sur ce point, après de lui expliquer nettement les raisons qui avaient motivé notre première démarche auprès de lui.

M. le Président. — J'ai fait part au Ministre des sentiments ~~des~~^{que} M. Bergeon veut d'exprimer. Il lui a répondu par une lettre, reçue ce matin, où il me dit en substance : " MM^{rs} Bergeon et Léon Bon, ne sont pas satisfaits de n'avoir pas été convoqués en qualité de ^{de députés, comme} membres de la Commission consultative; mais j'étais lié par des textes. Si vos collègues veulent bien s'entendre avec moi sur cette question, je prendrai compte de leurs suggestions ".

M. Léon Bon. — Je proteste contre cette lettre. Nous n'avons jamais demandé à être "convocés"; il ne s'agit nullement de conventions passuelles. Nous avons seulement demandé qu'elle élargisse la Commission consultative. Les Corses du Continent sont nombreux, et spécialement dans les Bouches-du-Rhône (il sont 60.000 à Marseille); ce sont eux qui fournissent le plus important contingent de voyageurs aux compagnies de navigation; il

et donc normal qu'ils soient représentés à la Commission consultative. Qu'ils le soient par nous ou par d'autres, la question n'en pas là. Nous n'avons fait que hausser le ton de nombreux corsers.

Il se top tard; la Commission a été réunie précipitamment, et nous nous mis en face du fait accompli. Mais nous tenons à protester; je veux pouvoir dire à mes commettants corsers de Marseille qu'il n'a pas dépendu de nous que leur DSI fut violée, et que le Ministre, après nous avoir entendus, a laissé la chose en l'état. Je désire aussi que le Ministre vienne devant nous, et je poserais la question clairement en sa présence.

M^r Lucie Sari. — M^r Léon Meyer m'avait affirmé, après la visite que lui avait rendue notre délégation, qu'il ne convoquerait pas la Commission consultative sans m'avoir entendu. Il l'a pourtant convoquée (sans que je puisse m'y rendre) dans des conditions...

M^r Léon Bon. — ... suspects.

M^r Lucie Sari. — Cette Commission s'est donc réunie, et elle a pas voulu se prononcer sur deux questions très importantes que nous avions demandées si elle examinerait avec soin: 1^o le fait que le prix des repas se reflète dans le prix du panier, alors qu'on souvent les voyageurs ne le peuvent pas, ce qui constitue un gain automatique et inadmissible pour l'armateur; 2^o cet autre fait que les frais d'embarquement et de débarquement sont si élevés qu'ils dépassent le prix même du transport, et que la vie est aujourd'hui plus chère à Bastia qu'à Paris. La Commission ne s'est pas prononcée, se déclarant incompétente. Or le règlement stipule que toutes les questions de tarifs entrent dans ses attributions. Elle s'est bornée à discuter les horaires et l'habitation (tourisme ou tourisme régulier) de navire Ue de Beauté.

Si nous nous bornons à adresser au Ministre un ordre du jour, il nous répondra en invoquant les décisions de la Commission. Or il n'y a pas de décision. J'espère qu'il doit venir ici pour entendre nos doléances. Nous pourrions entendre aussi le représentant de la compagnie concessionnaire. Il faut qu'il soit bien entendu, surtout, qu'il n'y a dans nos interventions absolument rien qui puisse ressembler à un "coup monté", et que nous défendons là l'intérêt général.

M^r Léon Bon. — Si cette question ne pouvait être réglée par voie administrative, nous serions obligés d'engager à Marseille une action publique.

M^r le Président. — La Commission voudra sans doute entendre prochainement le Ministre de la Marine marchande sur cette question? (Assentiment)

Il en sera ainsi décidé.

La séance se lève à 16 heures 30 minutes

20^{ème} séance.

mercredi 14 dec. 32

Présents: M^{rs} Rio, Brundeau, Martin-Bonneton, Lévain, Le Jorger, Cabant-Danneville, Léon, Benard, Balin-Chevaye, De Rouven, Tissera, Luen, Leblanc, Lari, Hennessy, De Blois, Bon, Bergeron.

Présidence de M^r Rio.

La séance s'ouvre à quinze heures.

Opérateurs radiotélégraphistes.

M^r Balin-Chevaye donne lecture de son rapport sur la proposition de loi fixant le statut des opérateurs radiotélégraphistes à bord des navires de commerce, de pêche ou de plaisance.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Audition des représentants du Comité Central des Armateurs de France.

I^{er} sur le statut du personnel sédentaire des compagnies subventionnées.

M^r Joseph Philippet, Président de C^{te} C^{as} des Armateurs. — Je remercie la Commission de la Marine de nous avoir accordé audience, et je saisis à cette occasion de l'entretien de la situation tragique de l'armement français d'une manière générale.

L'armement français représente 3.500.000 tonnes, dont 1 million sont actuellement disarmés, cela due à la crise de l'argent sans rien rapporter.

La situation est grave surtout pour l'armement de ligne, car on a pu dire: "ligne interrompue, ligne perdue", et se citer un armateur qui a dû interrompre un service dont dépendait de gros effets pour la route.

Nous avons de 12 à 15000 tonnes à terre. D'où vient cette crise?

Il y a d'abord la chute des frets. La valeur-or, il y a 52% de ce qu'ils étaient en 1913, alors que les frais d'exploitation ont augmenté de 50 à 60%.

En ce qui concerne le trafic, difficile à évaluer, on peut considérer comme un "thermomètre" indiquant le trafic du Canal de Suez. Or, il

a jani de 34 millions de tonnes en 1929 à 25 en 1934, soit un chiffre un peu inférieur à celui de 1913.

Le port français, quoique moins atteint que le port étranger, souffre de la crise mondiale. Alors qu'après la guerre, pour répondre à ce qu'on croyait devoir être pour l'avenir le rythme normal des besoins on a multiplié les capacités de transport, la production et la consommation ont aujourd'hui baissé, et ce déséquilibre crée les crises des ports.

De plus, chez nous, il faut ajouter une cause négative: c'est que depuis 1918 notre marine marchande, contrairement à ce qui s'est passé à l'étranger, n'a plus reçu aucune aide. De plus notre politique douanière de protection et de contrepartement s'est retournée contre nous en amenant les pays étrangers à fermer leurs ports à nos produits.

L'armement n'est donc pas protégé, et, de plus, il se dégrade par tout ce qui est fait en faveur des autres.

Quant à notre législation sociale, sans vouloir rien juger, je me borne à dire que le marin a toujours, sur ce point, joui d'un traitement spécial, en matière de pensions de retraite, d'invalidité, ou de prévoyance. Nous avons connu avant la guerre les assurances sociales, et enfin nous sommes le seul pays qui applique sur les bateaux la loi de huit heures. Tout cela coûte très cher, et malheureusement les compensations que nous avons jadis annoncées le gouvernement pour ces sacrifices que nous étions seuls à consentir, ne nous ont pas été données.

Nous sommes sûrs que la Commission étudiera avec bienveillance tout ce qui touche à une industrie essentielle à l'équilibre économique du pays, et aujourd'hui durement atteinte.

Statut du personnel. -

" En ce qui concerne le point plus particulier du projet de loi relatif au statut du personnel des compagnies subventionnées, je vous dirai que, ce personnel, je le connais bien puisque j'en suis; je continue même à cotiser personnellement à toute caisse de retraites. Le personnel ne se plaint pas, et n'a pas à plaindre. Je pourrais citer nombre de cas où nous faisons beaucoup plus que la loi ne l'exige, pour le bien-être et la santé de nos employés. Et c'est pourquoi je ne crains pas de dire: ce personnel n'a pas à se plaindre: si l'on veut lui donner

un statut, on risque de créer une nouvelle classe de fonctionnaires ; et l'heure se peut être mal choisie, quand on veut de voir que ceux-ci, par leur seule résistance, ont empêché qu'on apportât à leurs traitements des réductions que l'on estimait nécessaires à l'équilibre du budget.

Notre situation se tragique. Nous ne pourrions supporter de nouvelles charges et de nouvelles complications.

M. Léon Bon. — Vous avez parlé de la diminution du trafic de canal de Suez. Comment expliquer que pendant qu'il diminue sensiblement le nombre des administrateurs diminue si peu ?

M. Joseph Philippart. — C'est une question très particulière ^à laquelle je n'ai pas qualité pour répondre.

M. Marchegay, Secrétaire général du Comité Central des Armateurs
à la parole pour l'examen du projet relatif au statut du personnel.

M. Marchegay. — On a comparé ce projet de statut à divers autres, accordés aux personnels de compagnies de distribution de gaz ou d'électricité, par exemple. Mais ce n'est pas la même chose. Pour de telles compagnies il existe un monopole véritable ; le droit exclusif leur est accordé d'exploiter tel service dans tel périmètre. Il en va pas de même en matière d'armement. Les lignes libres concurrencent où et comme elles le veulent les compagnies subventionnées ou contractuelles.

Entre le personnel de ces compagnies et le personnel de l'armement, les différences sont également sensibles. Notre personnel n'est pas, comme l'autre, un personnel d'exploitation ; il se fait pour 95%, d'un personnel navigant qui est déjà soumis à un statut très complet résultant du Code de Travail Maritime et de code disciplinaire et pénal. Enfin, le personnel des compagnies de gaz ou d'électricité doit se borner à appliquer des tarifs sur certains secteurs déterminés. Notre personnel au contraire, a à faire preuve d'initiative et de sens commercial ; il faut qu'il soit tendu vers le rendement maximum, qu'il sache que sa propre situation se lie à sa propre réussite. Un statut uniforme découragerait les meilleurs, en nivelant par le bas.

Nous serions déjà avantagé, dans la concurrence internationale, par un tel statut que les pays étrangers ignorent.

D'autre part, le contrat postal n'est pas une concession. C'est un contrat commercial. On ne peut pas y faire entrer par voie d'autorité, aujourd'hui cet élément nouveau que serait un tel statut.

Craignons d'autre part que ce statut ne provoque des difficultés entre employeurs et personnel, qui actuellement sont dans les meilleures termes.

M^r le Jorger — M^r Philippa redoute en somme que ce statut : 1^{er} ne diminue l'autorité des compagnies ; 2^o n'entraîne pour elles des charges nouvelles. Quelles seraient ces charges ? Puisque le statut serait établi d'accord avec les représentants des employés et des employeurs, et ne toucherait pas à la fixation des salaires ?

M^r Philippa — La fixation n'est pas si simple. Une expérience ancienne nous permet d'être sûrs que ce statut entraînerait des charges. On nous le promet très large, mais nous ne savons ce qu'il sera ; c'est son principe même qui nous effraie.

M^r le Jorger — Comme maire de Brest j'ai étudié des questions de statuts analoges pour les compagnies de gaz et de l'électricité. Il n'en est résulté pour elles aucune charge nouvelle.

M^r Philippa — Nous craignons aussi de voir restreindre ce que nous avons jusqu'à présent considéré comme nos droits.

J'ajoute que j'aperçois une autre difficulté : ce statut sera très difficile à établir car le personnel des compagnies de navigation est très varié, les méthodes commerciales des diverses compagnies très différents les uns des autres.

M^r le Président — Et sur combien de personnes porterait un tel statut ?

M^r Philippa — Il y a ici une sorte d'équivoque : en effet, les compagnies subventionnées n'ont pas à proprement parler de personnel. Et les compagnies contractuelles sont au nombre de trois : la C^{ie} Framinet, la C^{ie} Sud-Atlantique et les services contractuels des Messageries Maritimes. La première n'a pas de personnel proprement dit ; la seconde, qui forme une entreprise distincte, est en gestion entre les mains des Chargeurs Réunis ; elle n'a donc pas de personnel, sinon un Directeur et un Secrétaire Général. Pour la troisième, elle n'a également qu'un Directeur et un Secrétaire Général, qui sont ceux des Messageries Maritimes, et dont les fonctions sont gratuites.

Ainsi une grande difficulté se présente : quel sera le personnel visé par la loi ? Ce sera un problème juridique délicat.

2^o Code du Travail Maritime —

M^r Joseph Philippa — La Commission a bien voulu nous entendre

également sur le projet de loi modifiant la loi du 13 dec. 1926 portant code du travail maritime. C'est une question qui vous inquiète aussi.

Dans l'armement, nous sommes en rapports constants avec nos collaborateurs, et nous avons fait souvent ce qu'on appelle de la "politique paritaire". Cela ne nous a pas réussi. C'est ainsi qu'en 1921 quand fut décidée la refonte du Code du Travail Maritime, nous avons établi un texte, d'accord avec nos collaborateurs, qui satisfaisait tout le monde. Le lui fallait la sanction du Parlement. Mais avant de le voter, il y introduisit un amendement qui modifiait tout. En 1929 on s'aperçut que ce texte donnait lieu à d'innombrables abus, et qu'une véritable organisation de la fraude s'était développée à l'abri des articles douteux de ce texte.

Nous avons revu ce texte avec nos collaborateurs de personnel, qui ont reconnu eux-mêmes qu'il fallait le modifier. En contre-partie ils obtenaient de nous une augmentation de salaire.

Nous revenons devant le Parlement. Je n'irai pas jusqu'à dire que des influences se soient exercées, mais de nouvelles modifications ont été apportées au texte, qui vous inquiètent. Si c'est pourquoi nous venons vous dire : le moment est-il bien choisi pour modifier un texte dans un sens qui permet d'ouvrir de nouvelles portes à la fraude, et qui risque d'entraîner pour l'armement des charges nouvelles?

M. Marchegay, 5^e g^{de} du C^{te} des Armateurs. - Le premier texte paritaire a été modifié en 1926 de telle sorte qu'on arrivait à ce résultat qu'un marin malade touchait plus qu'un marin au travail; de plus les soins étaient donnés à domicile, où que fût situé ce domicile. La tentation était trop forte, et, de 1926 à 1928 la fraude a été telle que le nombre des marins débarqués malades a cru dans la ^{proportion} ~~proportion~~ de 1 à 6. Les syndicats ont reconnu eux-mêmes ce abus, et après négociations, l'accord se fit sur trois points. 1^o le marin ne pourra se faire soigner à domicile que s'il habite le port d'embarquement ou de débarquement ou ses environs immédiats; 2^o au lieu de recevoir une allocation fixe qui, pour des maladies insignifiantes correspondait à une petite rente, le marin recevra le remboursement de ses frais médicaux et pharmaceutiques; 3^o on ne parlera plus de maladies incurables, mais de maladie "à caractère permanent".

Mais la Commission de la Marine Marchande de la Chambre modifie ce texte, et, notamment y introduit l'idée d'une Commission chargée de décider du caractère permanent de la maladie. Le texte se trouve tel qu'on peut se demander si un armateur pourra faire hospitaliser un marin malade, et si un marin ^{ne} pourra ^{pas} se faire soigner sans ~~être~~ le contrôle d'un médecin ! Nous nous en sommes étonnés auprès du Ministre de la Marine Marchande qui nous a répondu qu'il préciserait, dans des instructions, l'interprétation à donner au texte.

Désireux de voir au plus tôt repêcher la fraude, nous avons pensé vous demander d'adopter tel quel le texte de la Chambre. Mais M. Sari qui a bien voulu me recevoir m'a fait observer que les instructions du Ministre ne sauraient être qu'interprétatives. Je me demande donc ~~est~~ s'il ne serait pas meilleur que votre Commission introduisît clairement dans la loi les prévisions que le Ministre nous avait promises de donner : à savoir que l'armateur pourra faire soigner à l'hôpital un marin, et qu'un marin ne saurait se déclarer malade sans passer par le ^{un} contrôle médical dépendant de l'Administration.

Plutôt que de reprendre le premier texte partiale, ce qui semblerait la conclusion logique de l'exposé de M. Fery, Philippart, je pense qu'il serait plus rapide et moins risqué d'introduire dans le texte adopté par la Chambre les quelques modifications de détail qui en détermineraient exactement la portée.

M. Louis Sari. - Lors de votre dernière séance, M. Luce a soulevé la question des maladies vénériennes. Elles sont considérées comme non-imputables au service, et les malades sont parfois débarqués sans que la compagnie pourvoie à leur rapatriement. Il y a là quelque chose de choquant.

M. Marchegay. - La question n'est pas tranchée en principe, et il n'y a que des cas d'espèce. En effet, dans certains cas où, à l'arrivée à l'escale, des avertissements très particuliers ont été donnés à l'équipage, les soins ne sont pas à la charge de l'armateur et le marin est traité comme s'il s'était malade intentionnellement. Dans les autres cas il sont soignés comme pour une maladie ordinaire.

M. Louis Sari. - J'ai demandé au Ministre de la Marine Marchande de m'éclairer sur ce point. Il m'a répondu qu'il suffit que le marin tombe malade pendant le cours de l'embarquement pour que la charge des soins incombe à l'armateur, que la maladie ait été contractée ou non au service du navire. La seule restriction est que l'article 86 du Code de Commerce refuse le droit aux soins pour toute maladie ou blessure résultant d'un fait intentionnel ou

d'une faute inexcusable. C'est une affaire de jurisprudence, et, en fait, le traitement des maladies vénériennes est laissé à la charge du marin. On le rapatrie, mais on exige de lui par la suite le remboursement des frais de traitement et de rapatriement.

M^r Even. — Cet article 86 ne vise donc pas nettement les maladies vénériennes, et ce n'est que par une interprétation des Compagnies qu'il leur est appliqué. J'ai eu sous les yeux des circulaires ordonnant à des médecins de bord de débarquer au plus tôt tout marin atteint d'une maladie vénérienne; si, après son débarquement, il doit encore payer son rapatriement, j'estime que c'est là une interprétation abusive du texte de l'article 86 par les Compagnies. Le médecin du bord devrait être maître de faire la discrimination selon les cas.

M^r Marchegay. — ~~Qu'il~~^{Si} y a une faute du marin ou non, c'est une question juridique et non médicale.

D'autre part je crois que cette sanction du remboursement des frais de rapatriement constitue une menace utile, et un frein qui retient les marins. Si elle était supprimée, le nombre des maladies vénériennes croîtrait.

M^r Philippart. — J'ignore les circulaires auxquelles a fait allusion M^r Even. C'est une question qui mérite en effet d'être examinée.

M^r Marchegay. — En ce qui concerne la commission ~~qui~~^{qui} participera prévue par le projet, il faudrait dire qu'elle se réunira non pas tous les deux mois, mais au moins tous les deux mois. Sinon il arrivera qu'on doive attendre deux mois pour constater le caractère permanent d'une maladie.

M^r Emile Sari. — Mon rapport prévoit cette modification.

M^r Philippart. — Je tiens à ajouter un mot, à propos du statut du personnel. C'est par l'auxiliaire Maritime, par exemple, il existe certains usages et certaines organisations qui prouvent que pour le personnel administratif il a déjà été fait quelque chose, contractuellement.

(La délégation se retire à 16 heures 30)

M^r Emile Sari. — Les conclusions de mon rapport sur le projet de loi relatif à la loi portant code de travail maritime sont en harmonie avec les observations qui viennent d'être présentées.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Servies postaux avec la Corse.

M^r Léon Bon. — Nous devions entendre aujourd'hui le Ministre de la Marine Marchande; il n'a pu venir. Ce qui vous a le plus surpris, M^r Bergeon et moi, c'est d'avoir été convoqué par le Ministre dans son cabinet, dans le courant de la semaine. Nous voulions entendre le Ministre ici pour lui demander des explications, et non pas aller lui parler de la question dans son cabinet. Je tiens à bien marquer la différence!

M^r le Président. — Le Ministre, à qui j'avais fait demander de venir devant la Commission aujourd'hui a certainement écrit à M^r Bergeon et Bon avant ~~qu'il~~ d'avoir été saisi de ma demande.

Je ne vois pas d'autre explication.

M^r ^{Guille Sani.} ~~le Président~~. — Il faut que nous entendions le Ministre au plus tôt. Il y a deux questions sur lesquelles nous voudrions former: il ne faut plus que le prix du repas soit incorporé dans le prix du billet, et il ne faut plus que les frais d'embarquement et de débarquement soient égaux, comme aujourd'hui, à quatre fois le prix du transport! La convention doit être revisée. N'attendons pas la veille.

M^r le Président. — J'ai reçu de M^r Fraigniet une lettre et un dossier qui se trouvent à la disposition de la Commission.

Personnel sédentaire des C^{is} subventionnées.

M^r le Président fait connaître que la Fédération nationale des syndicats d'employés demande à être entendue sur le projet de loi relatif au statut du personnel sédentaire des C^{is} de navigation.

Il se décide que les représentants de la Fédération nationale seront entendus au cours d'une prochaine séance.

La séance est levée à 16 heures 50.

21^{ème} Séance.

Vendredi 23 décembre 32

Présents : MMrs Riv, Mathu-Bonachon, Pierrin, de Pomeroy, Leonus Benard,
Dudouyt, Cabart-Danneville, Bergeon, de Blois, Leblanc, Lucie Lari, J. Hennony.

Présidence de M^r Riv.

La séance est ouverte à quinze heures.

Audition de M^r le Ministre de la Marine Marchande.

(Voir compte-rendu sténographique).

La séance se lève à 16 heures 15.

22^e séance.

mercredi 11 janvier 1933

Présents: M^r Rio, Cabat Daumette, Didoyt, Villaret Dubouché, Desmourens, Bergeon, Lermus Beillard, Brindeau, Perreau, Lablaue, de Blois, Babu-Chouaze, Leforge, Le Bail, Tisser, Evon, Lancien, Duplantier, Le Moignon, Sari, Saurin.

Présidence de M^r Rio.

La séance est ouverte à seize heures.

Audition de M^r Léon Meyer, Ministre de la Marine Marchande.

M^r le Président. — Le Ministre, retenu à la C^{on} de la Marine Marchande de la Chambre ne pourra venir devant nous qu'un peu plus tard.

M^r Bergeon. — L'opinion, émise par les sénateurs récents de Georges Philéas et de L'Atlantique n'a pas reçu, de commissions d'enquête, la réponse qu'elle attend. Je pense que le contrôle parlementaire pourant le lui apporter, et j'ajoute que la Commission de la Marine pourant se voir accorder le pouvoir d'enquête. Son enquête, sans interférer en rien avec l'enquête administrative et technique lui permettrait d'aboutir à des conclusions et à des propositions que sanctionnerait un vote du Sénat.

Lors de l'exploration de l'Iéna, en 1907, le Sénat avait nommé une Commission d'enquête à pouvoirs étendus, qui rédigea un rapport complet à la suite duquel des mesures utiles furent ées prises.

Je demande à la Commission d'examiner avec attention cette proposition que je lui soumetts, et dont j'ai déjà eu l'honneur de vous Présidents.

M^r Le Bail. — Le principe de cette proposition me parait excellent. Je crains toutefois que le double travail de deux commissions d'enquête ne risque d'aboutir à de fâcheuses divergences dans les conclusions. Ne serait-il pas préférable de proposer un autre système, qui a été employé notamment en 1904 : une commission mixte avait été constituée, comprenant à la fois des sénateurs, des députés et des techniciens de la Marine. Travail unique d'investigation : unité dans les résultats. Telle est la méthode qui me parait la meilleure.

M^r Louis Tisser. — Attendons, avant de prendre une décision, les conclusions de la Commission d'enquête de l'Atlantique. En les attendant, je puis apporter à la Commission quelques considérations techniques sur l'équipement électrique de l'Atlantique. Les différents câbles, soit câbles principaux, soit câbles de manœuvre de diamètre, qui conduisent les courants de puissance, sont réunis ensemble

29)
de telle sorte qu'ils constituent une seule vaste gaine métallique conductrice, et isolée des parois du navire, sans communication, par conséquent, avec la coque. Il peut arriver que les fils de cuivre qui forment la gaine protectrice du câble se déchirent; un fil peut alors, traversant l'enveloppe isolante, entrer en contact avec la partie centrale du câble, on passe le courant; la surface métallique est ainsi électrisée; il peut arriver qu'une étincelle jaillisse alors entre un point de cette vaste carcasse métallique qui représente l'ensemble de l'équipement électrique, et la paroi d'une cabine, par exemple. Le petit câble est alors volatile, et l'incendie est provoqué; ce fil ayant disparu, la tension électrique qui persiste sur la carcasse métallique cherche un autre point de contact avec la coque, et ce contact se produira au point où fil et coque sont le plus proches; c'en a dû être tout aussi bien en un point éloigné du premier; ce qui explique que l'incendie puisse se déclarer en plusieurs endroits différents.

A la suite de l'incendie de l'Atlantique, une expérience ayant été réalisée à partir du principe que je viens d'indiquer en a démontré l'exactitude.

Sur l'Atlantique, des fils protecteurs des câbles s'étaient détachés, et se balançaient au hasard. Ce n'est pas là une cause d'incendie; mais ce fait permet à la carcasse métallique tout entière de participer à la tension électrique des câbles; il suffit alors que cette tension devienne assez forte pour que l'étincelle jaillisse quelque part. Le danger, on le voit, ne se situe pas à relier l'équipement électrique "à la terre"; c'est à dire ici "à la coque". Les navires ne brûlent pas, c'est que les câbles sont reliés à la coque métallique. Il faut ~~faire~~ que la coque participe à la tension électrique de l'ensemble. La Commission d'enquête a conclu dans ce sens.

Les appareils de surveillance n'ont pu jouer, dans l'explication que je donne, car ils détectent la surchauffe en tel point, alors qu'il n'y a pas d'échauffement, selon cette explication; d'autres appareils indiquent les variations brusques de température, mais il n'y a pas de variations brusques dans une cabine où le feu couve lentement. J'ajoute que les électriciens du bord ne sont pas des spécialistes capables d'effectuer à fond une réparation délicate. Il faudrait sur les navires des spécialistes, et, en même temps, exercer un contrôle permanent sur les fils.

La Commission d'enquête conclut également à l'opération d'un corps de pompiers-électriciens à bord. La Commission a enfin proposé au ministre que

de telles questions de sécurité furent étudiées par une Commission, et reprises périodiquement par un organisme qui refléterait cette sécurité comme le Bureau Veritas reflète la solidité d'une coque. Elle demande enfin, en dehors de l'éclairage électrique général des sections, en zones électriques distinctes, et que des lampes de secours soient prévues, qui permettraient de couper le courant en cas d'alerte, sans plonger à jamais dans la nuit.

Pour ma part, répondant à la proposition de M. Bergeon, je n'ai pas fait connaître de créer une commission d'enquête parlementaire, mais bien une commission de techniciens chargée de mettre au point ces différents problèmes.

M. Cabart-Danneville -- Je me rallie à la thèse de M. Bergeon. Les incendis renferment des enseignements dont nous devons tirer tous les conclusions nécessaires.

Je regrette d'autre part qu'une telle publicité soit donnée aux incendis maritimes qui surviennent chez nous, alors que les marins étrangers ne sont pas épargnés non plus. Mais on fait le silence, et nous paraissions être inférieurs aux autres nations sur ce point, ce qui nous cause un tort grave!

M. le Président -- Les câbles sont en effet entourés d'une gaine métallique, comme l'a montré M. Tisser, de la ^{station} ~~station~~ primaire à la ^{station} ~~station~~ secondaire, et de la secondaire à la tertiaire. Mais à partir de la station tertiaire (qui commande le chauffage et la lumière des cabines) les câbles sont sous gaine de tôle. Il n'y a donc pas possibilité que le feu ait pris comme M. Tisser nous l'a dit.

M. Tisser -- Que le fil soit sous terre ou sous gaine métallique, il peut également se volatiliser, et le phénomène reste le même.

M. le comte de Blois -- Les renseignements donnés par M. Tisser sur les résultats de l'enquête de l'Atlantique sont très intéressants. Mais pourquoi n'avons-nous rien su de cette enquête menée à propos du Seag Philippon?

(M. Léon Meyer, Ministre de la Marine Marchande, et M. Haarbleichen, Directeur de la flotte de Commerce et du matériel naval sont introduits.)

(Audition de M. le Ministre de la Marine Marchande : voir compte-rendu sténographique)

Le Ministre se retire à 18 heures 15

M. Bergeon -- L'audition de M. le Ministre me confirme dans mon intention de proposer que les pouvoirs d'enquête soient accordés à la Commission de la Marine. L'effet, la commission

91
nommée à la suite de l'incendie de Philippa n'a pas conclu, et le Ministre se peut donc déterminer exactement le cours du sinistre. La commission de techniciens nommée à la suite de l'incendie de l'Atlantique conclut que l'incendie est d'origine électrique; elle propose des mesures, au reste très sages, mais on en retarde la.

L'inconvénient des commissions de techniciens est que ceux-ci ne sont pas tous et toujours absolument indépendants. Pour ne pas éveiller certains intérêts, ils sont amenés à envisager plusieurs hypothèses sans en adopter définitivement aucune. Une commission parlementaire, au contraire, tout en utilisant les résultats des commissions techniques, aboutit en toute indépendance à des conclusions; elle prend les responsabilités, elle oblige le Ministre à prendre les mesures, en lui permettant de s'appuyer sur le sentiment du pouvoir législatif.

J'insiste donc pour que ma proposition soit prise en considération. L'opinion publique est alarmée; le pavillon français ne doit pas souffrir d'un injuste discrédit, et notre rôle est de prendre les mesures nécessaires au rétablissement de la confiance, trop ébranlée aujourd'hui.

M. le Baie craignait que deux commissions risquent d'aboutir à des conclusions divergentes. Le danger n'est pas à craindre, puisque, au contraire, nous utiliserons les conclusions de la commission technique.

M. le Baie. — Si nous nommons une commission d'enquête sénatoriale, la Chambre en constituerait une également, et l'enquête en serait plus délicate encore! Je préfère la commission mixte. J'insiste surtout que sur cette question nous agissions sagement en réservant encore quelques jours notre décision.

M. Bergeon. — A la suite de la catastrophe de l'Idra deux commissions: l'une de la Chambre, l'autre du Sénat, ont fonctionné sans qu'aucune difficulté se soit élevée. Nous ne pouvons pas nous contenter de la solution qui a suivi la catastrophe de Philippa. L'opinion veut autre chose, et davantage. Il faut qu'une commission d'enquête parlementaire prenne en mains la question et rédige un rapport clair et courageux.

M. le Président. — Trois commissions existent déjà, qui étudient la question de l'Atlantique: la commission d'enquête légale (créée de la loi de 1907); la commission d'enquête technique; et la commission d'enquête judiciaire.

Sans vouloir prendre parti, je crois qu'à quelques jours du vote de la loi sur la réaffectation de la navigation, qui doit venir prochainement devant le Sénat, nous pourrions réserver encore notre décision sur la proposition de M. Bergeon.

M. Bergeon. — J'accepte que la Commission attende encore avant de se prononcer. Il en sera ainsi décidé.

La séance est levée à 18 heures 30

23^e séance.

17 janvier 1933

Présents: M^{rs}: Rio, Perreau, Le Baër, Evén, Babin-Chevaye, Du Douy, Sari,
Cabot-Danneville, Mark-Binachon, Hennery, Le Jorgem, Léon Benard,
Tisser, Brindeau, Veyrier, Leblanc, Bergeon, Lohery, Leon Bon.

Présidence de M^{rs} Rio.

La séance est ouverte à 14 heures 30.

Sécurité de la navigation.

M^{rs} le Président. — M^{rs} le Ministre de la Marine Marchande, souffrant, n'a
fait savoir qu'il ne pourra assister à la séance de jeudi d'aujourd'hui,
où devait venir la discussion du projet de loi relatif à la sécurité
de la navigation. Il m'adresse par ailleurs quelques ~~une~~ observations,
à propos de ce même projet, dont la discussion sera sans doute
ajournée, pour que le Ministre puisse y assister. Il propose la date de 19 février ^(amendement).

Je tiens compte dans mon rapport d'une partie de ces observations:
sur certains points, je proposerai à la Commission, au contraire, de
maintenir le texte qu'elle avait précédemment fixé.

A l'article 3 le Ministre demande que soit supprimée la définition de navire
à passage introduite par la Commission. Je propose de maintenir ce texte,
qui avait été établi en accord avec les services de la Marine Marchande. ^(assentiment)

A l'article 6 je propose également le maintien du texte de la Commission.

M^{rs} Mark-Binachon. — Je propose de maintenir notre texte, en supprimant toutefois
le mot "au besoin". ^(assentiment)

M^{rs} le Président. — Je propose de maintenir notre texte à l'article 8. ^(assentiment)

Le texte de la Commission est également maintenu aux articles: 12 (définition
du capitaine), 16 (communications de visite) et 29 (visites dans les colonies).

M^{rs} Sari propose à l'article 17 un amendement tendant à faire inscrire sur
un registre spécial les ports-verts de visite. ^(l'amendement est adopté)

M^{rs} Bergeon propose un amendement à l'article 11, ainsi conçu: "l'inspecteur de
la navigation et de travail maritime veillera à l'application des
règlements d'administration publique prévus aux articles 5 et 30".
L'amendement est adopté.

La séance est levée à 15 heures

24^e séance

Vendredi 26 janvier 1933

Présents: M^{rs}: Riv, Bergeon, Léon, Benard, Brindeau, Jans Fleury, Balin-Chenay, Le Jorger, Indouyt, Leblanc, Le comte de Blois, Mark. Binacbon, Lucie Lari.

[M^r: Farjon, rapporteur du budget de la Marine à la Commission des Finances assiste à la séance].

Présidence de M^r: Riv.

La séance est ouverte à 18 heures 15

Budget de la Marine.

M^r: le Président. - J'ai convoqué la Commission pour examiner le contenu du vote marine de réductions de crédits envisagés par le Gouvernement.

Les prévisions établies pour 1933 s'élevaient d'abord à 3.800 millions. Le Ministre des Finances demanda si on revint aux chiffres de 1932; or le budget de la marine avait déjà été comprimé en 1932 puisque M^r: Jumont avait accepté une réduction de 175 millions sur le budget précédent. De plus, le Gouvernement demanda, finalement, une réduction de 375 millions sur ces chiffres, déjà réduits, de 1932. A la riposte, et face à ces aménagements, le budget de la marine pouvait encore se boucler, sur ces bases.

Mais quand le Ministre de la Marine fut ensuite contraint d'accepter une nouvelle compression de 123 millions, demandée par le Ministre des Finances, ce budget se trouva dangereusement compromis. Telle est la situation devant laquelle nous nous trouvons.

M^r: Bergeon. - Le projet de budget du Ministère Merriot se chiffrait, pour la marine, à 2.840 millions, soit 12% de moins qu'en 1932. Le Ministère Paul-Boncour prévoit une réduction nouvelle de 123 millions, tant sur le matériel que sur le personnel, soit en tout 17 à 18% de moins qu'en 32. Ces chiffres compromettraient l'exécution de notre programme minimum.

Le budget de la Marine, parmi les budgets de Défense nationale, est le seul qui soit inférieur à ce qu'il était en 1913, et nos besoins ont pourtant augmenté. Nous ne pouvons plus compter sur le concours des flottes britannique et américaine; la flotte italienne est à son niveau de 1914. Nous sommes seuls, et l'Allemagne recrée sa flotte, selon une conception d'attaque de nos communications.

Tant que l'accord ne sera pas rétabli sur le désarmement naval, que tout le monde souhaite, nous devons faire face à des charges lourdes. Ce n'est pas le moment de faiblir, même en apparence. L'Italie l'a compris, et elle a amorcé une nouvelle tranche de 30.000 tonnes. Les chiffres budgétaires devant servir de base à un accord éventuel à Genève, nous devons les maintenir aussi haut que possible.

Voyons les grandes lignes du projet de budget.

Sur le Titre I, une réduction de 100 millions est prévue, soit 10% sur 1931. Or l'entrée en service des tranches 1927, 28 et 30 totalisera 100.000 tonnes, soit 20% d'augmentation. A une flotte accrue de 20% on veut imposer un budget réduit de 10%. Il y a impossibilité.

Le plan d'armement prévoit la réduction de forces qui seront maintenues armées; ainsi nous n'aurons pas, au nord, un seul bâtiment capable de tenir contre le croiseur allemand. Nos sous-marins ~~en~~ en première escadre seraient réduits à six, ce qui est insuffisant.

En ce qui concerne le personnel, 100.000 personnes émarquent actuellement au budget de la Marine; des compressions seraient possibles, mais ce personnel étant actuellement en service, on ne peut envisager qu'un ralentissement du recrutement, et sans doute la suppression de leurs suppléments et de primes de rendement. Toutes autres mesures seraient dangereuses.

On envisage une réduction de stocks: habillement, poudres, combustibles. Il y a là un danger.

En ce qui concerne les escadres, leurs sorts ont déjà été réduits.

En somme, sur tout le titre I on ne peut songer à de nouvelles réductions sans attaquer les bases vives de notre marine de guerre.

Au titre II : constructions navales : la tranche 1927 est en service; les tranches 1928 et 1929 sont partiellement en service; la tranche 1930 est en construction; pour la tranche 1931, le Dunkerque est commencé, 2 croiseurs sont à 15% d'avancement, 4 escorteurs sont commandés. Pour la tranche 1932, rien n'est commandé. Nous sommes donc en retard d'un an sur les programmes votés.

Le projet initial permettait la construction de 3 tranches 1929, 30 et 31; de commander 4 croiseurs de la tranche 1932 en 1933, et, à la fin de 1933 de commander les autres. Si l'on touche aux crédits pour les constructions neuves, la tranche 1932 est compromise.

Devant cette situation, la Commission doit prendre ses responsabilités.

L'Allemagne poursuit ses constructions, et prévoit 8 Deutschland

et 8 croiseurs. L'Italie prévoit 30.000 tonnes nouvelles.

J'ajoute que la construction de 4 croiseurs est un problème vital pour nos chantiers. L'argent consacré à ces constructions reste en France, et il vaut mieux dépenser et produire qu'avoir à renflouer des entreprises qui ne travaillent pas. Il faut donc maintenir les constructions neuves prévues et poursuivre l'exécution de la tranche 1932. Des économies pourront être faites, si l'on veut, sur l'escorte, les avions et le navire hydrographe.

À la fin de 1933, nous venons plus clair. La conférence de désarmement aura donné ses résultats; nous verrons où en est l'Italie, et si nous devons mettre un deuxième cuirassé en chantier en 1934.

En ce qui concerne la défense des côtes et les combustibles, on songe à ne pas exécuter le programme prévu, et à se borner à poursuivre les travaux déjà engagés. Or on a déjà bien trop réduit ces chapitres.

En conclusion: toute compression de crédits se répercuterait sur les travaux neufs. Nous ne pouvons nous borner à des chiffres qui suffiraient tout juste à la continuation des travaux engagés. Avant de songer à réduire les armements navals, nous devons réaliser le total de 628.000 tonnes que nous nous sommes fixés, et qui nous est nécessaire.

M. le Président. — J'ai convoqué M. Farjon, rapporteur du budget de la Marine à la Commission des Finances. Je crois que cette liaison entre les commissions se fera plutôt féconde, et permettra de gagner du temps. J'espère pouvoir la renouveler par la suite.

M. Farjon. — La réduction totale de 123.337.000 francs prévue au budget de la Marine porte principalement sur l'enlèvement et l'entretien, ainsi que sur la construction de réservoirs et la contribution de stocks.

M. le Comte de Blois. — La défense des côtes est atteinte également. De 80 milliards les crédits ^{ont été} ramenés à 67; et le gouvernement propose de les réduire à 60.

M. Farjon. — D'après mes documents, la défense des côtes n'est pas atteinte.

M. le Comte de Blois. — Je parle d'après des documents certains.

M. Farjon. — En ce qui concerne le programme naval, les bâtiments de la tranche 1932 seront normalement mis en chantier en 1933. Le chapitre E: "travaux pour l'industrie" n'est pas touché. Les travaux d'artillerie pour la flotte auxiliaire seront par contre retardés.

Je me permets de suggérer à la Commission de la Marine d'envoyer au Ministre un questionnaire qui porterait sur les points suivants:

Les réductions de crédits prévues peuvent-elles être acceptées sans inconvénient pour la puissance navale du pays ? Sur quelles dépenses porteront ces réductions ? Sont-elles compatibles avec les marchés déjà existants concernant des travaux neufs ?

Quelles seront les repercussions de ces réductions sur le chômage du personnel ouvrier ?

A quel point d'avancement sont parvenus les divers programmes ?

Quelles seront les repercussions de ces réductions sur les travaux prévus pour la réalisation des programmes ?

M. Marku-Binachon — A propos des contrats passés, je signale qu'en ce qui concerne les croiseurs de 7000 tonnes, aucun contrat n'est encore conclu.

M. Fayon — D'autres questions porteront sur la défense des côtes, sur l'aménagement des ports et bases navales, sur les réservoirs à combustibles liquides et sur les stocks de guerre.

Il faut que le ministre nous donne des apaisements sur tous ces points.

Enfin il aurait à répondre sur la manière dont il entend assurer l'entraînement et l'entretien, ainsi que l'approvisionnement des services courants.

M. Marku-Binachon — Il est évident que si le budget de la Marine est réduit de 123 millions on ne mettra pas en chantier les trois croiseurs.

M. le Président — La Commission de l'Armée et la Commission de l'Air ont voté des ordres du jour exprimant leur sentiment sur la question des réductions de crédits. Je propose à la Commission de voter également un texte qui pourrait être celui-ci :

"La Commission de la Marine, constatant que l'abaissement demandé
" par le gouvernement sur le chiffre du budget de la Marine aurait pour
" effet, d'une part de compromettre l'entraînement et l'entretien de
" la flotte en service et de réduire dangereusement les stocks ; d'autre
" part de ralentir encore la réalisation des programmes votés par le
" Parlement ;

" considérant que les nations étrangères poursuivent activement
" l'exécution intégrale de leurs importants programmes ;

" émet l'avis qu'il est impossible sans compromettre la sécurité de
" nos intérêts maritimes et coloniaux, de pousser les réductions du budget
" de la Marine au-delà du chiffre initialement prévu de 375 millions, qui
" représente déjà une réduction de 12 % par rapport au budget précédent ?

Ce texte est adopté.

La séance est levée à 18 heures 50