

La Commission de la marine a nommé :

Président : M. RIO.

Vice-Présidents : MM. BERGEON, MARTIN-BINACHON.

Secrétaires : MM. Emile SARI, Jean ODIN.

MM.

BABIN-CHEVAYE.

LÉONUS BÉNARD.

BERGEON.

LÉON BON.

BRINDEAU.

CABART-DANNEVILLE.

CUTTOLI.

~~DONATI~~

DUDOUYT.

DUPLANTIER.

DUROUX.

EVEN

GASNIER-DUPARC.

GIORDAN.

GIRAUD.

GUILLEMOT.

HACHETTE.

JAMES-HENNESSY.

MM.

René HÉRY.

de KERGUÉZEC.

LANCIEN.

LE BAIL.

LEBLANC.

LE GORGEU.

LÉMERY.

LE MOIGNIC.

MARTIN-BINACHON.

Jean ODIN.

PERREAU.

Marquis de POMEREU.

PUJES.

RIO.

Emile SARI.

SAURIN.

Louis TISSIER.

VEYSSIÈRE.

VILLAUT-DUCHESNOIS.

Procès-verbaux de l'année 1933

(moins 3 séances tenues en janvier avant
le renouvellement de la Commission.)

[voir cahier de 1932]

Commission sénatoriale de la Marne



Procès-verbaux des séances de l'année 1933

[Les procès-verbaux de trois séances, tenues les 11, 17 et 26 janvier 1933, avant le renouvellement de la Commission, figurent dans le cahier de 1932].

1^{re} Séance

mercredi 1^{er} février 1933

Présents: MM^{rs} Dudouyt, Rio, Tisser, Villanet-Dicksnois, Lénery,
Le Morpic, Leveau, Jean Odin, Leblanc, Laroche, Balin-Chavay,
Cabat-Danneville, Brindeau, Bergeon, de Pomeroy, Sari, Le Jorpen,
Garnier-Duparc, Hachette, le Baie, Even, Pujès.

La séance est ouverte à seize heures.

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

M^r le Président. - En ouvrant cette première séance, je tiens à
saluer ici nos nouveaux collègues MM^{rs} Garnier-Duparc, Giordan,
Giraud, Guillemot, Hachette, Jean Odin, Pujès.

Je tiens également à adresser notre salut et nos remerciements à notre
Président sortant M^r Rio, si parfaitement au fait de la théorie comme
de la pratique des choses de la machine, et qui a dirigé nos travaux avec
une rare compétence. En adressant à tous les membres de notre bureau
sortant le même témoignage de reconnaissance, je propose à la
Commission de la réélire tous aux postes qu'ils ont si bien remplis, à
l'exception ~~de~~ de M^r de Blois qui ne fait plus partie de notre
Commission et dont nous regretterons tous le départ. (risée!)

M^r Rio. - Notre collègue M^r de Blois m'a prié d'exprimer à la Commission les
regrets qu'il éprouve à ne plus participer aux travaux. Mais nommé
à la Commission des Finances, il a dû choisir entre la Commission
des Travaux et la notre. Choisi, devant la première, de défendre un
rapport très important, il n'a pas voulu y renoncer. Nos regrets
l'accompagnent.

Les membres du bureau sortant sont réélus par acclamation à
l'exception de M^r de Blois. M^r Jean Odin est élu secrétaire. Le bureau de
la Commission est ainsi constitué:

Président: M. Rio.

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

Secrétaire: MM^{rs} Emile Sari, Jean Odin.

II. Présidence de M. Riv, Président.

M. le Président. - Je remercie la Commission au nom du Bureau qu'elle veut d'être, de la confiance qu'elle lui a témoignée ou renouvelée, et je remercie également notre président d'aise d'avoir une fois de plus avec sa bonne grâce et son autorité habituelle présidé notre première séance.

J'adresse le salut de la Commission à ceux de ses anciens membres qui ne se font plus aujourd'hui ~~partir~~ dans son sein, M. Delay, E. de Magnien, Landier, Lemaire, Pierron, Roger Grand. La Commission se félicite d'accueillir aujourd'hui ses sept nouveaux membres, qui trouveront ici une atmosphère particulière, où ne pénètrent pas le bruit du dehors, et où tout le travail se consacre aux choses de la marine.

La situation de notre marine est grave. En ce qui concerne la marine de guerre, les crédits actuellement prévus ne permettent pas de poursuivre l'exécution des programmes au rythme qui serait nécessaire. Nous aurons à suivre de près ce problème.

Pour notre marine marchande, à la tête de laquelle nous sommes heureux de voir un homme averti et capable de prendre les décisions urgentes qui s'imposent - j'en avais exprimé le désir au président Deladier ces jours derniers - deux problèmes graves se posent. En ce qui concerne les compagnies contractuelles, diverses questions doivent être abordées : les Messageries Maritimes nous coûtent cher, et il faut agir aux moyens d'arrêter cette hémorragie. Pour la Compagnie générale Transatlantique, il faudra, à date du 28 février prochain, lui donner un statut. La Compagnie Ind. Atlantique ne doit pas être laissée démunie, et un nouveau navire doit être mis en chantier.

Pour ce qui est de notre armement libre, sa situation critique exige également que des mesures soient prises.

Enfin, notre flotte de pêche se trouve dans un état lamentable, et

4

appelle toute notre vigilante attention.

Le travail ne manquera donc pas à notre Commission, et elle peut compter sur l'effort de tous les membres qui voudront apporter à cette tâche toute leur expérience et toutes leurs forces. (t.b.)

Statut du personnel des compagnies subventionnées

M^r le Jorguën rappelle que les représentants des employés doivent être entendus par la Commission sur cette question.

M^r le Président les fera convoquer sans tarder.

Construction des croiseurs

M^r Balin-Cheraye demande si le Ministre a fait connaître sa réponse au questionnaire qui devait lui être adressé sur l'état d'avancement de la construction des croiseurs.

M^r le Président. - Le questionnaire a été adressé au Ministre, dont la réponse n'est pas encore parvenue.

La séance est levée à 16 heures 15

—

2^e séance.

Mercredi 8^e février 1933.

~~Recevez~~

Présidence de M^r Riv, Président.

M^r Messimy, P^r de la C^m de l'Armée, et le Général Bonjean,
P^r de la C^m de l'Air assistent à la séance de la Commission.

Réduction de crédits sur le budget de la marine.

M^r le Président donne lecture d'une lettre du Ministre de la Marine relative à la répartition des 123 millions de compressions de crédits demandés au budget de la marine par les nouveaux projets financiers du Gouvernement.

Un échange de vues a lieu, auquel il résulte que la Commission est inquiète de ces nouvelles réductions. M^r Messimy fait valoir, approuvé par la Commission qu'il est regrettable que les économies soient trop souvent demandées aux budgets de défense nationale.

M^r le Président attire l'attention de la Commission sur la proposition de loi déposée à la Chambre par M^r Lacour Grandmaison, tendant à remplacer, dans le programme des constructions, les quatre croiseurs prévus par un navire de ligne. Cette proposition aurait de réels avantages pour le renforcement de notre flotte. (amen)

Toutefois, elle paraît devoir rencontrer de sérieux opposants. M^r le Président suggère que cette solution pourrait être remplacée par une autre inspirée du même principe, et susceptible d'être plus facilement adoptée : un navire de ligne serait construit non plus en remplacement des quatre croiseurs prévus, mais en remplacement de deux seulement de ces croiseurs et d'un certain nombre d'autres bâtiments, plus petits, d'une "poussière

6

naulique" dont les unités pourraient être ultérieurement remplacées par une seule unité plus importante.

La Commission approuve le principe d'une proposition dans ce sens.

Intercommission de la Défense Nationale.

D'accord avec les Présidents des Commissions de l'Armée et de l'Air, la Commission décide que chacune des trois commissions de la Défense Nationale désignera une délégation pour constituer une inter-commission de la Défense Nationale. Cette inter-commission entendra le Président du Conseil Ministre de la guerre ainsi que les Ministres de la Marine et de l'Air sur la question des abattements de crédits aux budgets de la défense nationale.

Cette audition aura lieu avant que les projets financiers ne viennent en discussion en séance publique devant le Sénat.

La délégation de la Commission de la Marine comprendra les membres du Bureau (MM^{rs} Rio, Président, Bergeon et Marin-Brunachon, vice-présidents; Emile Sari et Jean Odier, secrétaires) ainsi que MM^{rs}: Tissier, Cabart-Danneville, Brindaut, Judault, Le Moignon, Lemery, Le Jorger, J. Hennery et Lancien.

La Commission décide ^{qu'}avant la réunion de cette inter-commission, elle adressera un questionnaire à M^{le} le Ministre de la Marine, au sujet des questions qui seront abordées lors de la réunion.

Sous-Commission chargée d'enquête sur les naufrages récents.

Une sous-commission est nommée, chargée d'étudier les circonstances dans lesquelles se sont produits les incendies du Scorpa Philippan et du Atlantique, et de tirer les conclusions qui appellent ces deux

sinistrés.

La sous-commission est composée de MM^{rs} Bergeon, Lemery, Tissier, Cabart-Danneville et Garnier-Duparc.

==

Inter-Commission de la Défense Nationale.

Le Mardi 14 février, Réunion de l'Inter-Commission de la Défense Nationale.

Présidence de M^r Memmy, P^t de la C^m de l'Armée, assisté de M^r Rid, P^t de la C^m de la Marine et du général Bourgeois, P^t de la C^m de l'Air.

Membres de la Commission de la Marine assistant à la séance : MM^{rs} Rid, Bergeon, Tissier, Marin-Binacchon, Cabart-Danneville, Brindeau, Andouyt, Le Moignic, Lemery, Le Jorger, Jaur Hennery, Emile Sari, Lancien.

M^r Henry Béranger, P^t de la C^m des Affaires Étrangères assiste également à la séance.

La séance est ouverte à 17 heures 45.

Audition de MM^{rs} Saladier, P^t du Conseil Ministre de la guerre, Legques, Ministre de la Marine et Pierre Cot Ministre de l'Air.

(voir compte-rendu sténographique)

La séance est levée à 20 heures 15

3^{ème} séance.

mercredi 15 février 1933

Présidence de M^r Rio.

Présents: M^r Rio, Marthe Bonachon, Giordan, Duflauher, Bergeon, Léon Benard, Lémery, Doudouyt, Le Sargen, Brindeau, Garnier-Duparc, Hachette, Lancien, Tisser, Villault-Duchenois, Louis Hennery.

(M^r Messimy, P^t de la C^m de l'Armée, assiste à la séance.)

La séance est ouverte à 15 heures.

M^r le Président. - Hier s'est réunie l'inter-communion de la défense nationale. Elle a entendu le P^t du Conseil Ministre de la guerre et le ministre de la Marine et de l'air. Les commissions intéressées, et qui étaient représentées à cette réunion doivent décider maintenant de l'attitude qu'elles adopteront lorsque viendra en discussion devant le Sénat la réduction des crédits militaires.

Le Président du Conseil s'est placé bien sur tout au point de vue du Ministre de la guerre. Sa thèse est claire: à l'abri de défenses fixes, solides et fortes en feu, garder le temps nécessaire pour pousser à fond la mobilisation industrielle. Acceptons cette thèse. Mais en ce cas, il ne suffit pas de défenses solides au Nord, à l'Est et au Sud-Est. Restent nos frontières maritimes. Et souvenons-nous bien à pouvoir mettre en œuvre la même thèse, en ce qui concerne ces frontières: la? C'est ce que nous avons demandé au Ministre de la Marine.

Il nous a apporté des réponses sur lesquels j'insisterai peu. Il nous a dit que les constructions seraient prochainement mises en train, mais sans nous dire comment il pourrait assurer la construction de la tranche 1932 avec les crédits dont il dispose.

En ce qui concerne le Quaker, nous avons déjà deux ans

de retard. La construction est enfin décidée mais il nous faut l'assurance formelle qu'il ne s'agira pas d'une construction au ralenti. Le Dunkerque doit être achevé pour 1936.

Le ministre ne nous a pas apporté non plus de secours netts sur l'entrehen et les stocks; on continuera au ralenti la construction de réservoirs à combustibles liquides, mais qui ne seront pas remplis...

Nous devons prendre position, comme le feront également les Commissions de l'Armée et de l'Air.

Quand viendront en discussion les projets financiers, la Commission entendra-t-elle proposer une réduction indicative, pour provoquer une déclaration de gouvernement au sujet des crédits de la défense nationale?

M. Lemaire. — J'estime que nous devons demander cette réduction indicative, et maintenir cette demande. Il est ^{évident} ~~absolument~~ évident qu'avec les crédits réduits qui sont actuellement prévus nous ne pourrions exécuter les programmes venant (T.B.)

M. Messimy, P^t de la C^{on} de l'Armée. — La réunion de l'inter-commission qui s'est tenue hier avait pour premier but de montrer au gouvernement que le Sénat n'entend pas laisser amoindrir indéfiniment les crédits de défense nationale. C'est là une question de principe. Il faudrait que les trois commissions fussent unies sur ce point. Je demande donc si, au cas où la Commission de l'Armée, déciderait de demander une réduction indicative, la Commission de la Marine appuierait cette demande. (Anthemement).

M. Lanux. — Les crédits de la guerre, de la marine et de l'air sont trop souvent mal utilisés, et employés à des dépenses injustifiées. Ce que je voudrais, ce serait des prévisions de la part du gouvernement sur l'utilisation des crédits. En ce qui concerne le matériel, je suis, moi aussi, d'avis qu'il ne doit pas être réduit. Mais je ne puis refuser par principe une réduction des crédits militaires. C'est surtout leur mauvaise utilisation qui

iniquité.

M^r le Président. — Certes il y a des réformes à faire dans notre organisation militaire et dans notre marine. Il faudra entreprendre une refonte complète de notre organisation, comme celle qui a suivi la guerre de 70. Mais c'est là une œuvre qui ne peut s'improviser. En attendant, une réduction de crédits est avant tout dangereuse.

M^r Lermery. — On devra faire en effet des réformes et des économies. Il ne s'agit actuellement que du vote d'un douzième, et nous voulons seulement, à cette occasion, protester contre les réductions constantes apportées aux crédits de défense nationale. Les réductions qu'on propose ne préparent aucune des réformes qui seraient souhaitables ; je crains qu'elles soient surtout à caractère politique. C'est pourquoi je ne puis les accepter. Je crois qu'il serait bon que sur ce point l'opinion du Sénat exprimât vraiment le sentiment de toute une assemblée.

M^r Lannou. — Je voterai volontiers contre la réduction des crédits de défense nationale, si nous disons clairement qu'une réduction ne sera possible que le jour où elle correspondra à des réformes réelles, et que nous redoutons de voir la réduction proposée ne toucher qu'aux dépenses utiles, en laissant subsister les dépenses parasitaires.

M^r Messimy, P^r de la C^o de l'Armée. — Il y a en effet des réformes à accomplir. Mais ce que nous ne voulons pas, ce sont des réductions dictées par une "mystique", et qui ne toucheraient qu'aux rouages utiles de la défense nationale, sans atteindre les dépenses parasitaires.

Disons clairement au gouvernement que nous n'acceptons de réductions que si elles correspondent à une réorganisation. Et je souhaite qu'une forte majorité se prononce dans ce sens.

M^r Lannou. — Établissons, alors, clairement, cette nuance. Car l'opinion publique connaît les abus qui se produisent relativement aux crédits de défense nationale, et espère qu'ils seront supprimés par

de judicieuses réductions de crédits.

M^r le Gongon. — Les réductions proposées portent, non pas sur les dépenses fantaisies, mais sur des chapitres importants, et qui ne doivent pas être touchés.

M^r le Président. — Sous le bénéfice de ces observations, je vois que la Commission est unanime à s'opposer à une réduction des crédits sur les budgets de la défense nationale ? (Assentiment).

M^r le Président lève et mandate pour soutenir sur ce point l'avis de la Commission.

Il est décidé que trois amendements seront déposés, au chapitre 1^{er}, portant réduction indiquée respectivement sur les crédits de la guerre, de la marine et de l'air.

M^r Tissier. — Nos groupes respectifs devraient être saisis des décisions prises sur ce point par les trois commissions.

M^r Lancien. — Oui; mais non pas pour qu'ils en délibèrent; pour qu'ils en soient informés. N'en faisons pas une question politique. (Assentiment).

Audition des représentants du personnel des compagnies de navigation contractuelles ou subventionnées.

(M^{rs} Chauffard, Ginseppi, Chambellan et Lèguin sont introduits)

M^r Chauffard. — En demandant à être entendus par la Commission sur ^(proposition) le ~~projet~~ de loi tendant à insérer des clauses relatives au statut du personnel dans les cahiers de charges des compagnies contractuelles ou subventionnées, nous n'avons en vue aucun espoir d'augmentation de salaires. Il s'agit seulement ici d'un texte qui tendrait à stabiliser notre situation.

Un tel texte a des précédents: c'est ainsi que le personnel de la C^{ie} des Docks et Entrepôts de Marseille a obtenu une amélioration de même ordre de sa situation.

Le personnel des compagnies de navigation contractuelles ou subventionnées ^{doit être} ~~est~~ un personnel de choix ; il faut que sa situation soit assurée, et qu'un certain avenir s'ouvre devant lui.

Certes c'est notre propre cause que nous plaçons ici, mais nous avons le droit de dire qu'une telle loi ne serait pas sans utilité pour le fonctionnement même des compagnies, qui rencontrent actuellement des difficultés dans le recrutement de leur personnel à cause de l'incertitude où celui-ci se trouve actuellement laissé. J'ajoute qu'un tel texte n'accroîtrait pas d'une façon sensible les charges des Compagnies.

M. le Président. — La question est délicate, et voici pourquoi : à quelle Compagnie appartenez-vous vous-même ?

M. Chauffard. — Aux Messageries Maritimes.

M. le Président. — A la Compagnie contractuelle des Mess. Maritimes ?

M. Chauffard. — C'est la même chose.

M. le Président. — Non. Car la Compagnie des Messageries Maritimes gère la Cie contractuelle des Mess. Maritimes. Comment établir la démarcation entre le personnel libre des Messageries, et le personnel de la compagnie contractuelle ? De même pour les Chargeurs Réunis, qui, compagnie libre, gèrent la Ind. Atlantique.

M. Giuseppe. — A l'Agence générale des Messageries Maritimes de Marseille, 530 employés ne s'occupent que de lignes contractuelles.

M. Chauffard. — Le personnel de Marseille est engagé et payé par la compagnie contractuelle.

M. le Gorgu. — Pour passer à un autre point, je relève une phrase de M. Chauffard, qui nous a dit que le texte n'accroîtrait pas d'une façon sensible les charges des compagnies de navigation.

Pensez-vous donc qu'il les augmentera, et comment ?

M. Chauffard. — Pour le moment il ne s'agit que de voter sur une question de principe, et les charges ne subiront aucun accroissement. Si plus tard nous étions amenés à demander un minime relèvement de solde, cette autre question serait

examinée en son temps.

M^r le Gorgu. - Dans des cas analoges au votre, où des statuts du personnel ont été votés (je pense aux compagnies de gaz et d'électricité), ces statuts ne prévoient jamais les salaires. Il faut qu'il n'y ait chez les intéressés aucune arrière-pensée de faire un jour réviser les salaires, sous le couvert du texte que nous examinons ici. Il s'agit de tout autre chose.

M^r Chauffard. - Je m'excuse si j'ai pu le laisser entendre. Nous n'avons aucune arrière-pensée et nous ne désirons que la stabilisation de votre situation.

M^r le Gorgu. - Et, pour revenir à la première question, comment établir la discrimination entre le personnel des compagnies contractuelles et le personnel des compagnies libres ?

M^r Chauffard. - Des discriminations analogues ont pu être faites dans d'autres circonstances. C'est ainsi que des décrets de 1899 ont tranché une question de même nature en ce qui concerne les entreprises de travaux publics travaillant à la fois pour les départements et pour l'Etat.

Je réjete d'ailleurs que la question si, en fait, très claire puisqu'il s'agit du personnel dont je parlais tout à l'heure et rémunéré par le fonds de la compagnie contractuelle.

M^r le Président. - Le principe du texte que nous examinons est excellent, mais la question est délicate. Il faudra élaborer un texte applicable sans difficultés. Au fond, la compagnie contractuelle n'est autre chose que l'Etat ; nous devons donc consulter le Gouvernement.

M^r Chauffard. - Il y a des précédents, par exemple le statut accordé à tout le personnel (contractuel ou non) de la C^{ie} des Docks et Entrepôts de Marseille. Pratiquement, aux Menapériens, les 9/10 du personnel sont contractuels.

M^r le Président. - M^r Georges Philippar, qui la Commission a entendue sur cette question, lui a fait valoir que la C^{ie} fait beaucoup pour ses employés, et que le statut ferait d'eux des fonctionnaires.

M^r le Jorger. — Il n'a bien entendu que le statut ne contiendra rien qui soit relatif aux salaires.

M^r Chambellan. — Le statut du personnel des compagnies de gaz et d'électricité prévoit et règle les échelles de salaires.

M^r le Jorger. — Un statut peut tout prévoir, régler par exemple l'avancement, mais ne peut fixer les salaires.

M^r Gasnier-Duparc. — De plus nous pouvons bien faire accepter un statut par une compagnie, mais nous ne pouvons pas le lui imposer.

M^r le Président. — La Commission prend acte de la déclaration que lui ont apportée les représentants du personnel. Elle l'étudiera et en rendra compte dans toute la mesure du possible.

(la délégation se retire)

Champ de tri de Gâvre

M^r Riv, Président donne lecture de son rapport sur la proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à étudier les moyens de réparer les préjudices causés aux communes d'Étel, d'Erdeven, de Plouharnel et de Plouhinec, par toutes les entraves qui résultent de l'établissement, du développement et de l'extension du champ de tri de Gâvre.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

La séance est levée à 16 h. 25

==

18 février 1933.

Deuxième réunion de l'Inter-communion de la Défense Nationale

Présents: MM^{rs} Memmy, ^{le gal} Bougeois, March-Bonachon, Dudouyt, Lemery, Brindeau, le Gorgeu, d'Alsace, Mahieu, Farjon, Amaury de la Grange, Sturm, Hoyer, Rambault, Chamery, Bonin-Champeaux, Caillon, le Bail.

Présidence de M^r Memmy, P^r de la C^o de l'Armée.

La séance est ouverte à 14 heures.

M^r le Président. - La Commission des Finances n'a pas suivi les trois commissions techniques, et, répondant à l'appel du gouvernement, a renoncé à demander une réduction indicative sur les crédits prévus aux budgets de défense nationale.

Les trois présidents de commissions de défense nationale ont l'intention de maintenir la décision prise par l'intercommunion, et n'ont rien de maintenir la demande de réduction. (anuehman)

Je dois signaler que certains de vos collègues m'ont fait savoir que si le gouvernement posait sur ce point la question de confiance ils s'abstenraient. Je crois que vous pouvez demander aux membres des trois commissions qui ne voudront pas émettre, dans un tel cas, un vote hostile au gouvernement, de s'abstenir purement et simplement.

M^r Lemery. - Je ne m'abstenrai pas. Cette question technique ne doit pas passer sur le plan politique. S'il en était ainsi, j'espère que notre Président devrait protester.

M^r le Président. - ~~Le Président du Conseil n'ayant pas~~ posé la question de confiance à la Chambre, ~~pourquoi~~ pourquoi la poserait-il devant le Sénat ?

M^r Léonard Bougeois P.^r de la C^{te} de l'Air. - Retons résolument hors du plan politique.

M^r le Président. - Il est indéniable qu'on peut retrancher 200 millions d'un budget de 7 milliards. Mais la question n'est pas là. La loi organique des cadres et des effectifs de 1875 dit que "le nombre et la composition des cadres en service actif permanent, fixés par cette loi, servent de base aux évaluations budgétaires, et ne peuvent être modifiés que par des lois organiques indépendantes des lois de finances". C'est dire que les mesures prévues par les nouveaux projets financiers sont incompatibles avec une loi organique de notre armée.

M^r Marku-Birnachon. - La loi des cadres de 1928, pour la Marine, n'a également été atteinte par les nouveaux projets; c'est également inadmissible.

M^r le Président. - Trois amendements ont été déposés, par M^r Rio, M^r Léonard Bougeois et moi-même. Il nous a paru que l'amendement relatif à la réduction des crédits de l'Air devait être soutenu le premier, l'opinion publique ayant été particulièrement frappée par cet aspect de la question.

M^r Chaniering. - Si le sort du Ministère doit se jouer sur cette question, je n'aurai plus ma liberté d'action.

M^r Marku-Birnachon. - Prenons garde que si le Sénat vote cette réduction indicative, la Chambre ne se borne à entériner cette décision...

La séance est levée à 14 heures 25.

4^{ème} séance

17
samedi 25 février 33.

Présents: M^{rs} Riv, Cabart-Danneville, Giraud, Bergeon, Hachette, Babu-Chevaye, de Pomerai, Audouyt, Linte Lari.

Présidence de M. Riv.

La séance est ouverte à 14 heures 30.

Projets financiers.

M^r le Président. - Les projets financiers vont revenir en discussion devant le Sénat; quelle attitude prendra la Commission en face des réductions sur les crédits de défense nationale?

La Commission sait ce qu'a déclaré le Président du Conseil: il affirme que les crédits prévus pourront suffire à assurer un rythme régulier de constructions, étant donné qu'on voudrait s'y ajouter les 162 millions de crédits d'anticipation prévus par l'article 131. Si le Ministre tient les promesses du Président du Conseil, nos inquiétudes peuvent donc être en partie apaisées.

Quelle sera donc votre attitude, étant donné que le Président du Conseil posera la question de confiance?

J'estime pour ma part que la Commission a affirmé nettement son point de vue devant le Sénat et le pays. Elle a dit quel était à ses yeux le programme minimum. Or, puisque le gouvernement s'engage à exécuter pour cette année les constructions nécessaires au rythme normal, je considère que nous ne pouvons entrer en conflit avec lui, s'il pose la question de confiance.

M^r Linte Lari. - C'est également mon sentiment. C'est aussi celui de la Commission des Finances, qui a décidé de soutenir le gouvernement, estimant qu'il y avait, dans l'utilisation des crédits

d'anticipation sur ce que envisage une portion d'ordre
financier, et sur la portion de défense nationale, sur laquelle
tout le monde est d'accord, ne devait provoquer aucune
inquiétude.

M. Bergeon. - J'approuve l'opinion de notre Président. Des apaisements
nous ont été donnés ; si le moyen envisagé pour satisfaire aux
besoins n'est pas absolument normal, il doit pourtant suffire
à atteindre le résultat souhaitable. Ne persistons donc pas à
demander la réduction indicative.

Je crois toutefois que, tout en donnant ainsi satisfaction au
Président du Conseil nous devons demander nettement au Ministre
de la Marine ce qu'il entend faire pour l'exécution de la tranche 32.
Il n'a pas pris d'engagements sur ce point. Or nous avons un an de
retard, et il faut que nous obtenions une promesse ferme qui en
passera tout de suite à l'exécution du programme.

Il faudra d'autre part décider si cette tranche sera exécutée
telle qu'elle a été arrêtée par le Parlement, ou si à deux des
croiseurs prévus sera substitué un nouveau bâtiment de ligne
destiné à faire pièce au Deutschland, comme nous l'avons
envisagé à la suite de l'examen de la proposition de loi de
M. Lacour Grandmaison déposée à la Chambre.

M. le Président. - En réponse au questionnaire que nous lui avons
adressé, le Ministre a répondu nettement que les constructions
nouvelles du programme de 1932 ne seront pas ralenties. Les
commandes vont être passées. Si donc le rythme n'est pas
ralenti, il faudra en effet étudier les modifications possibles
à apporter au programme prévu. Il semble que le Ministère ne
soit pas loin de se rallier à la proposition de M. Lacour Grandmaison.
Nous pourrions demander au Ministre dès maintenant quelle
attitude il compte adopter sur ce point.

M. Babin-Chevaye. - Une modification au programme prévu risquerait
peut-être, sous prétexte d'améliorations, de n'aboutir à rien.
On supprimerait en effet deux croiseurs, mais nous ne serions

pas sûrs que le second navire de ligne serait entrepris aussi tôt.
Deux des croiseurs prévus étaient virtuellement commandés
à Saint-Nazaire. Si on y renonce, ce serait une grosse déception.

M^r le Président... Si on remplace deux croiseurs par un navire de
ligne, celui-ci peut être commandé tout de suite. Les chantiers
de Saint-Nazaire au lieu de construire les deux croiseurs
construiront le navire de ligne, et ne perdront rien.

M^r Balm-cheyre... Si le Ministre de la Marine ne nous apporte pas
des assurances formelles et satisfaisantes sur sa politique
navale, je serai obligé de voter contre la réduction de crédits.

M^r Dudoyn... Un ralentissement des constructions est inadmissible.

M^r le Président... Nous attendrons en effet du Ministre des affirmations
précises.

M^r de Pomereu... Nous avons besoin de garanties les plus absolues, et
surtout dans l'état actuel de la situation extérieure.

M^r le Président... La question sera nettement posée.

M^r Bergeon... En 1956, l'Allemagne aura 3 Deutschland en service.

Si nous ne mettons pas dès maintenant en construction un
second Dunkerque, nous ne pourrions rien contre ces trois Deutsch.

M^r le Président... Pour ce qui concerne la modification possible du
programme, ~~elle sera soumise~~ la position de la question et la suivante.
La C^o de la Marine militaire de la Chambre a décidé d'entendre
le Ministre avant de nommer un rapporteur sur la proposition de
M. Macom-franquard.

M^r Bergeon... Cette proposition tend à remplacer les 4 croiseurs par un
navire de ligne. Nous aurons évité de construire ce navire
de ligne en remplacement seulement de 2 croiseurs et
de plusieurs autres bâtiments légers.

M^r le Président... Solution qui, tout en renforçant notre sécurité, procurera
une économie de 200 millions. autorisé.

M^r le Président... Sur la question de crédits, la liberté de vote de chacun de nous reste
La séance est levée à 15 heures

5^{ème} séance.

Vendredi 17 mars 1933

Présents. M^{rs} Riv, Bergeon, March-Binaston, Cabart-Danneville, Brindeau, Dudoigt, Leforge, Hachette, Lueu, Lurle Larri, Guillemot.

Présidence de M. Riv.

Séance ouverte à 15 heures.

Incendies du "Jeune Philippi" et de l'Atlantique. -

M. Bergeon, P^{re} de la Soc. C^{on} nommée pour rechercher la cause de ces deux sinistres donne lecture du rapport établi par la Soc. C^{on}.

M. Bergeon. - La Soc. C^{on} a reçu communication des documents relatifs à l'incendie du Philippi; elle a demandé communication des procès-verbaux d'enquête, et décide d'attendre le retour du Félix Roumel, "interview" du Philippi pour se rendre compte sur place de la propagation de l'incendie et des mesures prises pour l'arrêter.

En attendant, elle a tenu à rechercher si maintenant les mêmes qui s'imposent comme conséquences des faits lui, d'après les rapports d'enquête demeurent constants, quels que soient les constatations ultérieures qui pourraient découler de la visite du Félix Roumel.

Sans anticiper sur la tâche de notre collègue rapporteur, notons si maintenant les faits qui méritent d'être mis en lumière.

Le 16 mai 1932, vers 1^h 45, une panopée (cabine 5, Pont 2) constata divers phénomènes électriques et en avertit le capitaine de nuit. Tous les autorités responsables ayant été informées, vers 2^h 15 seulement et donne le signal d'alerte d'incendie, suivi de près par le signal d'abandon. Soit un intervalle de 30 minutes.

La C^{on} d'enquête qui a fonctionné à travers elle indigne, dans son rapport du 23 juin 1932, que l'affaire, au début, n'a pas été prise

au sémur, et par le valet de nuit du pont D, un élève du pont C, un maître d'hôtel Alip, un le communier, un le second capitaine, un le Commandant, ayant pu se rendre compte du ~~premier~~ commencement d'incendie n'ont eu l'idée de donner le bonbon avec eux. D'où perte de temps appréciable. C'est le 2^e capitaine Paoli qui donna vers 2115 l'ordre d'activer le signal d'alerte d'incendie. En fait l'incendie n'a pas été combattu par tous les moyens dont on disposait, le signal d'abandon ayant suivi de près le signal d'alerte d'incendie.

La passerelle ayant été évacuée, le rapport indique plus loin que la barre du gouvernail fut mise au début toute à droite pour mettre l'avant du navire au vent et arrêter la propagation du feu vers l'arrière. Le navire s'étant bientôt tourné vent du travers à tribord, le feu a gagné rapidement l'avant du château et, plus particulièrement le côté bâbord, alors qu'au début il s'était porté de tribord à tribord. Quant aux fumées renvoyées sur la partie bâbord du château central, elles emperberent la voie à l'eau des embarcations de second bord.

Le rapport ajoute, tout en réservant son opinion définitive jusqu'à réception du rapport des ^{membres} ~~autres~~ techniciens de la Commission, que le Commandant, le Souverain des conditions de l'incendie du Pau de Locat, ^a ~~est~~ été surpris par la vitesse de propagation de l'incendie, et n'a pas eu le temps de la voie à l'eau des embarcations. C'est cette vitesse de propagation qui l'a incité à faire presque sans intervalle les signaux d'incendie et d'abandon, ce qui a été interprété comme l'abandon de toute défense contre l'incendie.

C'est tout, et c'est par.

Le rapport subrogeant n'est guère plus explicite.

Toutefois, le Colonel Ponderoux, membre technique de la Commission, dit dans son rapport que les 25 à 30 minutes qui se sont écoulées entre la première alerte et l'abandon auraient permis,

de la passerelle, sans s'assurer que la barre était bloquée pour éviter que le navire vienne en travers du vent, dénote de sa part une méconnaissance de son devoir. L'envi presque numérique des secours d'incendie et d'abandon démontre, en même temps qu'un manque de sang-froid, une ignorance totale de la situation exacte du navire. Le fait que l'équipage a abandonné le poste d'incendie pour se porter au poste d'abandon prouve que la possibilité d'un incendie n'avait jamais été envisagée à bord du Philippa.

Enfin, le rapport du Cel Benderows affirme de façon péremptoire que si les précautions nécessaires avaient été prises dès que le veilleur de nuit a pu percevoir des phénomènes électriques observés dans la cabine 5, tous les passagers et peut-être aussi le navire auraient pu être sauvés.

Ainsi, la mort de tant de passagers ~~causée~~ et due à l'inconscience du premier maître d'hôtel, et à la négligence du commandant. Il ne nous appartient pas d'envelopper des sauteurs, mais nous devons, je pense, attirer l'attention du Ministre sur la gravité de ce fait.

Nous devons désormais apporter à la Commission et au Ministre des jugements mettant en cause certaines responsabilités. Les rapports que nous avons eus en mains doivent amener le Ministre à prendre des mesures; il y va de l'intérêt même de notre marine marchande.

La Sous-Commission a cru de son devoir de vous apporter ces premiers résultats de son étude. Les faits cités sont si graves qu'il serait inadmissible que la Justice ne fut pas saisie.

Il faudra envelopper une reconstitution du Bureau Veritas et de son fonctionnement. Le Bureau Veritas, actuellement, dispose de toute inspection certains bateaux qui ont la première côte, et il n'y a jamais responsable de ce qui survient par la suite.

M^r Lémery. — Notre travail, à la Sous-Commission, est encore embryonnaire, et j'espère que la communication que nous d'apporter

M^r Begeon doit être strictement secret. Nous n'avons pu aboutir qu'à des conclusions provisoires, et certains soupçons ne peuvent être définitivement retenus.

Nous ne pouvons pas rechercher des responsabilités personnelles; la justice se saisi, et elle entendra les intérêts. Le rôle du rapporteur consiste à chercher les causes de l'incendie et de la propagation, de façon à apporter des suggestions relatives à la sécurité à bord des navires. C'est dans cet esprit que je me suis refusé à entendre nombre de ceux qui ont cherché à me venir en aide, ministres, industriels, avocats. Nous sommes une émanation de la Commission de la Marine, et non une commission judiciaire.

M^r Hachette. — Il est pourtant intéressant de fixer les responsabilités personnelles.

M^r Lemery. — Certes, et, par exemple, les erreurs du commandement entrent dans les "causes" de l'incendie.

M^r Hachette. — Il est évident, je le sais par des témoignages directs, qu'un temps précieux a été perdu, le Commandant ayant retardé les manœuvres de sauvetage en voulant ramener les passagers.

M^r Lemery. — Toutes ces constatations de fait prennent place dans le rapport.

M^r Cabat-Danneville. — Nous devons être prudents et chercher plutôt à trouver des remèdes qu'à établir des responsabilités. Les responsabilités sont établies. En les publiant nous risquons de jeter le discrédit sur les officiers de notre marine marchande. Une campagne est menée actuellement contre nos paquebots, et certains faits permettent de croire à l'existence d'une vaste organisation internationale de sabotage, d'origine russe. L'hypothèse de la malveillance n'est pas écartée, pour les deux navires, et certains faits troublants la rendent vraisemblable.

M^r Maréchal-Brunet. — La question de discipline à bord est capitale. Il y a sur les paquebots une dualité regrettable entre le commandement et le service de bouche. J'ai su que certains membres de ce service, maîtres d'hôtel, etc... avaient reçu de leurs syndicats l'ordre de garder la porte d'abandon, en cas d'incendie, sans chercher à sauver le navire.

M^r Lemery. — Il y a eu certainement un regrettable lâcheté à la Philippa.

M^{le} Président. — Il faut rétablir la discipline à bord. Les lenteurs et les retard constatés par l'enquête s'expliquent par ce désordre que nous regrettons tous et auquel il faut mettre fin. Pour rétablir cette discipline il faudrait rendre de l'autorité aux agents du Ministère dans les ports.

Quand notre Sous-Commission aura pu poursuivre son enquête à Marseille, je propose que nous convoquions le Ministre de la Marine Marchande pour lui faire part de nos conclusions. Il est énergique et intelligent, il saura faire cesser le désordre actuel.

Nous aurons toujours des incendies à bord. Mais ces incendies peuvent être maîtrisés par un service d'incendie entraîné et discipliné.

Il faut aussi que les compagnies comprennent leurs responsabilités; et il est scandaleux que le capitaine de Philippin ait reçu aujourd'hui le commandement de Chauvillon, le plus beau paquebot de Marseilles. Nous rendons hommage au courage de ceux qui se sont dévoués au cours de la catastrophe; mais de tels précautions auraient été préférables, en rendant inutile ce courage. Le commissaire, qui s'est montré si insouciant dans cette affaire, est encore en service; le deuxième capitaine également, qui est responsable de la manœuvre de barre qui permit à l'incendie de se propager. De tels faits expliquent que la discipline se relâche. Il faut que le Ministre parle nettement, sur ce point, aux Marseillais Maritimes.

M^{le} Henri Binachon. — Le Syndicat des capitaines au long cours protestera!

M^{le} Président. — Tant pis!

M^{le} Bignon. — Il faut en effet que le Ministre mette à profit les enseignements de ces sinistres pour rétablir la discipline à bord, et qu'il impose aux compagnies certaines mesures indispensables. Nous pourrions en effet le convoquer après notre retour de Marseille; et, dès maintenant, notre Président pourrait lui faire part du vœu qu'exprime ici la Commission.

M^{le} Président. — C'est ce que je ferai.

Organisation du Ministère de l'Air.

M^{le} Bail est nommé rapporteur pour avis du projet de loi portant organisation du Ministère de l'Air.

Responsabilité du propriétaire du navire.

M. Lémery est nommé rapporteur du projet de loi adopté par la Chambre portant approbation de la Convention internationale sur la responsabilité du propriétaire du navire, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

Privilèges et hypothèques maritimes.

M. Lémery est nommé rapporteur ~~pour~~ du projet de loi adopté par la Chambre, portant approbation de la Convention internationale pour l'unification de certains régle. relatifs aux privilèges et hypothèques maritimes, signée à Bruxelles le 10 août 1926.

Défense des côtes.

M. Besson est nommé rapporteur du projet de loi adopté par la Chambre, concernant la détermination et la conservation des ports militaires relatifs à la défense des côtes ou à la sécurité de la navigation.

Compagnie fédérale Transatlantique.

M. Brindeau. - Une somme de 110 millions a été accordée pour 6 mois à la Compagnie Transatlantique, en attendant que soit voté le projet relatif à sa réorganisation. Le projet n'a pas encore été voté, et à deux reprises le Parlement a été invité à autoriser l'emploi d'une nouvelle tranche de ces 110 millions, pour l'exploitation de la Compagnie. Notre Commission a donné son autorisation. 20 millions restent encore disponibles sur les 110; l'autorisation sera, je pense, accordée sans difficulté par la Commission.

Le projet de réorganisation a été modifié par M. Frot. La liquidation ne sera plus opérée par le gouvernement lui-même; le gouvernement se bornera à imposer certains régle. à la Compagnie, en la mettant en demeure de procéder à son aménagement dans un certain délai. J'exposerai l'état de cette question à la Commission lors de sa prochaine séance.

La séance se lève à 16 heures

6^{ème} séance

mercredi 22 mars 1933

Présidence de M^r Bergeon, vice-Président

Présents M^rs Bergeon, de Pomereu, Brindeau, Cabart-Danneville,
Maurin-Binachon, ~~M~~ Lévesque, Pujos, Lemeray, Tisserand, Dudouyt,

La séance est ouverte à 15 heures.

Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande

M^r Cabart-Danneville donne lecture de son rapport sur le projet
de loi adopté par la Chambre, modifiant les articles 46, 55, 74
et 75 de la loi du 17 décembre 1926, portant code disciplinaire
et pénal de la Marine Marchande.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Compagnie générale Transatlantique

M^r Brindeau donne lecture d'un exposé relatif à la fusion de
la Compagnie Transatlantique.

A la demande de M^r le Président, cet exposé sera imprimé
et communiqué aux membres de la Commission.

[Voir le texte de cet exposé dans l'exemplaire conservé
aux archives]

La séance est levée à 15 heures 45.

7^e séance

mercredi 5 aout 33

Présents. M^{rs}. Riv, Brindeau, Veymerie, Leblanc, Bergeon, Hachette, Lançon, Dudoit, Guillemot.

Présidence de M. Riv.

La séance est ouverte à 15 heures.

Budget de la Marine.

M^r le Président. - M. Bergeon devait entretenir la Commission du budget de la Marine. Mais le budget ne devant venir en discussion qu'après les vacances de Pâques, peut-être pourrions-nous attendre encore avant d'entendre ce rapport. (anuelement)

M^r Bergeon. Je remettrai volontiers cet exposé à plus tard.

Constructions navales.

M^r le Président. - Les quatre croiseurs ont été ou vont être commandés. Le deuxième Dunkerque serait mis sur cale au début de l'année prochain. Tels sont les renseignements qui nous ont été fournis. Nous devons reprendre de près cette question, ainsi que les problèmes que posent les déclarations Mac-Donald-Humolin.

La séance est levée à 15 heures 15

général
Séance

mercredi 12 avril 1953

Présents. M^r Rio, Jean Odin, Martin-Rinache, Cabant-Danneville, Verrière, Villaret-Duchersois, Audouy, Leblanc, Hachette, Le Gorgeu, Luen, Tisser. Garnier-Duparc, suite mot.

Présidence de M^r Rio.

La séance est ouverte à quinze heures.

Voyage d'étude au Maroc.

M^r le Président. — Le Sénat devant reprendre ses travaux le 2 mai, il ne peut plus être question du voyage d'étude dans le port du Maroc qui avait été prévu pour les prochains jours d'avril. Toutefois le paquebot de France quitte Marseille le 25. Cœur de nos collègues qui le dernière pourront embarquer, et, en cours de voyage, quitter le paquebot à l'une de ses escales, pour repasser Paris.

Je tiens, à propos de ce voyage à signaler à la Commission le fait suivant.

Les Commissions parlementaires en voyage d'étude sont entraînées à certains frais inévitables. Je m'étais ouvert de cette question à nos collègues qu'est-ce, sauf toutefois à notre collègue R. Labrousse, et il semblait être d'accord pour ouvrir à la Commission, à l'occasion de ce voyage un petit crédit.

Par la suite, notre collègue R. Labrousse s'est entretenu avec M^r le Président du Sénat, et lui a présenté notre voyage comme un voyage d'apprentissage; il a fait valoir que M^r Monneron, qu'est-ce, y serait invité, ainsi que M^r Duplantier, quoique non-membre de la Commission de la Marine (M^r Duplantier a dû s'être fait à ce sujet une rectification nécessaire). M^r Labrousse concluant que, dans ces conditions, aucun crédit ne devait être accordé à la Commission.

Je tiens à dire que le voyage projeté au Maroc n'est que remis; si il se s'agit que nous allions là-bas examiner une situation qui se grave, notamment à Casablanca; quand la question se présentera à nouveau, je demanderai qu'un crédit nous soit ouvert, et le demanderai sans passer par la future; j'aurais à mettre la Commission au courant de la démarche de notre collègue M^r Labrousse, qui a agi en la circonstance en mauvais camarade. Je demande à la Commission de m'autoriser à mettre les choses au point auprès de M^r le Président Jeanneney.

La Commission a déjà fait des voyages d'étude. Il se sont pensés dans des régions qui il était peut-être agréable de parcourir, mais il ne s'agissait pas moins de missions d'étude qui ont toutes été très utiles. J'ajoute que la Commission de l'Armée, pour sa visite aux tranchées de frontières a obtenu un crédit de 10.000 francs.  Notre voyage devait être aidé par la C^{ie} Transatlantique et la Résidence générale du Maroc; fort bien; mais si nous n'avions pas ces facilités, comment aurions-nous pu nous passer d'un crédit?

M^r Martin-Binacchon. — Je m'élève contre l'appréciation portée par votre collègue Labrousse, qu'il est, au sujet de la compétence d'une commission technique comme la nôtre.

M^r Tisserand. — Ce qui excuse son attitude, c'est qu'après avoir d'abord décidé que nous irions directement au Maroc par un navire de guerre nous avons ensuite décidé de partir par le De France et de commencer le voyage par la croisière méditerranéenne qu'il entreprenait ce paquebot. C'est pourquoi le but utile de votre voyage a été oublié, au bénéfice de cette croisière. C'est du reste une erreur, puisque, pour cette croisière de départ, nous ne demandions rien.

M^r le Président. — Au contraire, elle permettait d'économiser le voyage du Jules Verne, qui eût coûté 2.300.000 francs! Et, à bord du De France nous devions payer nous-mêmes nos frais de nourriture! J'ajoute qu'il s'agit d'autant moins d'un "voyage d'apprentissage"

que le voyage envisagé eût été très fatigant.

M. Jean Odin. — La Commission des Colonies de la Chambre s'est rendue au Maroc sans que les membres eussent à rien déboursier. Il n'a aucune critique à se faire formulée, ce voyage ayant été extrêmement utile.

Defense des Côtes.

M. Cabart-Danneville. — J'ai entretenu le Président du Conseil de la situation de Cherbourg au point de vue de la defense des Côtes. C'est une question délicate, que j'exposerai à la Commission, si elle le désire, au cours d'une prochaine séance.

M. le Président. — C'est un problème que nous pourrions étudier au moment du vote du Budget. Nous pourrions alors au Président du Conseil les questions qui s'imposent.

La séance se lève à 15 h. 30

9^{ème} séance

lundi 8 mai 1933

Présents : M^{rs}. Rio, Bergeon, Perreau, Hachette, Le Gorgeu, Guillemot, Leonus Bernard, Sari, Garnier-Duparc, Lebad.

Présidence de M^r Rio

La séance est ouverte à 14 heures 30.

Budget de la Marine.

M^r Bergeon. - Le budget de la Marine s'élevait en 1932 à 3 milliards 215 millions. M^r Guillemot présenta un budget s'élevant seulement à 2 milliards 839 millions ; réduit encore en mai, ce budget nous se haussera avec un total encore inférieur.

La Chambre a accepté les chiffres de gouvernement, sous condition de certains transferts de crédits entre divers chapitres. Ces transferts sont judicieux.

Notre Commission des Finances propose de réduire encore le budget de la Marine de plus de 5 millions. La réduction qui porte sur l'artillerie navale nous paraît acceptable, étant donné que, pour ce chapitre, certains crédits restent disponibles.

L'article 118 A. de la loi de finances, qui porte réduction de 5% sur certains dépenses de l'Etat, entraînerait, appliqué aux dépenses de la Marine, une réduction de 42 millions sur les dépenses de matériel, pour les 7 mois de l'exercice qui restent à couvrir. Ces réductions porteraient sur les constructions et les travaux.

Or, notre flotte en service est de 575.000 tonnes. Elle sera, en 1934, de 628.000 tonnes, mais nous aurons alors 130.000 tonnes hors d'âge, dont la moitié sera compensée par les

constructions de tranches 1931 et 1932.

Notre personnel compte 93.783 unités. La Marine est le seul département où le nombre du personnel soit inférieur à ce qu'il était en 1914. Il faut donc mettre en réserve un certain nombre d'unités, en ménageant d'autres, ce qui augmenterait nos délais de mobilisation.

En ce qui concerne les constructions neuves voyons notre situation: Tout le programme est en cours d'exécution, mais avec de grands retards. Les deux croiseurs qui devaient être, au 1^{er} janvier 34, à 60% d'avancement, seront à 45%. Il faudra mettre le Ministre de la Marine en garde contre les réductions de crédits qui, déjà, nous ont amenés à cette situation. L'Italie, de son côté, a accru de 65% ses dépenses de constructions. En Allemagne, le premier Deutschland est en essais, le second est lancé, le troisième est sur cale. Nous devons, en réponse, faire mettre en chantier un second Dunkerque, et, pour dépasser les crédits actuels, ralentir la construction des unités auxiliaires prévues dans la tranche 1932. Le premier Dunkerque ne sera en service qu'en 1937, et, en janvier 34, il ne sera qu'à 10% d'avancement, au lieu des 40% prévus.

M. le Président. — Situation inadmissible, après les promesses faites à la tribune !

M. Bergeon. — Pour remplacer nos unités hors d'âge, il faut que nous prévoyions un programme continu d'environ 25.000 tonnes par an. Nous avons besoin d'unités à grande puissance.

Nous sommes handicapés, en matière de constructions, par le prix de notre main d'œuvre, alors que l'Italie, où la main d'œuvre est 80% moins chère que chez nous, peut obtenir ainsi des commandes de l'étranger (notamment de la Russie). Les croiseurs ou sous-marins qu'elle construit ainsi dans ses chantiers, elle les utiliserait en cas de conflit.

En ce qui regarde la défense des côtes, les crédits ont encore

été réduit, ce qui est une erreur. Nos côtes doivent être défendues contre les bombardements, aériens ou venant du large.

En résumé, j'estime que nous pouvons nous rallier au projet de budget que nous transmet la Chambre, et accepter dans leur ensemble les réductions proposées par cette Commission des Finances, en faisant toutefois de grands vœux sur la réduction de 42 millions qu'aurait à supporter la Marine par l'application de l'article 118 A. de la loi de finances.

M. le Président. — La Commission donne-t-elle mandat à M. Bergeon de présenter en son nom ces observations à la tribune ? (Anthemement).

Il en est ainsi décidé.

M. Perreau. — Dans la région de la Rochelle la défense des côtes est réduite à rien.

M. le Président. — La question de la défense des côtes se posera prochainement. J'ai reçu un dossier de l'Amiral commandant la Marine au Maroc. La situation est alarmante. Casablanca serait, en cas de conflit, d'une grande importance militaire, lieu de concentration de tous les forces d'Afrique. Mais une flotte ennemie pourrait tout couler dans ce port sans aucune difficulté. Il faut envisager une défense sérieuse ; et c'est pourquoi un voyage, même rapide, au Maroc, s'imposera à brève échéance.

La séance est levée à 15 heures.

10^{ème} séance.

mercredi 10 mai 1933.

Présents: M^{rs}: Rio, Cabart-Danneville, Le Bail, Le Forger, Hachette, Villault-Duchesnois, Lancien, Indouyt, Leblanc, Guillemot, Martin-Binachon, Brindeau, Bergeon, Tisser, Gasmier-Duparc, Vaymiera, Luen.

Présidence de M^r: Rio.

La séance est ouverte à 14 heures 30.

Loi de Finances.

M^r: Le Président. — L'article 25 de la loi de Finances, relatif au corps du contrôle de l'Administration de la Marine est ainsi conçu :

Notre Commission des Finances propose de disjoindre cet article. Il s'agit ici d'une question en litige depuis 18 mois. Le texte de cet article a pour but de supprimer les effets d'une disposition de la loi de 1917, introduite dans cette loi par un amendement de l'Amiral Bienaimé, disposition qui avait été prévue pour résoudre un cas particulier.

M^r: Martin-Binachon. — Cet amendement avait en effet été déposé pour faire échec à un contrôleur au profit d'un autre. Au vote, le texte fut repoussé, et le contrôleur qu'on avait voulu atteindre réussit à éviter les conséquences de l'article qui le visait.

Vain de plus il s'agit. Le contrôleur Callemard fut envoyé

d'office à Paris comme contrôleur de 2^eme classe en . (D'office, car, de 1918 à 1928, les contrôleurs de la marine ne voulaient pas venir à Paris, n'y trouvant aucun avantage). Le contrôleur Callemard avait alors 14 mois de service à Toulon. A Paris, il fut attaché à la Chambre des Députés, où son activité fut unanimement appréciée. En 1925, le Ministre le nomma contrôleur fédéral de 2^eme classe. Mais l'arrêté fut annulé par le Conseil d'Etat, qui estima que M. Callemard ne remplissait pas les conditions exigées par la loi de 1917, relativement au séjour dans les ports. Le contrôleur Callemard fut alors envoyé ~~à Guérogny~~, à l'établissement de la Marine de Guérogny. On lui demanda de conserver en même temps ses fonctions à la Chambre, et il accepta. Son seul tort fut, pendant les 33 mois de service qu'il fit à Guérogny, de continuer à être payé à Paris. C'est ce qu'on lui reproche aujourd'hui et c'est pourquoi, considérant qu'il n'a pas servi dans les ports, on lui refuse un avancement auquel il a droit. Si bien qu'avec neuf ans de services, ce contrôleur est désavantagé par rapport à d'autres qui en ont fait plus long. La disposition de la loi de 1917 qui permet cette situation est évidemment injuste, et nous devons, en votant l'article 25, l'abroger.

La Commission des Finances demande, au contraire, la disposition de cet article, disant qu'il n'est pas à sa place dans une loi de finances. Mais cette loi de finances contient déjà bien d'autres usages auxquels on pourrait faire la même objection. Je ne vois pour ma part que ceci : il y a une injustice à réparer, et cette réparation n'a aucune répercussion financière.

M. Tisser. — L'argument de la Commission des Finances est en effet faible. Mais il reste vrai que les contrôleurs doivent faire une partie de leur carrière dans les ports, et non à Paris.

M. André Bérachon. — M. Callemard a été à Guérogny !

M. Tisser. — "Sur le papier". En réalité, il était à Paris. Nous ne

pourrait pas modifier le règle du corps de contrôleurs. M. Stern voudrait que cette mesure fût prise dans l'intérêt d'une personne. Les contrôleurs voudraient faire leur carrière à Paris, c'est inadmissible. Si M. Callemard a rendu des services militaires, à la mer, si on l'en récompense; mais n'établirons pas de privilèges dans le corps de contrôle! Il faut que ce corps offre tous les garanties!

M. le Jorgu. — Il serait en effet imprenant de modifier la loi pour de questions de personne. En votant l'article 25 nous créerions deux sorts de contrôleurs: ceux qui ont servi à Paris et ceux qui ont servi dans les ports. Et nous avantagerions les premiers par rapport aux seconds.

M. Martin Binaillon. — La loi de 1917 a été rédigée, sur le point qui nous occupe, pour favoriser une personne; ~~alors~~ en la modifiant, nous ne faisons que revenir au régime normal.

M. le Jorgu. — Le contrôleur Callemard ne remplissant pas les conditions prévues par la loi. Il n'était que fichtreusement attaché à Quénigny, et sa nomination au grade de contrôleur général de deuxième classe a été annulée par le Conseil d'Etat.

M. Tissier. — Les contrôleurs doivent au cours de leur carrière passer au moins deux périodes dans les ports. Cette règle est indispensable.

M. Martin Binaillon. — Le contrôleur Callemard a fait œuvre utile à Quénigny. Tout ce qui on lui reproche, c'est d'avoir été payé à Paris. Il remplit les conditions requises pour son avancement. Il a fait six ans comme contrôleur adjoint dans les ports, 14 mois de mer et 33 mois à la Chambre et à Quénigny au même temps. Actuellement, à 55 ans, il est défavorisé par rapport à des concurrents qui en ont 49! Toute la question se ramène à une interprétation de la décision prise par le Conseil d'Etat.

M. le Jorgu. — Je suis de l'avis de M. Tissier. Si le contrôleur Callemard a rendu des services, si on l'en récompense; mais non pas en modifiant des dispositions organiques. Sinon nous créerions deux catégories de contrôleurs, et ceux qui ont fait carrière à Paris seraient avantagés!

M. Lancelotti. — Le Conseil d'Etat s'est prononcé. Nous ne pouvons pas lui donner tort.

M. Martin-Bonachon. — Depuis la décision du Conseil d'Etat le contrôleur Callemard a fait ses 33 mois de service à Guénigny. Le Conseil d'Etat s'est prononcé sur des états de service en 1925.

M. le Président. — D'après une note du contrôleur Callemard, ce serait après son service à Guénigny qu'il aurait été promu contrôleur général, promotion qui annule le Conseil d'Etat.

M. Martin-Bonachon. — J'insiste sur le fait que le texte de 1917, qui retarde aujourd'hui l'avancement légitime du contrôleur Callemard, a été rédigé pour favoriser une certaine personne. Je me tiens sûr qu'on ne veut pas, aujourd'hui, l'abroger.

M. le Président. — La Commission, après cet échange de vues, décide-t-elle de demander le rétablissement de l'article 25, dont la Commission des Finances propose la disjonction?

La Commission décide de ne pas demander le rétablissement de l'article 25.

M. le Président. — La Commission s'étant prononcée sur ce point, n'y aurait-il pas un moyen, sans modifier la loi de 1917, de récompenser les services bien rendus, à la Commission des Finances de la Chambre, le contrôleur Callemard?

M. Veyrier. — Le Conseil d'Etat ayant interprété la loi de 1917, nous ne pouvons l'interpréter différemment. Nous ne pouvons que refaire un texte.

M. Tissier. — Le Parlement peut décider, par exemple, que les services rendus dans un établissement de la Marine en même temps qu'à la Chambre des Députés compteront comme "service dans les ports".

M. le Président. — Nous pouvons nous mettre en rapport avec la Marine; si l'Administration nous suggère une solution, nous l'accepterions volontiers.

(x)

M. le Président. — Nous passons maintenant à l'examen de l'article 118 A. de la loi de Finances, qui prévoit une réduction de 5% sur certains dépenses de l'Etat. D'après le nouveau texte de la Commission des

Finances, cette mesure ne s'étendant pas à certaines dépenses "intangibles", et notamment aux crédits qui ont été déjà réduits en février dernier. Or les crédits de la Marine ont déjà été réduits à cette époque, et pourtant, d'après M. Régner, Rapporteur Général, cette réduction de 5% la atteindra; soit 42 millions à supprimer!

J'ai vu à ce sujet le Ministre de la Marine. Il m'a dit que cette réduction de 5% ne le gênerait pas, étant donné qu'il peut encore disposer de 160 millions de crédits d'anticipation. "Je ne pourrais pas, a-t-il ajouté, dépenser cette année les sommes que vous mettez à ma disposition". Il faudra lui demander des explications sur ce point. Ces 42 millions supprimés entraîneront certainement une "grève perlée" de nos constructions. On peut s'imaginer que M. Joseph Leygues accepte cette situation; ou alors il faut supposer qu'il préfère la conservation de son portefeuille à un conflit avec les Assemblées! Il faut que nous obtenions sur ce point des précisions, et des précisions plus satisfaisantes que celles qui nous ont été apportées à la séance du Sénat de lundi dernier! Nous ne pouvons admettre en effet que le retard apporté à la construction du Dunkerque vienne de difficultés techniques. Le budget de la Marine a subi trop d'amputations. Il faut que la Commission de la Marine intervienne, et obtienne des explications, notamment sur ~~le retard apporté à~~ la construction du Dunkerque.

M. Tissier. — En effet. Je ne suis pas partisan des gros navires, mais si l'on décide d'en construire, il faut le faire vite, sinon ils sont démodés avant même de servir. J'ajoute que de sérieuses économies pourraient être faites dans les ports.

M. Hachette. — Les réponses apportées en séance par le Ministre sont en effet inacceptables. Réduire les crédits de construction serait une folie criminelle.

M. Le Bail. — Le langage du Ministre a été, au moins, énigmatique...

M. Bergeon. — Et, sans doute, à dessein.

M. de Baile. - Il ne nous dira rien de plus. ~~Or~~ Si le Dunkergue était ralenti pour des questions budgétaires, nous pourrions nous en tirer. Mais s'il l'est pour des raisons techniques, la situation est plus inquiétante. La vérité est qu'il nous faudrait deux Dunkergue en 1936 ou 1937. D'autres questions se posent encore : celle de l'aviation maritime, qui appelle un grand effort ; celle de Casablanca, clef de l'Atlantique, si la Méditerranée était fermée, et qui est actuellement menacée de partout, et sans défense.

M. Maurel-Binachon. - Le retard dans la construction du Dunkergue vient de ce que le marché vient à peine d'être passé. Le Ministère de la Marine n'a pas de crédits, et, pour cause de gouvernement, il ne peut utiliser les crédits d'anticipation.

Autre question inquiétante : les combustibles liquides. Nous avons actuellement des stocks de mazout pour un mois. C'est une situation inquiétante !

M. Tisserand. - Renseignons-nous au Ministère sur la vraie raison de ce retard ; et s'il vient en effet du gouvernement, allons trouver le Président du Conseil !

D'autre part - j'ajoute ici une autre question - notre Commission doit donner son avis au plus tôt sur le projet de l'organisation du Ministère de l'Air, dont M. de Baile a été nommé rapporteur pour avis.

M. de Baile. - Le projet en question ne fait que consacrer un état de fait créé par décret. J'attends que la C^{te} de l'Air ait déposé son rapport pour déposer mon avis.

M. Tisserand. - Les trois rapports de l'Air, de l'Armée et de la Marine doivent être élaborés ensemble, et conçus dans le même sens. Il ne s'agit pas seulement de ratifier un décret. Nous pourrions proposer des modifications. Attendez la Commission de l'Air attend notre décision pour discuter la conclusion de son rapporteur, M. de la Grange.

M. de Baile. - Je ne puis redonner mon avis qu'après dépôt de rapport au fond.

L'assemblée est levée à 15 heures 45

Présents. M^{rs} Rio, Cabart-Danneville, Guillemot, Léonard Bernard, le Gorgeu, Hachette, Martin-Binachon, Bergeon, Garnier-Duparc, Hennemy, Dudouyt, LeBaré, Timier.

Résidence de M^r Rio.

La séance est ouverte à 18 heures 30.

Article 25 de la loi de Finances. -

M^r Martin-Binachon. - J'ai exposé lors de la dernière séance de la Commission la question de cet article 25 qui vise le corps de contrôle de la Marine, et qui tendrait à réparer une injustice dont a été victime le contrôleur Callemard. Depuis, une nouvelle rédaction a été proposée, qui lève les objections qui avaient été formulées. La voici: "Le 2^e alinéa de l'article 2 de la loi du 6 juillet 1917 est abrogé et remplacé par le suivant:

"Nul ne peut être nommé au grade de contrôleur général de 1^{ère} classe s'il n'a accompli, soit dans le grade de contrôleur de 2^{ème} classe, soit dans celui de contrôleur de 1^{ère} classe, trois années au moins de service dans les ports, établissements de la Marine, ou dans certains ports désignés par décret du Ministre de la Marine, contresigné par le Ministre des Finances."

M^r Henri Roy maintient son opposition à ce texte. Nous ne pouvons légiférer, dit-il, pour une seule personne. Mais je répète que la loi de 1917, qui a lésé le contrôleur Callemard, avait été faite au profit d'une seule autre personne. On ne peut invoquer non plus l'arrêt du Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat interprète la loi; mais le législateur reste dans son rôle lorsqu'il fait, après cette interprétation, une loi nouvelle!

La loi de finances comprend un grand nombre de mesures qui ~~concernent~~ visent des objets non financiers. Celle-ci peut donc entrer

Une injustice a été commise au détriment du contrôleur Callemard, la Commission des Finances de la Chambre, auprès de laquelle il a rendu de grands services, et plusieurs ministres successifs ont promis que cette injustice serait réparée. Telle est la situation. Nos collègues décideront.

M. le Gorgu. — La nouvelle rédaction qui a été proposée pour l'article 25 me paraît acceptable, et je n'y ferai pas opposition, alors que je n'étais élevé contre le premier texte. Je tiens seulement à dire qu'il est très regrettable que le contrôleur Callemard, après l'arrêt du Conseil d'Etat, et alors qu'il pouvait aller conditionner dans un port, ait trouvé des parlementaires et des ministres pour lui dire que la loi serait modifiée en sa faveur.

Loi de Finances ; article 118 A. —

M. le Président. — Le Ministre de la Marine m'a fait savoir par une lettre que la réduction de 5% prévue par l'article 118 A sur certains dépenses de la Marine n'aurait pas de repercussions fâcheuses.

La construction du Dunkerque se poursuit, et le navire sera à 15% d'avancement en janvier 1934. Les marchés ont été passés, et il est convenu que leur paiement sera en partie reporté aux années suivantes, si bien que les crédits prévus seront suffisants. Les effets de la réduction de 5% porteront sur les petits bâtiments des années 1931 et 1932 non encore en chantier, ainsi que sur les grosses refontes des cuirassés. Il faudra recourir, en cette matière, aux crédits d'anticipation.

L'artillerie navale sera atteinte par la réduction en ce qui touche à l'artillerie contre avions et aux mitrailleuses.

Les travaux maritimes seront atteints par la réduction ; les approvisionnements en combustibles également. Il faudra encore recourir aux crédits d'anticipation, et au projet d'oubliage national.

M. James Henneury. - Ne comptons pas sur le projet d'outillage national. Le pays ne voudra pas en entendre parler tant que le budget ne sera pas équilibré.

M. Tissier. - Le pays réclamera au contraire un tel projet, notamment en vue des travaux d'électrification et des constructions d'écoles.

M. Bergeon. - La lettre du Ministre n'est pas satisfaisante. Les travaux de grosse refonte ne peuvent être interrompus, et la réduction de 5% prévue par l'article 118 A ne peut être acceptée pour la Marine, dont les crédits ont déjà été réduits. On ne peut prendre à nouveau sur les constructions neuves, la défense des côtes, les approvisionnements, le matériel. Si même cet article était adopté, si 42 millions de réductions étaient imposés au budget de la Marine, il faudrait au moins répartir ces réductions sur les chapitres qui n'intéressent pas la défense nationale. Il faut que cet article soit amendé dans ce sens.

M. Henneury. - Il faut mieux organiser les crédits existants que d'entreprendre des constructions neuves, qui ne sont prêtes que très lentement.

M. Tissier. - J'estime au contraire qu'il faut pousser la construction du Dunkerque. Les réflexions peuvent attendre. En ce qui concerne les approvisionnements, n'oublions pas que si la Marine n'a pas de poudres, le service des poudres, lui, en a. On a nogé après la guerre une grande quantité de poudre B. qui existe encore.

M. Machette. - Avant d'amender l'article dans le sens indiqué par M. Bergeon, efforçons-nous d'éviter toute réduction sur le budget de la Marine.

Cette proposition est adoptée.

M. le Président. - Les réflexions sont indispensables pour la soudure.

M. André Bimachon. - Il est indispensable de construire les 4 croiseurs de 7.500 tonnes. Ils peuvent l'être dans 2 ou 3 ans.

M. Timier. - Interrogeons sur ce point le Président du Conseil.

M. Cabart-Danneville. - De 1914 à 1928 rien n'a été fait pour Charbourg, qui se menace sans pouvoir se défendre. 23 millions avaient

d'abord été prévus par le travail indispensables.

M. Ténier. — Il est question de subventionner ces travaux à condition que le capital soit fourni par les collectivités intéressées. Si l'Etat paie les intérêts et l'amortissement d'un emprunt, Cherbourg peut le contacter!

~~propagande~~

Câbles sous-marins.

M. Hachette. — La question des câbles sous-marins intéresse la défense nationale. Si la Commission le veut bien je lui ferai un rapide exposé de cette grave question à une prochaine séance. (anenhment)

La séance est levée à 15 heures 15 minutes.

12^e séance

mercredi 14 juin 1933.

Présents. MM^{rs} Rio, Brindeau, Bergeon, Rastri, Binachon, Leblanc, le Gorgeu, Hachette, Lemeray, Lancelin, Garnier-Duparc, Sari, Guillemot, Jean Odin.

La séance est ouverte à quinze heures.

Présidence de M^r Rio.

Monopole du Pétrole.

M^r le Président. — En réponse à une question que me posait M^r Hachette, je signale à la Commission que la Commission de la Marine n'est pas représentée dans la Commission instituée par la loi de finances, chargée d'examiner la question du monopole du pétrole. M^r Tisserand avait dès le début déposé un amendement tendant à faire nommer dans cette Commission un membre de la Commission de la Marine. Mais l'article ayant, à ce moment, été disjoint, l'amendement ne fut pas repris par la suite. J'espère que nous devons être représentés dans cette Commission, et je propose qu'une proposition de loi soit déposée dans ce sens. (assentiment)

Il en est ainsi décidé.

Ports militaires relatifs à la défense des côtes.

M^r Bergeon donne lecture de son rapport sur le projet de loi concernant la détermination et la conservation des ports militaires relatifs à la défense des côtes ou à la sécurité de la navigation.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

M^r Bergeon est autorisé à déposer son rapport.

Câbles sous-marins.

M^r Hachette. — La question des câbles sous-marins peut inspirer des inquiétudes. Actuellement, la C^{ie} française des Câbles, qui exploite le réseau de l'Atlantique Nord et aux mains de Radio-France, et sa situation ~~économique~~ financière est mauvaise.

Des services de première importance, comme Brest - St-Pierre sont interrompus depuis longtemps. Sur la côte américaine des têtes de câbles ont été cédées ~~à des C^{ies} américaines~~ à des C^{ies} américaines; de nombreux câbles, aux Antilles, ont été tous à des soujets étrangers.

Si la Compagnie venait à s'écrouler, que ferait l'Etat? La rachèterait-il? La rembourserait-il? La laisserait-elle passer à l'étranger? Il y aurait là, pour le pays, un réel danger. Actuellement, nous sommes trop tributaires des câbles étrangers.

D'autre part, nos réseaux vers l'Orient et l'Afrique du Nord sont mal organisés, et pendant ce temps les réseaux étrangers se développent: les réseaux allemands entre autres.

Je tiens ces renseignements d'une source sûre, et je dois dire que c'est là une question dont les P.T.T. ne semblent guère s'occuper.

Il ne faut pas perdre de vue ce problème, et sans doute faudra-t-il poser nettement la question aux pouvoirs publics.

M^r le Président. — Cette question, qui relève plutôt des P.T.T. n'est peut-être pas exactement de votre ressort.

M^r Lémery. — La situation est grave. Je suis intervenu en vain, voici quelques années, lors de la commission à l'Amérique du câble des Antilles. En cas de conflit nous ne recevons de là-bas que des nouvelles contrôlées par l'Amérique!

M^r Hachette. — Notre marine de guerre doit pouvoir disposer de câbles libres. J'indique ces renseignements provenant de milieux maritimes. Que faire? Je n'agiterai que d'accord avec la Commission.

M. le Président. - Le problème relève de la C^{ie} du Commerce.

M. Lemery. - M. Hachette peut saisir l'opinion, par la voie de la presse.

M. le Gorgeu. - Le Ministre des Ports connaît bien la question. J'ai vu à Brest de rigoureux compressions ont été faits, qui ont eu pour résultat d'amoindrir pratiquement l'activité de la Compagnie des câbles. La P.T.T. n'ont pas fait l'effort nécessaire pour parer à cette diminution d'activité. Radio-France, maîtresse de la C^{ie} des câbles se substituera à elle, et Radio-France est aux mains d'une grande banque parnassienne. Vis à vis de la C^{ie} des câbles, l'Etat est dans une situation à la fois gênante et gênée.

M. Marthe Binaison. - M. Hachette pourrait facilement saisir de la part du Ministre des Ports.

Incendie du "Philippe"

M. Lemery. - J'ai terminé mon rapport sur l'incendie du "Philippe" et le remettrai à M. Bergeon, Président de la Sous-Commission.

M. Bergeon. - Celle-ci apportera devant la Commission le résultat de son enquête.

Voyage au Maroc

M. le Président. - Quelques-uns des membres de la C^{ie} vont ces jours prochains participer au voyage organisé vers le Maroc par l'Association des grands Ports français. Je ne pourrai y participer. Je prie M. Bergeon de vouloir bien me remplacer comme président de la délégation de la Commission.

Mérite Maritime

M. Brindeau est nommé rapporteur de la proposition de loi tendant à mettre à la disposition du Ministre de la Marine Marchande

un contingent excepté d'une de 300 croix de chevalier de l'ordre du Mérite Maritime, afin de récompenser les marins âgés de plus de 60 ans.

M^r Brindeau. - Cette proposition doit être examinée avec circonspection. Nous avons souvent manifesté le désir de limiter le nombre des titulaires du Mérite Maritime.

M^r le Président. - Il existe déjà la médaille des vieux marins pour les marins de plus de 60 ans.

M^r Bugeon. - La Commission des récompenses nationales qui s'offre toujours aux propositions de loi de cette nature exprime sans aucun doute la même opinion.

Organisation du Ministère de l'Air.

M^r le Président. - Je propose à la Commission de confirmer dans ses fonctions de rapporteur ~~pour~~ pour le projet de loi relatif à l'organisation du Ministère de l'Air, qui doit venir prochainement en discussion.

Il en est ainsi décidé

Compagnie Transatlantique.

M^r le Président. - La Commission entendra à sa prochaine séance la seconde partie du rapport de M^r Brindeau sur la fusion de la Compagnie Transatlantique.

La séance est levée à 15 heures 30.

~~Mercredi~~ 13^eme séance

mercredi 21 juin 33

Présents: MMrs. Rio, Brindeau, Leonus Binard, Dudoxyt, le Moignic, de Bail, Heriy, Sven, Tissier, Babin-Chevaye, Hachette, de Pomereu, Sari, Pujès.

La séance est ouverte à 15 heures

Présidence de M^r Rio

Organisation du Ministère de l'Air

M^r Le Bail donne lecture de son rapport sur le projet de loi portant organisation du Ministère de l'Air.

Après la lecture du rapport une discussion est ouverte.

M^r le Moignic. - Je me réjouis que l'aviation de bombardement soit sous le commandement du Ministère de l'Air.

M^r Tissier. - 7^eème, au contraire, que la Marine devrait disposer d'une aviation de bombardement, en liaison avec les navires.

Nous sommes mal défendus contre les bombardements aériens. Or nous avons déjà une armée de terre et une armée de mer qui pourraient remplir cette tâche; immobiliser des hommes pour une troupe aérienne chargée de lutter contre les bombardements, c'est imprudent.

M^r le Bail. - Nous ne savons au juste où nous en sommes.

Nos appareils sont périmés, et nous sommes dans une demi-paralysie pendant que nos voisins travaillent. Un des maux dont souffre notre aviation est le conflit permanent entre les techniciens et les utilisateurs. Il faut arriver entre eux à une entente!

M^r Tissier. - J'ai pu constater à Berne l'insuffisance de notre matériel d'aviation manœuvre: armement insuffisant et rayon d'action trop faible. La protection y est également défectueuse.

Nos dépenses en somme beaucoup d'argent pour entretenir une ~~marine~~^{aviation} qui ne rend pas de services à la marine. Nous avons d'autre part commis une erreur en rassemblant tout notre matériel sur la Côte d'Azur, où il est menacé.

Le Ministre de l'Air devrait avoir sous ses ordres une partie des réserves. Si un bombardement aérien, sur Toulon par exemple, ne pouvait être combattu que par un bombardement français, sur Rome par exemple.

M^r le Morgnic. — Le Ministère de l'Air doit être indépendant; en Angleterre, l'armée aérienne est indépendante. Le gouvernement doit avoir en mains l'aviation de bombardement de représaille.

M^r le Bail. — Le projet tend, en somme, à ratifier un décret. Restons-en à ce décret. Nous pourrions demander au Ministre de nous exposer exactement ses besoins, et de nous dire comment il s'en est expliqué vis-à-vis de son collègue de l'Air.

Nos avions de bombardement sont insuffisants, tant par le rayon d'action que par la puissance des projectiles et la vitesse. L'Italie et l'Angleterre nous dépassent sur ce point. Des améliorations ont été annoncées voici un an. Il faut savoir du ministre ce qu'il en est devenu.

M^r le Président. — Posez lui la question à l'occasion du débat sur ce projet, qui doit soulever mardi.

M^r Tissier. — L'aviation gaspille trop de crédits; les exemples abondent. D'autre part, il est bien permis de signaler que l'on trouve "un peu de tout" dans les corps de l'aviation. Or nous avons, à l'Armée et à la Marine, des corps de techniciens remarquables, notamment en matière de constructions. Si on les utilisait pour l'aviation, on pourrait faire des économies. Actuellement, notre aviation ne répond ni aux dépenses engagées pour elle, ni aux besoins.

M^r Hachette. — Il faut qu'on nous dise exactement les besoins de la

maritime au point de vue de l'aviation.

M^r le Bail. - Interroge par moi M^r Paulieu, alors Ministre, m'a fait une réponse par lettre que je n'ai pas jugé satisfaisante.

M^r le Président. - Ces questions pourront être posées à l'occasion du débat de mardi.

M^r Pujes. - Il ne s'agit pas tant du nombre de nos avions que de leur comparaison avec ceux de l'étranger. J'ai pu, en Italie, constater que notre situation était épouvantable.

M^r Tissier. - Nous pourrions nommer une sous-commission qui étudierait cette question de l'aviation maritime, entendrait les intéressés. Et alors nous porterions le débat à la future.

M^r le Moignic. - Il faudra aboutir un jour à la création d'un Ministère de Défense Nationale.

Une sous-commission composée de MM^{rs} Rio, Tissier, Begeon, Martin-Binaston, le Bail, le Moignic, Hachette, et composée, avec mission d'étudier, pendant les vacances, la question de l'aéronautique maritime.

Les conclusions de l'avis de M^r le Bail sont adoptées. M^r le Bail se autorise à déposer son avis.

M^r le Président. - En attendant que la sous-commission ait pu mettre la question au point, nous pourrions nous borner, au cours du débat de mardi, à formuler des réserves.

Compagnie Transatlantique. -

L'exposé de M^r Brindeau sur la Compagnie Transatlantique est remis à la prochaine séance.

Afrique du Nord.

M^r le P^r fait connaître que M^r le Général Mennig sera entendu par la C^o à la prochaine séance, sur son voyage en Afrique du Nord et l'état de la défense de côtes.

La séance est levée à 16 heures 30

14^{ème} séance.

mercredi 5 juillet 1933.

Présents. MM^{rs} Rio, Bergeon, Veyssière, Gasquet-Duparc, le Jorcen, Cabard-Danneville, Dudouyt, Hachette, Kery, Pujé, J. Hennessy, Luen.

Combustibles liquides

La séance est ouverte à 16 heures.

M. le Président : La construction des réservoirs à mazout est actuellement arrêtée, faute de crédits. Les crédits d'anticipation de 30 millions dont on nous avait parlé ont déjà été utilisés et la situation est très grave, tant au point de vue de la défense nationale qu'au point de vue social, à cause du chômage qu'entraîne l'arrêt de ces travaux. En Tunisie, par exemple, ce chômage est déjà considérable. Lorsque nous avons voté la loi de finance, nous savions que la construction des réservoirs à combustibles liquides ne pourrait pas être entreprise sans qu'on recoure à l'outillage national. Or le projet d'outillage national ne viendra pas et les constructions en cours seront interrompues. Les fournisseurs ne sont pas payés, malgré les promesses qu'ils avaient reçues de paiements échelonnés. Comment faire ? Il est trop tard pour interpellier et il est impossible de demander des crédits nouveaux. Le seul moyen est de faire jouer la loi de 1922 qui permet au gouvernement d'engager des crédits pour les besoins de la défense nationale.

M. Cabard & Danneville : La situation est si grave qu'il faudrait se hâter de déposer une demande d'interpellation.

M. le Président : Par la loi de 1929, le ministre est autorisé à dépenser 75 millions en l'absence des Chambres hors du budget. On pourrait ainsi passer le temps des vacances. Les travaux ne seraient pas arrêtés, mais que cette alerte soit pour nous une leçon ! Un constructeur me racontait que ses banques lui avaient offert 2 millions $\frac{1}{2}$ de crédit, remboursables au 1^{er} Juillet, sur le vu des lettres du Ministère de la Marine. Si le Ministère ne tient pas ses engagements, ce constructeur est obligé de licencier ses ouvriers et sera mis en faillite.

M. Hachette : Il faut saisir de la question le Président du conseil.

M. Bergeon : Lorsque les crédits de la Marine ont été amputés, le Président du Conseil nous a dit que si des besoins indiscutables se présentaient il demanderait que de nouveaux crédits soient ouverts.

M. le Président : Je verrai le Président du Conseil et je tiendrai la Commission au courant.

COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE.--

M. le Président : La Commission des Finances ne distribuera son rapport sur la Compagnie Transatlantique que vendredi matin. Notre collègue, M. Brindeau, frappé par un deuil récent, ne pourra pas assumer le rapport dont il était chargé. Il faut donc lui désigner un remplaçant.

M. Rio est désigné comme rapporteur suppléant.

M. le Président : Il faut que ce projet soit voté. Il est d'ailleurs fort bien étudié et la réorganisation de la Compagnie s'impose.

MONOPOLE DES PETROLES.--

M. le Président : Nous avons déposé une proposition de loi tendant à faire nommer un membre de la commission de la Marine à la Commission du Monopole des Pétroles. La Commission devra donc désigner un de ses membres à notre séance de vendredi prochain.

ARMEMENTS LIBRES.--

M. le Président : Le projet de loi Tasso/ (protection à l'armement libre) viendra peut-être brusquement devant le Sénat. Nous pourrions, dès maintenant, désigner un rapporteur provisoire.

M. Bergeon : Il faut aller prudemment. Ce projet nouveau a des incidences imprévues.

M. Hennessy : Il est dangereux de subventionner l'armement libre.

M. le Président : L'armement français est handicapé par rapport à l'armement étranger. On ne peut certes pas revenir sur ce qui

-3-

a été fait et ralentir l'application des lois sociales, mais actuellement la marine marchande ne peut pas exploiter dans les conditions où elle se trouve.

M. Hennessy : Il est bien vrai qu'on a eu tort d'appliquer la loi de huit heures à la marine marchande qui est du reste la seule marine dans ce cas.

M. Rio est nommé rapporteur pour avis du projet de loi sur l'armement libre.

La séance est levée à 16 heures 35

15^{ème} séance

jeudi 6 juillet

Présidence de M. Rio

Etaient présents : MM^{rs} Rio, Lemery, Tisser, Balz. Chevalé, Hachette, le Gorgeu, Audouyt, Bergeon, Giordan, Cabart-Danneville.

La séance est ouverte à 14 heures 30

Compagnie Transatlantique.

M. le Président donne lecture du rapport au fond et du rapport pour avis, qu'il a établi en remplacement de M. Rio sur Brindeau sur le projet de loi concernant la reorganisation de la Compagnie générale Transatlantique, ainsi que du rapport sur le projet de loi autorisant le Ministre de la Marine Marchande à passer une convention avec la Compagnie générale Transatlantique.

M. Bergeon : L'article 8 porte que les marchés supérieurs à 100.000 Francs seront soumis à l'approbation du ministre de la Marine marchande et que les marchés de fournitures seront passés par appel à la concurrence. Or, M. Léon Meyer et M. Frot se sont élevés contre les abus des marchés de fournitures et avaient pensé que ces marchés devraient être passés par adjudication, qui donne plus de garantie que l'appel à la concurrence. Il me semble que le mieux serait de dire qu'en principe les marchés seront soumis à l'adjudication et que, si le ministre n'est pas satisfait des prix ainsi obtenus, il décidera de faire appel à la concurrence. C'était là l'idée de MM. Meyer et Frot. Je propose que nous la reprenions pour éviter les abus.

M. Lemery : Si nous modifions le texte, il retournera devant la Chambre, ce qui est actuellement imprudent. Certes, il faut un contrôle sérieux, mais le système des adjudications ne donne guère plus de garanties que les autres, car les adjudications

se font trop souvent après entente entre les fournisseurs. Le projet qui nous est soumis apporte les éléments d'un contrôle sérieux. Nous devons nous y rallier.

M. le Président : L'appel à la concurrence ne laisse ne ligne que les fournisseurs sérieux. Néanmoins, la question posée par M. Bergeon est intéressante et méritera d'être soumise au ministre.

M. Hachette : Les ententes entre les fournisseurs ont pour résultat que l'adjudication est faite à prix trop élevé.

M. Tissier : Quelle est la situation des titres de la Compagnie Transatlantique ?

M. Lémery : Le Comité a réuni les actionnaires, les obligataires, les représentants de la Compagnie et ceux du Ministère. Un règlement a été envisagé.

M. Tissier : Certains membres de l'ancien Conseil d'administration avaient formé un comité et l'Etat devait recevoir tous les titres qu'ils détenaient. Actuellement ils les ont encore.

M. Lémery : Juridiquement, l'Etat ne peut guère forcer des actionnaires à se dessaisir de leurs titres. L'égalité des actionnaires est un principe sur lequel on ne peut revenir.

M. Tissier : C'est pourtant ce que prévoyait le projet.

Les conclusions du rapport de M. Rio sont adoptées. Les rapports seront déposés.

Protection

~~PROTECTION~~ / A L'ARMEMENT.-

M. le Président donne lecture de son rapport ~~sur~~ *fait par* ~~au sujet de la proposition de loi tendant à la création de mesures~~ *de protection en faveur de la marine marchande en vue de diminuer le chômage.*

M. Lémery : Il faut venir en aide à la marine qui est actuellement handicapée par l'application des lois sociales. Le seul remède serait de renoncer à ces lois, comme l'ont fait les autres marines. Le système que nous propose le projet en question est mauvais. De telles générosités sont dangereuses. On nous propose en somme d'aider la marine marchande en favorisant la vie chère. Je voterai néanmoins ce projet car il faut venir en aide à notre armement.

M. le Président : En 1919, M. Pierre Dupuy avait dit que si la

loi de huit heures n'était pas appliquée internationalement à la marine, il faudrait donner des compensations aux armateurs. J'ajoute, pour l'avoir tenté moi-même en 1922, qu'il est impossible de revenir en arrière et de renoncer à l'application de la loi de huit heures dans la marine marchande.

M. Tissier : Pourquoi ne pas attendre le mois d'octobre pour voter un projet de ce genre?

M. le Président : D'ici là 300.000 nouvelles tonnes seraient désarmées. Si nous ne faisons pas quelque chose dès maintenant nous n'aurons plus de marine marchande dans un an. La proposition de M. Tasso a déjà été déposée en novembre dernier.

~~La proposition de M. T~~

Les conclusions du rapport de M. Rio sont adoptées.

ORDRE DU MERITE MARITIME.--

M. Brindeau est nommé rapporteur ^{projet} de loi, tendant à modifier les articles 3 et 4 de la loi du 9 février 1930 instituant un ordre du mérite maritime.

COMMISSION DES PETROLES.--

M. Hachette est désigné par la commission pour représenter la Commission.

OPERATEURS RADIOTELEGRAPHISTES.--

M. Baln. Chevaye donne lecture d'un rapport supplémentaire sur le projet de loi, la proposition de loi fixant le statut des opérateurs radiotélégraphistes à bord des navires de commerce de pêche ou de plaisance.

La séance est levée à 15 heures 30.

SEANCE DU VENDREDI 7 JUILLET 1933

LA SOUS-COMMISSION DES SINISTRES.-

Présidence de M. Bergeon

Etaient présents : M^{rs} Bergeon, Cabard, Danneville,
Tissier, Lémery, Garnier-Duparc.

La séance est ouverte à II heures.

M. Lémery donne lecture de son rapport.

M. le Président fait observer qu'il est peut-être inopportun d'insister sur le pourcentage des pertes dans la marine française et dans les marines étrangères puisqu'il s'équilibre sensiblement.

Le texte de M. Lémery est pourtant maintenu.

M. Cabard ~~Danneville~~ : Le rapport de M. Lémery fait allusion à la mise à l'eau défectueuse des embarcations à bord du "Georges Philippar". Je peux rappeler à ce sujet que récemment j'ai pu constater, sur un paquebot, que les chaloupes ne pouvaient être mises à l'eau, les poulies étant bloquées par la peinture, que, d'autre part, le matériel anti-asphyxiant était très difficile à atteindre et que les marins ne savaient guère s'en servir. Un exercice d'incendie dans une soute, avec masque, a eu lieu devant nous et nous avons pu constater qu'il était loin d'être impeccable. Je demande à notre rapporteur d'insister particulièrement sur ces questions de matériel.

La partie du rapport de M. Lémery relative au récit de l'incendie du "Georges Philippar" est adoptée après un échange d'observations entre MM Garnier du Parc, Lémery, Tissier et Cabard ~~Danneville~~.

La partie du rapport relative aux responsabilités

personnelles est adopté. Sur observation de M. Tissier, le passage du rapport relatif aux contradictions dans les déclarations de M. Valentin est supprimé.

Les conclusions relatives à l'installation électrique, assez caractéristique, et à ses inconvénients sont adoptées, après des observations techniques de M. Tissier.

Le passage relatif à l'insuffisance des moyens d'extinction est supprimé. Le passage relatif aux améliorations à apporter est adopté après un échange de vues entre M. Lémery et M. Tissier.

La séance est levée à midi 50.

SEANCE DU VENDREDI 7 JUILLET 1933

Présidence de M. Rio

Etaient présents : M^{rs} Rio, de Kerquélec, Bergeon, Giordan, le Gorgeu, Hachette, Lémercy.

La séance est ouverte à 17 heures.

M. le Président : Le Ministre de la Marine marchande nous demande d'urgence d'examiner quelques projets avant le départ en vacances.

La loi sur le crédit maritime vient à expiration le 1^{er} août et un projet est déposé qui demande la continuation du crédit pour quatre années. Les ministres des finances et du budget ont approuvé ce projet. Il faut que nous le votions. Ce ne sera d'ailleurs qu'un geste car les armateurs n'ont guère envie d'entreprendre de nouvelles constructions. L'article 6 de ce projet prévoit d'ailleurs que les crédits seront suspendus si une réorganisation générale de la marine marchande n'intervient pas avant le 1^{er} Août 1934. C'est une disposition excellente.

Je demande à la commission, si ce projet est déposé avant les vacances, qu'elle m'autorise à le rapporter favorablement.

Il en est ainsi décidé.

M. Rio est également autorisé à rapporter favorablement, au cas où il serait déposé prochainement, un projet

et un autre projet tendant à modifier certaines dispositions du régime des retraites des marins du commerce.

Personnel des C^{ies}
ou (TECHNIQUE SUBVENTIONNÉES).

M. le Président : M. Tasso m'a demandé d'insister auprès de notre collègue M. le Gorgeu, rapporteur, pour que soit adopté le projet de loi accordant un statut au personnel technique des C^{ies} subventionnées. Nous avons entendu les intéressés qui ne nous ont pas caché ce qu'ils attendaient réellement de ce projet, à savoir de devenir "un peu fonctionnaires".

M. le Gorgeu : Etant donné ce que nous avons voté pour la Compagnie Transatlantique qui accorde un statut au personnel sédentaire, je crains que nous ne soyons forcés de voter également un statut pour les autres compagnies subventionnées.

M. de Kerguezec : Ce statut est-il bien nécessaire ?

M. le Président : Ce texte créerait certainement des difficultés puisque, dans une compagnie comme les Messageries Maritimes, ou les Chargeurs Réunis, on trouve en réalité deux compagnies, l'une contractuelle et l'autre qui ne l'est pas. La question n'était pas la même pour la Compagnie Transatlantique qui sera uniquement une compagnie contractuelle.

M. le Gorgeu : Le Ministère est favorable au projet.

M. le Président : Si nous obtenions du Sénat qu'il vote ce texte, peut-être M. Tasso obtiendrait-il plus facilement de la Chambre qu'elle vote le projet sur l'aide à l'armement libre. La Commission est-elle d'avis que ce texte soit rapporté favorablement ?

(Assentiment)

SEANCE DU MERCREDI 25 OCTOBRE 1933

Présidence de M. Rio

La séance est ouverte à 15 heures.

Etaient présents :

MM^{rs} Rio, Cabard-Anneville, Brindeau, Giordan,
~~Girard~~, Bergeon, Babin-Chevaye, Martin-Bruchon,
Saurin, Hachette, Tisser, Duplantier, Evén, Léon Bon,
Le Méry, Le Gorgeu, Veyrier, Leblanc.

ORDRE DU MERITE MARITIME.-

M. Brindeau est nommé rapporteur du projet de loi.

PILOTAGE DANS LES EAUX MARITIMES.-

M. Hachette est nommé rapporteur.

RETRAITES DES MARINS DU COMMERCE.-

M. Cabard d'Anneville est nommé rapporteur.

PERTE D'EQUIPEMENTS.-

M. Cabard d'Anneville est nommé rapporteur

COMMISSION DES PETROLES.-

M. Hachette : La commission de la Marine m'a désigné pour la représenter à la Commission du Monopole des Pétroles. Cette commission est bornée jusqu'à présent à un travail d'information. Elle a voulu chiffrer ce que coûterait la reprise par l'Etat des organisations actuellement existantes et l'exemple de l'Espagne a fait réfléchir ceux qui auraient pensé à une reprise sans indemnité. On a vu en effet, lorsqu'a été établi en Espagne le monopole, l'Angleterre et l'Amérique protester et réclamer des indemnités pour leurs nationaux. La France en a obtenu également. Quand il a été question d'établir en France le monopole du pétrole, l'attaché commercial britannique a fait à Paris des démarches pour défendre par anticipation les droits de ses nationaux.

La Commission a entendu les Ministres de la Guerre, de la Marine et de l'Air. La Marine a fait valoir la médiocrité de nos stocks et les charges imposées à la Marine en temps de guerre. L'Air et la Guerre n'y ont pas élevé d'objections particulières.

La dernière séance de la commission a été dominée par la déclaration de M. Binot, directeur de l'Office des Pétroles, en faveur d'une politique de non monopole.

La commission va maintenant étudier divers projets. Le premier tendant à l'établissement d'une régie intéressée, le second à la création de deux sociétés nationales.

Je me suis rallié, pour ma part, à la formule de M. Messimy : chercher d'abord à bien établir les répercussions qu'aurait l'établissement d'un monopole sur notre ravitaillement en Angleterre.

Actuellement, il est difficile de dégager des travaux de la commission une impression générale. Je crois pouvoir dire qu'on

aboutira finalement à un régime analogue au statu quo, avec des améliorations de détail.

M. Tissier : Il n'y a dans la commission que deux partisans du monopole, ils sont d'ailleurs décidés à porter la question devant la tribune.

M. le Président : La Commission remercie M. Hachette et compte sur lui pour la tenir au courant des travaux de la Commission du Monopole du Pétrole.

SOUS-COMMISSION DE L'AERONAUTIQUE.-

M. le Président : D'ici deux ou trois semaines, la sous commission pourra apporter ici le résumé des travaux qu'elle poursuit actuellement.

PROGRAMME NAVAL.-

M. Lemery : Il serait bon que le Président de notre commission allât voir le plus vite possible le nouveau ministre de la Marine pour savoir où en sont les constructions. Il faut que nous soyons éclairés et nous devons être plus vigilants que jamais. Nous aurons peut-être à faire un effort pour une reprise des constructions au rythme prévu.

M. le Président : J'adresserai un questionnaire au ministre de la Marine pour qu'il puisse venir y répondre devant nous.

M. Tissier : Si remarquable que soit le personnel de notre aviation, il ne peut faire tout ce qu'il voudrait à cause d'un matériel à peu près inexistant. C'est ainsi que nous avons à Cherbourg des avions dont le rayon d'action ne s'étend même pas jusqu'au Havre. Les avions de Toulon ne peuvent pas aller jusqu'en Italie. La question se complique de trop de discussions entre l'Armée, la Marine et l'Aéronautique. Il y aurait toute une remise en ordre à organiser. Je suis revenu écoeuré d'un voyage d'étude. A Cherbourg il n'y a que six avions et quatre canons anti aériens. Nous sommes égorgés par les fabricants d'appareils. La politique des prototypes a été ruineuse et elle a malheureusement fait ses preuves. Les constructeurs étaient payés moins cher quand on leur commandait un prototype qu'ils ne dépensaient pour l'étudier et le construire. Aussi imposaient-ils leur loi. C'est la concurrence qui permettra seule d'abaisser les prix. Il faut donc créer une usine régulatrice qui appartiendra à l'Etat. Les arsenaux pourraient jouer ce rôle et, pour les pièces détachées, notamment, établir des prix témoins.

M. Lémery : Un inspecteur des finances a établi un rapport sur ces questions qui révèle des faits scandaleux. Il faut que nous

-3-

connaissions ce rapport.

M. le Président : La sous-commission de l'Aéronautique se réunira d'urgence et la question sera inscrite à l'ordre du jour de la commission. Cette sous-commission est composée du Président, des vice-présidents et de MM. Hachette, Tissier, Le Moignic et Le Bail.

M. le Président : Les anciens élèves des Ecoles techniques supérieures de la Marine ont demandé à être entendus par la commission. Je crois plus simple que je les reçoive personnellement pour aller plus vite. (Assentiment)

La Séance est levée à 15 heures 40

SEANCE DU MARDI 14 NOVEMBRE

Présidence de M. Rio

La séance est ouverte à 14 heures 30

Etaient présents : MM. Rio, Cabard-Anneville, Brindeau, Giordan, Giraud, Bergeon, Balin-Cheraye, Saurin, Hachette, Tisser, Duplanter.

PERSONNEL TECHNIQUE SUBVENTIONNE.-

M. Le Gorgeu ayant été appelé au gouvernement, M. Cabard d'Anneville est nommé rapporteur à sa place du projet de loi sur

AERONAUTIQUE

M. le Président ; Votre sous commission a enquête sur l'aéronautique de marine et a abouti à ce résultat que nous ne possédons actuellement pas grand chose. La sous commission estime que le moins qu'on puisse exiger du gouvernement c'est qu'il donne au pays un matériel en rapport avec les sommes qu'il dépense.

Actuellement, on fabrique encore du matériel sur des modèles de 1928. Le rapport de l'inspecteur des finances Campion montre que la situation est d'ailleurs tout aussi grave pour l'aéronautique terrestre que pour l'aéronautique maritime. Il faut rappeler le gouvernement à la conception de ces devoirs. 9 milliards ont été dépensés depuis la création du ministère de l'Air, alors qu'en Italie pour des résultats meilleurs des sommes égales aux deux tiers ont suffi. Plutôt que de convoquer le Ministre de l'Air devant la commission, nous nous proposons de traiter cette question en séance publique par une interpellation au Président du Conseil et au Ministre de l'Air. Ainsi seront dégagées nos responsabilités. Si la Commission nous approuve, je lui demande de désigner un

de désigner un ou plusieurs interpellateurs. Au reste, le Général Bourgeois, président de la Commission de l'Air a l'intention d'interpeller à la même occasion.

M. Martin Binachon : Depuis le rapport de M. Campion, le ministère de l'Air a pris trois décrets qui remédient en partie à la situation.

M. le Président : Oui, mais cette situation est elle que, ou bien il y a impéritie et négligence, ou bien peut-être d'autres faits plus graves. Il est inadmissible que certains marchés aient été passés aux prix où ils ont été passés. Le Ministère de l'Air n'est peut-être pas responsable de la situation, mais il a en main depuis six mois le document auquel j'ai fait allusion. La question est trop grave pour qu'elle puisse être traitée en vase clos.

M. Tissier : Les faits regrettables qui se passent au Ministère de l'Air tiennent à ceci que ce ministère n'a pas les vieilles traditions qui sont en honneur à l'Armée et à la Marine. Il s'agit d'un ministère neuf, constitué de bric et de broc et qui manie des millions. Des fautes ont été commises, on s'est laissé aller à certaines facilités. Il faut arrêter cet état de choses, mais pour une question aussi grave, peut-être vaut-il mieux d'abord essayer d'obtenir des satisfactions de la bonne volonté du gouvernement. Cela ne nous retardera pas et si nous n'obtenons pas ce que nous voulons, nous porterons la question à la tribune.

M. Bergeon : Nous avons étudié cette question depuis 1931. Nous avons montré une mansuétude excessive, nous avons entendu les ministres et nous en sommes toujours au même point. Il faut aujourd'hui en finir. Nous n'obtiendrons du ministre aucun engagement précis si nous ne parlons pas à la tribune. Nous pourrions d'ailleurs nous y montrer modérés et ne dire que le strict nécessaire.

M. Giordan : Le ministre a-t-il été mis au courant des résultats de l'enquête menée par la sous-commission ?

M. Tissier : Cette sous-commission a été créée pour déterminer la situation exacte de l'aviation maritime et de la Défense contre avions. Elle établira un rapport exprimant ses désirs. Si nous communiquons ce rapport au gouvernement, il pourra en délibérer. Nous pouvons être fixés sur ce point dans quinze jours. Si nous n'avons pas satisfaction, nous porterons la question à la tribune.

M. le Président : Le ministre a d'ailleurs sous les yeux des documents comme le rapport Campion, beaucoup plus sévère encore que le rapport que nous pourrions lui transmettre. Nous vou-

drions obtenir notamment, pour la Marine, l'autonomie dont elle a besoin.

M. Tissier : En effet, le but de notre action doit être d'obtenir d'abord que l'on donne à la Marine les avions qui lui sont nécessaires et ensuite de critiquer les méthodes du Ministère de l'Air. C'est le premier de ces deux résultats qui est le plus important.

M. Bergeon : Nous n'avons pas à craindre un débat public. L'étranger sait très bien où nous en sommes et il faut maintenant que nous mettions le gouvernement en face de ses responsabilités.

M. le Président : La commission veut-elle désigner un interpellateur sur la question de l'aviation et spécialement de l'aviation de chasse ? (Assentiment).

M. Bergeon est désigné comme interpellateur.

La séance est levée à 15 heures 10

Séance du 6 décembre 1933

Présents: MM. Rio, Martin-Binachon, Hachette, Dudoigt, Villault-Duchesnois, Lénery, Bergeon, Even, de Kerquize, de la Grange, Garnier-Duparc, Veyssière.
Excusé: M. Tissier.

Présidence de M. Rio

La séance est ouverte à quinze heures

Communication d'une lettre de M. le Président du Sénat.

M. le Président donne lecture d'une lettre de M. le Président du Sénat par laquelle il demande que, pour alimenter régulièrement l'ordre du jour des séances du Sénat, les rapports sur les projets ou propositions de loi renvoyés aux commissions, soient déposés le plus rapidement possible.

M. le Président invite les rapporteurs désignés sur différents projets à faire diligence pour déférer au désir exprimé par M. le Président du Sénat.

La commission décide qu'il sera demandé au Sénat de prononcer la

question préalable sur le projet n° 24 (année 1930), devenu sans objet.

M. Lémery indique qu'il a déposé un rapport sur la question de l'incendie du Georges-Philippart; la question de l'Atlantique n'a pas été traitée; mais les conclusions, en ce qui concerne les mesures de sécurité à prendre, peuvent s'appliquer à l'un comme à l'autre cas. En conséquence, la commission décide de demander l'inscription de l'affaire à l'ordre du jour d'une prochaine séance du Sénat.

Organisation de l'aéronautique maritime.

M. le Président. - La commission avait donné mandat à M. ^{Bugeon} ~~Bimpeau~~ d'inter-
-peller M. le ministre de la marine sur l'organisation de l'aéronautique
maritime. J'ai vu M. le ministre de la marine qui a insisté pour être entendu
par la commission avant que ne soit discutée cette interpellation. Il me voit

aucun inconvénient à ce que soient posées à la tribune les conditions qui sont celles de notre aviation; mais il lui répugnerait d'y faire connaître ses intentions sur le sujet de la régénération de notre aviation maritime.

Je l'ai vu. Il m'a dit que M. Tissier, à la suite d'un entretien qu'ils ont eu, consent à ne pas demander que soit fixée la date de l'interpellation qu'il a l'intention de déposer, avant que ^{la} votre commission n'ait entendu M. le ministre de la marine.

Nous l'entendrons donc; mais j'ai dit à M. le ministre de la marine que cette audition ne modifiera nullement pas notre sentiment, et que la commission vaudra nous dire, pour dégager sa responsabilité, que la question soit traitée en séance publique. M. le ministre de la marine a néanmoins insisté pour que nous l'entendions. Dans ces conditions, nous

pourrions peut-être l'entendre mercredi prochain (Assentiment)

Régime du pilotage dans les eaux maritimes.

M. Hachette donne lecture de son rapport sur le pilotage dans les eaux maritimes. Les termes en sont approuvés par la commission, et M. Hachette est autorisé à déposer son rapport.

Monopole du pétrole.

M. Hachette.. Depuis le dernier compte rendu que j'ai donné, la commission des pétroles a mis fin à la période des ses travaux d'information, le représentant du ministère des affaires étrangères ayant exposé dans quelles conditions le monopole du pétrole avait été institué en Espagne, à quelles protestations diplomatiques cette institution avait donné lieu de la part de certaines puissances et l'attention avec laquelle ces mêmes puissances suivent la question de l'institution du monopole des

pétrole en France.

La commission a déjà émis deux votes : le premier, acquis à l'unanimité, a décidé qu'en aucun cas, le régime à instituer ne devrait être inférieur au régime actuel, en ce qui concerne le contrôle de l'Etat; le second a repoussé, à une forte majorité, la proposition faite par M. Baron, d'instituer, pour le pétrole, un monopole semblable à celui des poudres. Au préalable, la question s'était posée de savoir si les fonctionnaires voteraient selon leur opinion personnelle ou conformément aux vœux du département qui les a désignés. Il a été décidé qu'ils voteraient selon leur opinion personnelle, exception faite pour le représentant du ministère du budget qui avait reçu mandat impératif de s'abstenir, dans les sentiments qui pourraient avoir pour conséquence d'imposer à l'Etat de nouvelles charges.

La commission a, ensuite, entendu un exposé de M. Laisant qui a proposé :

- en premier lieu, la création d'une société nationale pour l'importation du pétrole, à laquelle serait accolée une société pour le raffinage.

- en second lieu, le régime de la régie intérieure.

Je crois que ces deux propositions seraient repoussées.

D'autre part, j'ai déposé, avec M. Boinis-Champeaux, une motion pour le maintien du régime actuel. J'estime que, le pétrole provenant de l'étranger, nous n'avons pas les mains libres; de plus, se pose la question de l'indemnisation des intérêts privés qui seraient lésés. Il n'y a donc pas lieu, à mon sens,

d'instituer le régime du monopole, ^{puisque il ne} ~~que~~ nous donne pas tous apaisements, en ce qui concerne la défense nationale, ^{puisque il n'est pas certain, que les recettes seraient accrues, et puisque il ne serait pas plus satisfaisant, pour les consommateurs, que le régime actuel.} Je continuerais donc pour ma part à voter, comme je l'ai fait jusqu'ici, contre le monopole.

le pétrole. (Assentiment unanime)

le Président.. Je vous remercie du soin que vous prenez de nous rendre compte des travaux de la commission du pétrole et de la fidélité avec laquelle vous vous efforcez

de faire prévaloir les vues de la commission de la marine. (IB)

Léon.. Il convient d'autant plus de se méfier de l'économie dirigée ou contrôlée que cela se traduit par des nominations de fonctionnaires dans les conseils d'administration.

Construction navale

le Président.. Au lendemain de la guerre, le Gouvernement a poussé l'industrie de la construction navale à se développer. Elle était en mesure de construire annuellement 500.000 tonnes; or, depuis 1924, les commandes n'ont pas dépassé 100 ou 120.000 tonnes, et c'est là les faillites et les engorgements auxquels nous avons assisté.

La situation n'est cependant pas éclaircie, le nombre des chantiers de construction navale n'a pas diminué. Cette situation difficile avait provoqué, en 1931, la création d'un consortium des constructions navales, qui devait étudier les remèdes possibles; en fait, on n'a pas abouti. Il y a quelques semaines, le Gouvernement a fait savoir ^{par une lettre adressée} au consortium et au syndicat des constructeurs, d'une part que certains chantiers ne recevraient plus de commandes de l'Etat, soit dès maintenant, soit à partir du 1^{er} janvier 1934, soit à partir du 1^{er} janvier 1936, d'autre part qu'un certain nombre d'entreprises devaient obligatoirement fusionner sans peine de ~~se soumettre~~ ^{ne plus recevoir} les commandes de l'Etat.

Un tel procédé est inadmissible. En ne se mettant pas d'accord avec le Consortium pour éviter de causer des dommages à l'épargne, le Gouvernement s'est livré à un acte d'expropriation sans indemnité. En, ligabiment, seul le

Parlement a le droit de prononcer une expropriation sans indemnité;
mais, en l'espèce, il s'agit d'une opération faite au bénéfice d'intérêts privés.

Les chantiers qui ont vu frapper ne pourront pas se relever, ainsi que le prouve
l'exemple des Chantiers navals de Caen.

Cette entreprise avait passé un contrat avec la Pologne pour la construction
d'un mouilleur de mines, au prix de 40 millions. Le ministre de la marine
marchande n'ayant pas appelé cette entreprise à soumissionner à une com-
mande de l'Etat français, la Pologne a écrit qu'elle ne pouvait pas confirmer
sa commande. Je suis intervenu auprès de l'amiral Darlan et les Chantiers
navals de Caen ont été appelés à soumissionner. Cependant, après l'envoi de la
lettre dont j'ai parlé tout à l'heure, la Pologne, avertie par des concurrents de cette
entreprise, a retiré sa commande. C'est inadmissible, je le répète, que le Gouvernement

ait pris une position qui constitue une entrave à la liberté du travail.

Il conviendrait peut-être de demander à M. le ministre de la marine maritime de venir donner à la commission des explications sur ce sujet.

(Assentiment)

M. Lénery. - J'étais au courant de cet incident; j'en ai saisi M. Stern, qui m'a répondu qu'il venait de prendre possession de ses services. M. Stern a disparu; j'ai renouvelé, auprès de M. Frot, mes demandes écrites d'explication. Je crois qu'il faut porter la question à la tribune. En tout cas, si je n'obtiens pas de réponse, je renouvelerai ma demande.

M. Brindeau. - On a parlé de la fusion des deux chantiers du Havre; mais aucune assimilation entre eux n'est possible.

M. Martin-Prinache. - Il faut demander à M. le ministre de la marine maritime de venir s'expliquer.

M. Hachette... Nous pourrions profiter de sa présence pour lui demander où en est la question des réservoirs.

M. Lénier... Tous les travaux de Bizerte seront achetés le 20 décembre; il faudra licencier 1.800 ouvriers tunisiens.

M. Hachette... Les crédits nécessaires ont été distraits du budget pour être reportés dans le projet d'outillage national. Il faut poser la question.

M. le Président... La question sera posée.

La séance est levée à 16 heures quinze minutes.

SEANCE DU 13 DECEMBRE 1933

Présidence de M. Bergeon, vice Pt

La séance est ouverte à 15 heures.

Etaient présents : *M. M. Bergeon, Evén, Harkn. Brinckon, de Camas, Tissier, Puyès, James Hennery, Brindeau, Herig, Lemery, Rio.*

AERONAUTIQUE MARITIME.-

M. Tissier : L'aviation est, aujourd'hui, la clé de la guerre. Aussitôt une déclaration de guerre, il faut que la Marine puisse accomplir toute sa mission : empêcher les surprises et défendre les points délicats. Il faut donc que les amiraux en chef puissent mettre des escadrilles à la disposition des escadres. A la suite d'une enquête sur le littoral, j'ai constaté que notre marine n'avait pas les moyens de remplir réellement sa mission, et qu'un personnel excellent n'était en possession que d'instruments inférieurs en nombre et en qualité. Il est regrettable qu'une certaine mystique de l'Air ait amené à retirer l'aviation à la Marine. On voit là une mauvaise organisation des ministères et de leurs rapports entre eux. Les préfets maritimes ne disposent pas d'aviation de chasse et les amiraux n'ont même pas sous leurs ordres les escadrilles embarquées.

Pourtant la défense des navires contre l'aviation ennemie est essentielle. A tous égards, l'aviation peut battre la marine. Il faut donc que la flotte puisse conjuguer ses efforts avec l'aviation. La coordination normale des forces exige que dès le temps de paix soient sous les ordres de l'amiral commandant en chef. Si on ne lui remet qu'en temps de guerre les éléments de combat dont il a besoin, il ne sera pas préparé à les utiliser. A Toulon ni à Brest on ne peut espérer une liaison efficace entre l'aviation de chasse qui est aujourd'hui autonome et l'artillerie anti-aérienne. Il faut que l'aviation maritime soit aux mains d'aviateurs habitués à la mer et qui soient vraiment des pilotes marins. Les grandes manoeuvres combinées de

l'escadre, de l'aviation embarquée et de l'aviation autonome qui ont eu lieu récemment n'ont été qu'un simple spectacle qui n'a permis de rien conclure. On a réduit en France le budget de l'Air mais l'Angleterre et l'Italie ont un budget inférieur au nôtre et ont pourtant obtenu des résultats bien meilleurs. Chez nous, on s'est obstiné dans une politique de prototypes qui n'était peut-être utile qu'aux constructeurs d'appareils. Les avions de série, les pièces de rechange et les accessoires ont été payés à des prix excessifs. Il faudrait créer un atelier régulateur entre les mains de l'Etat, qui limiterait ces prix. On a réussi cette opération pour les obus de la marine et on a pu ainsi réduire leurs prix de 50 %.

L'aviation embarquée sur le "Béarn" et le "Commandant Teste" est insuffisante. Les appareils ne tiennent pas la mer assez longtemps et ne dépassent pas 180 kilomètres à l'heure. Il est indispensable qu'on ait des appareils qui puissent détruire les avions de surveillance ennemie et il faut que la Marine dispose, pour ses convois, d'avions de chasse rapides. Or elle n'en a actuellement aucun et aucun n'est prévu. Tous les instruments dont nous disposons sont insuffisants. Les officiers de marine réclament, pour les torpilleurs, des avions rapides spécialisés, faisant 300 ou 350 kilomètres au moment de l'attaque. En temps de guerre, notre aviation serait parfaitement impuissante. Il en va de même à Cherbourg que sur la Côte d'Azur.

A 15 HEURES 45, M. RIO PREND LA PRESIDENCE.

M. Tissier : La situation à Cherbourg est absolument insuffisante. Il n'y a qu'un semblant de défense dans une région qui est d'une importance considérable. A Dunkerque et à Calais, il en va de même. A Brest, qui est un nid militaire que des avions amenés sur bateau peuvent bombarder facilement, la protection est insuffisante. Le commandant de cette région ne dispose d'aucune escadrille de chasse, de reconnaissance, ni de bombardement. A Bordeaux, la Marine n'a rien non plus. Au lieu de construire des bases nouvelles, on ferait mieux d'utiliser au mieux celles qui existent déjà. L'escadre de Lorient n'est pas armée. A l'île d'Oléron, la situation n'est pas meilleure. A Toulon, le préfet maritime ne dispose pas d'une seule escadrille d'aviation de chasse. L'artillerie anti-aérienne est à l'état d'embryon. Le personnel et l'armement sont également insuffisants. Un léger effort a été fait pour le matériel, mais il faut l'accélérer.

Je citerai un exemple : Le "Suffren", commandé par le Commandant Terreaux a été classé 1er dans les concours de tir de l'escadre. Il a obtenu un pourcentage de zone dangereuse de 5 à 6 %, en plein jour et par mer calme. Les autres navires n'ont pas dépassé 2 à 3 %. On peut en conclure que l'efficacité est médiocre.

Pendant la guerre, on peut estimer qu'il faut des millions de coups de canon pour atteindre les avions ennemis. Les tirs de barrage ne valent guère mieux que le tir direct. Il faudrait pouvoir conjuguer le tir de barrage avec l'action de l'aviation de chasse, mais la Marine ne peut le faire puisqu'elle n'a pas d'escadrille. La situation de la base de Berre est excellente mais la station est trop voisine d'une raffinerie de pétrole qui servirait de point de repère. Un bombardement aurait des effets désastreux et, par ailleurs, les installations du personnel sont extrêmement insuffisantes. A la base de St Mandrier, dont on achève la construction, les catapultes sont insuffisantes. A la base mixte de Cuers, destinée aux dirigeables, les magasins et installations sont en bon état, mais là encore c'est du ministère que dépend cette base indispensable à la défense de la Méditerranée. La base de St Raphaël a un personnel marin. Elle relève du ministère de l'Air et ce n'est que par suite d'un accord tacite qu'elle est administrée par le préfet maritime. On y étudie un nouvel appareil d'exploration dont le rayon d'action est de 1200 kilomètres, dont la vitesse est de 180 kilomètres à l'heure seulement et qui ne peut emporter que 70 kilogrammes de bombes. Voilà tout ce que le ministère de l'Air donne à la Marine. Au dernier essai, toutefois, un appareil Lioret-Olivier aurait donné des résultats satisfaisants.

Lorsqu'il s'agit, par exemple, d'étudier la forme d'une coque pour hydravion, c'est à la Marine qu'on devrait faire appel.

M. Martin Binachon : Il y a un effort à faire pour l'aviation de bombardement et de chasse. Le Lioret-Olivier 257 est satisfaisant. Il est prévu pour 1935. Il faudrait faire un effort pour l'avoir dès 1934. Pour l'aviation de chasse, le Bernard est presque au point et le Morane 225 est prêt. Il faudrait que ces deux appareils soient commandés dès 1934.

M. Tissier : La Marine ne peut rester privée plus longtemps d'une aviation autonome. Le préfet maritime doit avoir des escadrilles de chasse et d'exploration pour ses convois. En temps de guerre, des désaccords inévitables se produiraient entre les officiers de l'aviation maritime et ceux de l'aviation.

M. Hennessy : Il y a pourtant des inconvénients à avoir deux aviations distinctes : une aviation tout court et une aviation maritime.

M. Martin Binachon : L'essentiel, avant même de prévoir une oeuvre de longue haleine, c'est d'obtenir des réalisations immédiates : des Morane pour le "Béarn" et des Lioret pour la défense des côtes. Ensuite nous discuterons la question du commandement et de son partage.

M. Tissier : Rien ne sera fait tant que la Marine n'aura pas une

aviation de chasse pour défendre ses ports et protéger ses convois. Si, dès maintenant, nous agissons sur le Ministre de la Marine, il pourra être obligé de prendre enfin position, sinon le statut de l'aviation maritime sera voté et nous serons pris de vitesse par les services de l'Air qui veulent prendre tout pour eux.

M. Martin Binachon : La question que vous soulevez là est trop vaste. Le plus urgent est d'avoir d'abord des appareils. Allons au plus pressé.

M. Tissier : En tout cas, attachons le grelot ; il faut que la commission toute entière soit d'accord sur ce point.

M. Hennessy : Je ne sais pas si la solution du Ministère de l'Air unique n'est pas la meilleure.

M. le Président donne lecture du questionnaire qu'il a adressé au Ministre de la Marine.

M. Bergeon : Nous serons appelés à donner un avis sur le projet de l'organisation de l'armée de l'Air qui doit venir prochainement en discussion. Nous pourrions, dès aujourd'hui, désigner un rapporteur.

M. le Président : Attendons plutôt mercredi prochain. Si le Ministère ne nous apporte pas des apaisements sérieux, nous interpellons. Nous avons été leurrés trop longtemps. C'est là une question de politique générale.

M. Tissier : Si la commission ne décide pas dès maintenant de donner à la Marine au moins la disposition de ce qui existe, j'interpellerai personnellement.

La séance est levée à 17 heures 5

SEANCE DU MERCREDI 20 DECEMBRE

Présidence de M. Rio

La Séance est ouverte à 15 heures

Etaient présents : *M. Rio, Cabart-Danneville, Brindeau, Le Bail, Giordan, de Camas, Hachette, Evén, Bergeon, Martin-Binaston, Le Moignon, Garmier-Duparc.*

M. le Président : Nous devons entendre le Ministre de la Marine le mercredi 27. Mais à cette date beaucoup de nos collègues seront absents et je pense qu'il serait préférable de renvoyer cette audition à la première séance qui suivra la constitution de la nouvelle commission pour 1934. Vous recevrez copie du questionnaire que j'ai envoyé au Ministère de la Marine et tous les membres de la commission pourront naturellement poser à celui-ci des questions complémentaires.

Attendons d'abord que le Ministre ait répondu par écrit à ce questionnaire et attendons-le ensuite pour avoir des précisions dont nous aurons besoin. Il faut que cette audition prenne son plein sens. Les auditions amicales restent toujours sans effet.

M. Hachette : Nous en arriverons certainement à une interpellation. Ne perdons donc pas de vue notre objectif essentiel.

M. le Président : Nous pouvons entendre le ministre et demander des précisions ou bien demander d'abord au ministre de répondre par écrit au questionnaire.

Quand la commission aura, après les vacances, étudié ce questionnaire, elle pourra choisir entre l'une et l'autre solution.

M. le Bail : Il vaut mieux d'abord attendre les réponses écrites du ministre avant de rien décider. Une interpellation offre des dangers. Il est des questions qu'il ne faut pas aborder publiquement sans mûre réflexion.

M. Giordan : Nous avons pris date avec le Ministre. Si nous décidons aujourd'hui de lui demander d'abord une réponse écrite, ce sera peut-être un geste de défiance.

M. le Bail : Puisque nous ne devons entendre le Ministre qu'au mois de Janvier, d'ici là il peut nous répondre par écrit.

M. Cabard Danneville : Je croyais que la commission avait décidé d'interpeller. Il ne faudrait pas que nous retombions dans les erreurs du passé et dans les palabres. Il est fâcheux de remettre l'audition prévue, alors que la situation de la défense nationale est alarmante. Il est temps de dire au pays ce qui en est. Il faut que le Ministre ait à compter avec une interpellation, sinon nos enfants seront tout simplement mieux massacrés qu'en 1914.

M. le Président : La situation est celle-ci : M. Bergeon, avant de déposer sa demande d'interpellation, a vu M. Sarraut, ministre de la Marine. Celui-ci lui a demandé à me voir. J'ai alors rencontré M. Sarraut qui m'a proposé de remettre son audition. Je n'ai pas pensé alors que les circonstances nous amèneraient à la retarder si longtemps et j'ai accepté sa proposition. Je n'en suis pas moins résolu à mettre à exécution la décision de la commission, mais il serait contraire à toutes les traditions du Sénat et de la commission de refuser à un ministre l'audition qu'il demande. J'ai dit à M. Sarraut que la commission était fermement décidée à l'interpeller, car si elle cédait, elle considérerait sa responsabilité comme engagée. Voici donc la procédure que je vous propose : Nous avons actuellement plus d'un mois devant nous. Attendons ces réponses écrites ; nous jugerons, d'après elles, si nous devons entendre le ministre ou l'interpeller. (Assentiment).

INDEMNITES AUX MARINS DU COMMERCE.-

M. Cabard d'Anneville : donne lecture de son rapport sur le projet de loi.

Le rapport conclut à l'adoption du projet. Ses conclusions sont adoptées.

REGIME DES RETRAITES DES MARINS DU COMMERCE.-

M. Cabard Danneville donne lecture de son rapport sur le projet de loi .

Le rapport conclut à l'adoption. Ses conclusions sont adoptées.

ORDRE DU MERITE MARITIME.-

M. Brindeau donne lecture d'un projet de rapport sur le projet de loi

Le rapport conclut à l'adoption.

M. Bergeon : Ce projet tend à étendre un ordre encore bien récent et que l'on avait voulu restreindre. On estime aujourd'hui qu'il faut multiplier les croix du Mérite Maritime et le Conseil de l'Ordre est favorable à cette mesure. J'estime, pour ma part, qu'il faut limiter au contraire le nombre des titulaires, et qu'il faudrait en rester au chiffre primitivement fixé. Au reste, la Commission des récompenses nationales fera des difficultés pour suivre M. Brindeau dans les conclusions de son rapport. L'intérêt même des marins est que l'on maintienne à l'ordre du Mérite Maritime la valeur que lui donne sa rareté.

M. Hachette : Je me rallie à l'avis de M. Bergeon.

M. Brindeau : J'avoue que j'hésitais moi-même à conclure . La commission décidera.

M. le Président : Il est toujours dangereux de multiplier les décorations. J'en ai vu d'étonnants exemples lorsque j'étais ministre. J'ai vu un contingent passer de 150 à 500, un autre de 80 à 300.

Au reste, toute proposition au projet de loi concernant les récompenses nationales doit aller devant une commission spéciale, qui n'approuve jamais d'après une jurisprudence bien établie les propositions.

Le conseil de l'Ordre est favorable au projet car il est

sous la coupe du ministre qui a reçu des milliers de demandes. Je reconnais volontiers que pour ma part j'en ai transmis cinq cent, dont trois étaient vraiment intéressantes. Le Ministre croit que les choses iront mieux si le contingent est augmenté. Mais, au fond, ce sera le contraire qui se produira. Je crois qu'il serait sage de conclure par la négative.

M. Brindeau : C'était ma véritable opinion et je le ferai volontiers.

M. Le Moignic : Le Mérite Maritime a-t-il réellement été attribué toujours à ceux pour qui il a été créé ?

M. Bergeon : On ne peut pas le soutenir. Je connais des marchands de casquettes qui l'ont obtenu.

M. le Président : Le Ministre ne sait même pas comment utiliser les cravates de Commandeur qui sont mises à sa disposition et il décore des commandants de cargo. On pourrait bien les donner à des civils, mais ce n'est vraiment pas ce qu'on a voulu.

M. Brindeau : Je modifierai dans le sens qu'indique la commission le rapport que je déposerai prochainement.

La séance est levée à 16 heures.