

MM.

MARINE

MM.

1955

BABIN-CHEVAYE.
LÉONUS BÉNARD.
BERGEON.
LÉON BON.
BRINDEAU.
GABART-DANNEVILLE.
de CAMAS.
CUTTOLI.
DUDOUYT.
J.-L. DUMESNIL.
DUROUX.
EVEN
GASNIER-DUPARC.
GIORDAN.
GIRAUD.
GUILLEMOT.
FACHETTE.
JAMES HENNESSY.

René HÉRY.
de KERGUÉZEC.
LE BAIL.
LEBLANC.
LÉMERY.
LE MOIGNIC.
MARTIN-BINACHON.
Jean ODIN.
PERREAU.
Marquis de POMEREU.
PUJES.
RIO.
ROUX-FREISSINENG.
STOURM.
Yves TANGUY.
Louis TISSIER.
VEYSSIÈRE.
VILLAUT-DUCHESNOIS.

Commission de la Marine.

Procès-verbaux des séances.

(Année 1935).

1^{ère} séance.



Vendredi 25 janvier 1935

Présents. M^{rs}. Martin-Binarchon, Héry, Tissier, Hachette, Even, de Kerquéguez, le Moignon, Bergeon, Rio, Pujès, Roux-Freissineng, Jean Adm. Stoum.

Présidence de M^r. Roux-Freissineng,
Président d'âge

La séance est ouverte à 17 heures.

M^r le Président. — Je propose à la Commission de constituer son bureau, et de renouveler sa confiance au bureau de l'an dernier.

M^r Rio est réélu comme président.

MM^{rs} Bergeon et Martin-Binarchon sont réélus vice-présidents.

M^r Cabart-Danneville est réélu secrétaire.

M^r le Président. — M^r Sautelari, secrétaire dans le dernier bureau n'est plus membre de la Commission. Il doit être pourvu à son remplacement.

M^r Even est élu secrétaire de la Commission.

En conséquence de ces votes, le bureau de la Commission est ainsi constitué pour 1935 :

Président: M^r Rio.

Vice-Présidents: MM^{rs} Bergeon et Martin-Binarchon.

Secrétaires: MM^{rs} Cabart-Danneville et Even.

Présidence de M^r Rio, Président

M^r le Président remercie M^r Roux-Freissineng d'avoir présidé cette première séance, et, au nom du bureau qui vient d'être élu remercie la Commission de la confiance qu'elle lui a renouvelée ou exprimée.

Aucune question n'étant portée à l'ordre du jour, M^r le Président propose à la Commission de fixer sa prochaine séance au 30 janvier.
Il en est ainsi décidé.

La séance se lève à 17 heures 10.

Présents : M. Riv, Markh-Binackon, Iven, de Camas, Jarnet-Duparc, Tisser, Stourm, Bergeon, Hachette, Leblanc, Jumentot, Le Bar, de Kerquizec, J.-L. Dumesnil, Domery, Villaret-Duchetnois, Léon, Richard.

Présidence de M. Riv.

La séance est ouverte à quinze heures.

Gros colis transports par bateaux.

M. Hachette donne lecture de son rapport sur le projet de loi tendant à la ratification du projet de convention concernant l'indication du poids sur les gros colis transports par bateaux, adopté par la conférence internationale de Travail dans sa dixième session tenue à Genève du 30 mai au 21 juin 1929.

Il conclut à l'adoption du projet.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Officiers de Marine du cadre de résidence fixe.

M. Markh-Binackon est nommé rapporteur du projet de loi portant attribution aux officiers de marine du cadre de résidence fixe, admis à la retraite en application de la loi du 16 juin 1917, de l'indemnité compensatrice accordée par la loi du 22 juillet 1930 aux officiers du cadre général retraités en vertu de la loi du 6 mars 1916.

Bienvenue à M. J.-L. Dumesnil

M. le Président salue au nom de la Commission M. J.-L. Dumesnil, nouvellement élu membre de la Commission.

M. J.-L. Dumesnil remercie M. le Président.

Sous-Commission des Finances

M. Bergeon, P.^r de la Sous-C.^m des Finances donne lecture d'un rapport

4

de M. Lemeray, empêché, sur le bateau destiné à remplacer l'Atlantique. Le rapport signale que les groupes électrogènes de ce navire sont, d'après les plans approuvés par les ~~Ministres~~ Chayou, Renais, actionnés par des machines à vapeur et non par des moteurs Diesel. Or les moteurs Diesel sont seuls capables d'assurer un fonctionnement permanent des groupes électrogènes, comme on l'a vu sur le Georges Philéas.

L'installation de moteurs à vapeur limite à priori l'efficacité des moyens de défense. La sous-commission insiste sur la gravité du fait et estime que la Commission doit prendre une position ferme sur ce point. Elle s'étonne que l'armateur se refuse à prévoir un équipement par moteurs Diesel, infiniment ~~moins~~ plus sûr que l'équipement à vapeur.

M. le Président. - Je négocierai avec le Ministre de la Marine Marchande pour qu'il demande à la Sud-Atlantique de revenir sur cette décision, et pour qu'il le lui ordonne au besoin. Si aucun résultat n'est atteint, nous demanderons ici même les explications nécessaires.

M. Hachette. - Quels arguments invoque la compagnie ?

M. le Président. - Elle dit qu'il serait difficile de stocker le mazout nécessaire au fonctionnement des Diesel.

Contrôle des marchés.

M. le Président donne lecture d'une lettre par laquelle le Ministre de la Marine communique l'état des marchés passés pour le matériel.

Il se procède à la nomination d'une sous-commission chargée de contrôler ces marchés.

M. M^{rs} Bergeon, Hachette et Tisserand sont désignés.

Servies contractuels des Menageries Maritimes.

M. le Président. - On me communique les résultats de l'exploitation des services contractuels des Menageries Maritimes au 30 septembre 1934. L'exercice 1934 accuse ~~une~~ 11 millions de recettes de moins que l'exercice 1933 et 2 millions de dépenses en plus. Malgré ce chiffre, l'exercice 1934 a été meilleur que le précédent. Mais il y avait un gros arriéré de dépenses, et il faut tenir compte, surtout, de l'effondrement du fret à Madagascar, par suite de l'arrivée du tonnage norvégien, qui travaille à des prix dérisoires.

5

M. Hachette. - Cet effondrement vient aussi de la concurrence faite sur cette ligne aux Menagens par un industriel de Dantzig, nommé Michel, qui s'y est d'ailleurs ruiné le premier.

M. le Président. - Un autre élément du déficit se trouve dans la concurrence des bateaux étrangers, plus rapides que les nôtres. Un effort vers la vitesse a donc été entrepris et le Champollion a pu gagner onze heures sur la traversée d'Egypte. Ces perfectionnements exigent de grands efforts, mais utiles. Pour mettre en état six bateaux il faudrait 45 à 50 millions. Si une telle dépense peut nous permettre de reconquérir un marché qui nous échappe, il n'y a pas à hésiter. La demande à la commission de lui autoriser à intervenir auprès du Ministre des Finances pour qu'il ne marque pas son veto.
(Assentiment)

M. Hachette. - Il y a un déficit de raisons d'ordre commercial, sur la ligne de Madagascar notamment. La ^{rotation} ~~circulation~~ des navires pourrait être améliorée. D'autre part la cuisine du bord a diminué de qualité, et il arrive que certains passagers soient incommodés par la présence à bord de familles de fonctionnaires souvent bruyants et indiscrets.

Aéronautique maritime.

M. Marthe Bivachon. - La Commission de l'Air a adressé un questionnaire au Ministre de la Marine à propos de virements de crédits de l'aviation du Ministère de l'Air au Ministère de la Marine. Certains réponses du Ministère sont angoissantes. Je signale entre autres que l'établissement et la réalisation de programmes de matériel - prototypes demande des délais très longs et qui, calculés au mieux, doivent attendre 45 mois. Soit un peu plus si il ne faut pas faire un cuirassé.

Si nous voulons une vraie aviation maritime, il faut en finir. Nous devons entendre le Ministre de la Marine, et en même temps le Ministre de l'Air.

Il en est ainsi décidé.

La séance est levée à 15 heures 40

3^{ème} séance.

Mercredi 6 février 1935

La Commission se réunit avec les membres de la sous-commission de contrôle des Travaux du Ministère de l'Air.

Présents. M^r Rio, M^r Martin-Binacchon, J. Hennery, Roup. Freyssineng, le général Rougeois, Mahieu, Babaud-Lacroze, Mangin, de Camas, Le Baër, le comte de Blois, Fernand Benard, Tissier, Kirschauer, Jean. Odin, Balin-Chenaye, Stourn, Bergeon, Villault-Duchessois, Cabat-Danneville, Hachette, Cavillon, Garnier-Duparc, Hestimey, Lomery.

Présidence de M^r Rio.

La séance est ouverte à 15 heures.

Officiers de marine du cadre de résidence fixe.

M^r Martin-Binacchon donne lecture de son rapport sur le projet de loi portant attribution aux officiers de marine du cadre de résidence fixe, admis à la retraite en application de la loi du 16 juin 1917, de l'indemnité compensatoire accordée par la loi du 22 juillet 1930 aux officiers du cadre général retraités en vertu de la loi du 6 mars 1916.

Il conclut à l'adoption du projet.

Les conclusions du rapport sont adoptées.

Communication de M^r le Président

M^r le Président propose à la Commission de tenir désormais ses séances le mercredi à 15 heures 30 pour permettre à ses membres qui appartiennent à d'autres commissions (notamment la commission de l'armée) de suivre les travaux de l'une et de l'autre.

Il en est ainsi décidé.

Aviation Maritime

Audition de M^r Pétit, Ministre de la Marine et de M^r le général Denan, Ministre de l'Air.

[Voir compte rendu sténographique]

Gala de la Merne

M: le Président fait connaître qu'un certain nombre de cartes seront
à la disposition des membres de la Commission qui désireront
assister au gala de la Merne à l'Opéra le 14 février.

Compagnie transatlantique.

M: le Président. Je propose à la Commission d'entendre la semaine
prochaine le Président et le Directeur général de la C.^t
transatlantique sur la situation de cette compagnie et plus
particulièrement sur la question de la Normandie. (Annoté)

La séance est levée à 17 heures 20

=

4^{ème} séance.

8
mardi 13 février 1935

Présents. M^{rs} Riv, Hantz-Rinachon, Roup-Freymaning, Giordan, de Camas, Leblanc, Babin-Chevaye, Garnier-Duparc, Hachette, Villaut-Duchenois, Jean Odin, Bergeon, Tisser.

Présidence de M^r Riv.

La séance est ouverte à quinze heures

Audition de M^{rs} le gouverneur f^{rs} Olivier, Président, et de M^r Cangardel, Directeur f^{rs} de la C^{ie} f^{rs} Transatlantique.

M^r le Président. - Le moment nous a semblé venu, Monsieur le gouverneur fédéral, de savoir où en est la C^{ie} Transatlantique, à laquelle la Commission s'est déjà intéressée avant que vous n'y arriviez ainsi que M. Cangardel. Nous savons qu'une utile besogne y a été accomplie, et nous attendons de vous un historique, un exposé de la situation financière, ainsi que des précisions sur le Normandie.

M^r le gouverneur f^{rs} Olivier. - Je remercie la Commission de vous avoir convoqués et j'espère que nous pourrons lui exposer clairement, avec les difficultés que nous avons rencontrées, les résultats que nous avons obtenus.

Le Parlement a connu les deux tragiques de la Transatlantique, et a décidé qu'il ne fallait pas laisser disparaître une compagnie qui forte au loin - j'ai pu m'en assurer souvent - avec le pavillon de la France, son prestige.

M. Cangardel et moi-même pouvons parler en toute liberté de cette Compagnie au point de laquelle nous n'avons pas participé, et où nous sommes entrés, fonctionnaires, avec une série de services de l'Etat. Le Conseil actuel est composé de dix administrateurs représentant l'Etat, et de dix autres représentant les actionnaires; mais, en réalité, "les actionnaires" c'est aujourd'hui l'Etat, et ces dix administrateurs sont nommés par lui. Le lieu que nous avons affaire uniquement à des fonctionnaires; nous sommes en dehors de ce que l'on peut appeler "le monde des affaires".

L'Etat a de reste maintenant un contrôle strict, exerce par un commissaire du gouvernement et un inspecteur des finances. Nous vivons dans une maison de verre, les écartements liés à l'Etat, et, actuellement,

8

la Transatlantique est une compagnie "à l'Etat"; les intérêts de celui-ci représentent en effet 80% du capital.

La loi de 20 juillet 1933 dégage deux faits principaux. D'abord, la Transatlantique devient une compagnie "à l'Etat"; ensuite l'Etat lui attribue une subvention dont le plafond est fixé à 150 millions.

Une fois la loi votée, nous avons procédé à des réductions de créances et, avec la collaboration de deux juriconsults, MM^{rs} Sermain-Martin et Ripert, nous avons abouti à des réductions pour 800 millions. Puis nous avons fait accepter aux obligataires une réduction sérieuse de la valeur de l'obligation, et aux actionnaires une véritable "annulation" de leur capital. Ces négociations ne furent ni faciles ni agréables!

Nous espérions alors marcher dans de bonnes conditions. Bien que la crise se fit déjà sentir — c'était à la fin de 1933 — nous étions en possession d'un excellent matériel et d'un personnel d'élite.

Malheureusement, au printemps suivant, la livre et le dollar s'effondrèrent. C'était l'imprévu; et comme, malgré les craintes que j'avais formulées le plafond de la subvention avait été fixé à 150 millions sans qu'aucune "soupape de sécurité" fût prévue, cet effondrement nous fit subir une perte de 60 millions pour 1933 et autant pour 1934. Soit 120 millions en tout.

En même temps, et en conséquence, les touristes américains se détournèrent de la France, à cause de la cherté de la vie chez nous, à cause aussi de l'atmosphère de préoccupation, souvent de tristesse, que dégagait parfois notre pays. Alors qu'en 1931, le pourcentage des voyageurs américains venant vers la France était de 61%, contre 37% se dirigeant vers l'Angleterre, il était, en 1934, tombé à 49,9%, contre 50,08 vers l'Angleterre.

Les recettes de la Transatlantique s'affaiblirent alors selon la progression suivante : 1930 : 876 millions ; 1931 : 676 millions ; 1932 : 465 millions ; 1933 : 368 millions ; 1934 : 363 millions. Les recettes de la ligne des Etats-Unis passèrent de 398 millions en 1930 à 284 en 1931 ; 191 en 1932 ; 126 en 1933 ; 117 en 1934.

Je dois indiquer toutefois que ces diminutions ne sont pas dues à la Transatlantique, ni même à la France, puisque, si le nombre de nos passagers sur la ligne de New-York a diminué de 46%, il a diminué, sur l'ensemble des lignes étrangères, de 53%. J'ajoute qu'en 1933 et 1934, le pourcentage de nos transports, sur l'Atlantique,

par rapport à l'ensemble des transports internationaux, est amélioré. On peut donc dire que notre activité n'a pas diminué, ni l'attrait de nos bateaux, et que la crise générale et la première cause de ces diminutions de recettes.

A titre d'exemple, regardons les chiffres qui concernent l'Ile de France. La recette moyenne d'un voyage aller-retour était en 1929 de 13.440.000 fr. En 1930 : 9.895.000 f.; en 1931 : 7 millions; en 1932 : 4.812.000 fr.; en 1933 : 3.547.000 f.; en 1934 : 2.840.000 francs. Les dépenses du même voyage étaient en 1929 de : 5.635.000 francs; en 1930 : 5.338.000 f.; en 1931 : 4.250.000 f.; en 1932 : 3.148.000 f.; en 1933 : 1.725.000 f.; en 1934 : 2.582.000 francs. C'est dû que, si les recettes ont baissé considérablement, nous avons pu, en même temps, arriver à une compression de dépenses de 50%.

Pour obtenir ces compressions (les dépenses de la Compagnie ont passé de 890 millions en 1930 à 775 millions en 1931, 567 en 1932, 516 en 1933 et 483 en 1934), nous avons poursuivi divers efforts.

Nous avons supprimé certains lignes inutiles ou trop déficitaires (Bordeaux - New-York; de Havre - Baltimore; de Havre - Gdynia) et supprimé la navire-école Jacques Cartier. Certains lignes sont encore déficitaires (ligne du Mexique et ligne colonnière du Golfe); la convention nous fait un devoir de supprimer ces lignes; nous avons toutefois posé la question au gouvernement en attirant son attention sur les inconvénients qu'il y aurait à faire disparaître le pavillon français de ces trois marchés importants.

Nous avons d'autre part créé certaines lignes: une ligne bananière vers les Antilles, qui a été bénéficiaire en 1934.

Enfin et surtout nous avons organisé des croisières, si utiles au point de vue de la publicité, et qui nous permettent d'entretenir un personnel qui, sans cela, serait réduit au chômage, et un matériel que, sans cela, nous devrions désarmer. Le développement de ces croisières a été le suivant:

En 1930 :	1	croisière (531 passagers)	a rapporté	1.500.000 f. de recette brute.
- 1931 :	4	croisières ()	ont rapporté	3.590.000 f. — .
- 1932 :	8	(3.089 —)	—	7.900.000 f. — .
- 1933 :	9	(3.656 —)	—	8.259.000 f. — .
- 1934 :	13	(4.005 —)	—	11.700.000 f. — .

D'autre part nous avons amélioré notre flotte en épurant certains navires au mazout. Nous avons également épuré cette flotte en la débarrassant d'unités gênantes, si bien que la flotte est passée de

92 unités en 1932 à 56 au 1^{er} janvier 1934. Nous avons pu vendre de vieux bateaux pour 17 millions, et d'autre part les frais de gardiennage des bateaux dédramatisés ont passé de 28 à 12 millions.

Le rendement des lignes a été amélioré, par la recherche d'une meilleure rotation.

Les économies sur les combustibles ont été sensibles, dues à la fois à la baisse des prix, à l'appel plus large fait à la concurrence et à un contrôle sévère des fournitures. Pour le charbon, les dépenses ont passé de 53 millions en 1931 (pour 365.000 tonnes) à 8 millions $\frac{1}{2}$ en 1934 (pour 113.000 tonnes). Pour le mazout, les dépenses ont passé de 91.900.000 fr. en 1931 (pour 526.000 tonnes) à 61.800.000 fr. en 1934 (pour 613.000 tonnes).

Nous avons réduit par les mêmes moyens les dépenses d'approvisionnement, si bien que le prix de revient d'un passage par jour a diminué entre 1930 et 1934 de 45%.

Les frais généraux ont également été réduits dans des proportions importantes, par réductions sur les dépenses de personnel et de publicité notamment. Ils sont passés de 94 millions en 1930 à 89 en 1931, 81 en 1932, 69 en 1933, pour arriver à 60 en 1934.

Tels sont les efforts qui ont été accomplis.

Quels ont été les résultats de ces efforts?

D'abord, alors que le déficit de 1933 avait été de 45 millions, celui de 1934 s'est tombé à 8 millions environ.

Je dois dire toutefois que l'exercice 1935 ne s'annonce pas sous des auspices très favorables. Certains éléments vont nous manquer, notamment les exportations de vins, qui n'ont pas repris, depuis la fin de la prohibition, l'importance que l'on espérait.

Notre situation se complique du fait que la Transatlantique était partie sans aucune trésorerie; la période creuse d'octobre à mai est pour nous difficile à passer; nous avons pourtant pu utiliser un reliquat de dix millions environ, reste de l'emprunt de consolidation qui avait été émis au moment de l'assainissement de la Compagnie. Mais, sur quoi pourrions-nous compter pour la suite? Nous avons demandé au gouvernement de nous aider à sortir de cette situation anormale.

Cette situation anormale est-elle malsaine? Non. Car le gouvernement nous doit encore 37 millions, correspondant à la subvention non encore payée depuis le 1^{er} janvier; il est dû en outre 4 à 5 millions au service postal; 4 millions nous reviennent

encore d'après la Bi Tasso; en tenant compte de créances divers, et de 18 millions que nous avons puisés dans le fonds de Normandie, on ne peut dire que la situation soit mauvaise. Mais il est regrettable que nous soyons toujours réduits à recourir à des artifices.

L'Angleterre, quand elle se trouva dans la même situation que nous nous sommes trouvée, vis-à-vis de la Cunard, le fit repartir avec un fonds de roulement de 1 million $\frac{1}{2}$ de livres. C'est un exemple que nous avons égalé aux ministères intérieurs.

Telle est l'histoire de la Transatlantique. Les difficultés ne manquent pas, mais nous y faisons face et nous voulons, M. Canguardel et moi, justifier la confiance qui a été mise en nous.

M. Leblanc. — Vous avez cité les chiffres des dépenses d'un voyage moyen, de Havre-New York. Ces chiffres comprennent-ils compte de l'amortissement du matériel?

M. Canguardel. — Il s'agit de dépenses brutes, compte non tenu des charges générales.

M. Hachette. — Si vous n'avez pas de trésorerie, d'où viennent les 53 millions que la Compagnie a perdus en 1923?

M. Canguardel. — Les 53 millions n'ont pas été entièrement perdus "en trésorerie", mais seulement 35 d'entre eux. Il nous avons bien une petite trésorerie, encore que très insuffisante, de 18 millions environ. ~~Monsieur~~ Les ministres des Finances et de la Marine Marchande nous ont autorisé à utiliser ^(comme trésorerie) le reliquat des ventes de bateaux et de titres faits au moment de l'anachronisme.

M. le Président. — Dans ce déficit, quels sont les "parts" respectives de la part contractuelle de la C^{ie} et de sa part libre?

M. Canguardel. — Les trois lignes contractuelles de la Transatlantique sont: 1^o la ligne de Havre-New York; 2^o la ligne vers les Antilles et l'Amérique du Sud; 3^o la ligne de St Nazaire vers Cuba et le Mexique.

La première ligne a eu des périodes magnifiques (l'Île de France, dans sa seconde année a fait 100 millions de bénéfice net); depuis nous sommes tombés à un profit brut de 11 millions. La ligne vers Colon et les Antilles a un déficit d'exploitation de 8 à 9 millions; la ligne de St Nazaire vers le Mexique a passé de 8 millions de bénéfice à 3 millions $\frac{1}{2}$ ou 4 de déficit. Si l'on que, pour l'ensemble des

domaine contractuel, l'exploitation se établit sans bénéfice ni déficit; à zéro.

Le domaine libre, en revanche, produit un bénéfice brut de 30 à 35 millions. Ce domaine se compose de lignes de cargo en Amérique, de la ligne américaine bananière, de lignes sur le Pacifique et enfin de notre domaine nord-africain et méditerranéen, où les lignes sont bénéficiaires (Bordeaux-Casablanca produit 3 millions de bénéfice brut, et la Méditerranée 25 à 30 millions par an).

Ainsi donc le domaine contractuel paie à peine l'exploitation de ses trois lignes, cependant que 70% de nos charges générales vont à ces lignes. On peut dire que la Compagnie ferait à peu près ses frais si nous n'avions que le domaine libre.

M. le Président. — Serait-il possible de réduire les obligations que vous imposent les lignes contractuelles?

M. Gaudardel. — En établissant la convention on a pensé qu'il était bon de bloquer les deux exploitations, afin d'équilibrer l'une par l'autre. Je ne sais pas si aujourd'hui les lignes contractuelles sont lourdes pour nous, et la subvention ne suffit plus à assurer leur vie. D'ailleurs, ces services doivent être maintenus et il est impossible, par exemple, que le pailllon français disparaisse de la ligne de New-York. Ce qui serait possible, par contre, et procurerait 2 à 3 millions d'économies, ce serait de bloquer tous les dépôts de cette ligne au Havre, en renonçant à Saint-Nazaire. Mais cette question touche des intérêts certains pour la région de St-Nazaire, et des problèmes délicats sur lesquels il ne nous appartient pas de nous prononcer. Nous ferons ce que décidera le gouvernement.

M. le Président. — Il est regrettable que nous ne puissions pas, actuellement, vous aider financièrement. Mais pensez-vous que vous puissiez faire quelque chose pour vous donner une trésorerie plus large et vous épargner les acrobaties financières auxquelles vous êtes condamnés?

M. Gaudardel. — On pourrait adapter la subvention aux nécessités; on prévoit un jeu d'avances de la subvention — au lieu du retard qui se fait aujourd'hui ~~concrètement~~ pratiqué. Si nous avons démarré lentement, c'est parce que le gouvernement avait voulu changer la méthode des contrats et limiter la subvention. A ce moment on aurait pu prévoir des variations possibles du plafond de cette subvention, des soupapes de sûreté... On ne l'a pas fait. Nous avons "fermé le coq" de notre usine, nous espérons continuer. Mais, si la tâche devenait impossible,

nous serions heureux que quelque chose fût prévu pour la mise
au point de l'ordre nous permet de surmonter les difficultés.
On nous a bien conseillé de reporter notre déficit d'une année sur
l'autre. Mais comme les déficits vont par série, nous sommes
menacés d'une accumulation dangereuse. Bien entendu, nous
laissons au Ministre des Finances le choix d'amouller le régime de
la subvention ou de nous accorder des avances de trésorerie.

M. le général Olivier. — Il faudrait cumuler les deux systèmes : que
le plafond de la subvention soit mobile, et que l'on nous donne
l'avance de trésorerie qui nous manque.

M. Tissier. — A propos des déficits, je crois que la ligne du Mexique
aurait moins de pertes si les départs étaient réguliers au lieu
de n'avoir lieu que cinq fois par an.

M. Caugardel. — Cet inconvénient est compensé par le fait que les
départs sont annoncés plusieurs mois à l'avance ; la régularité
est compensée par la précision.

M. Tissier. — Nos concurrents sur cette ligne deviennent-ils les engagements
qu'ils ont pris vis-à-vis de nous ?

M. Caugardel. — En aucune façon. Nos concurrents, et notamment certains
agents allemands nous font une concurrence déloyale.

M. Tissier. — Faites-en autant.

M. Caugardel. — Ce n'est pas notre habitude ; et nous sommes, d'ailleurs,
strictement contrôlés. Nous avons fait un effort, toutefois,
et nous sommes en train, notamment, de réorganiser nos agents
d'Espagne.

M. Tissier. — On me dit que vos agents, qui sont souvent d'anciens
capitaines au long cours, manquent souvent de sens commercial.

M. Caugardel. — C'est un reproche presque toujours injustifié, et qui ne
pourrait s'appliquer, en bon cas, qu'à nos lignes méditerranéennes.

M. Bergeon. — Quel est le pourcentage des passagers transatlantiques
sur la ligne de New-York respectivement par la Transatlantique
et la Cunard ?

M. Caugardel. — Notre pourcentage de transport est de 9,16 %. Les chiffres
de la Cunard ont baissé ; néanmoins ils sont encore deux fois
plus élevés que les nôtres environ.

M. Bergeon. — Pourquoi ne vous entendez-vous pas avec les compagnies
rivaux pour assurer une meilleure rotation des bateaux, qui
serait utile à tout le monde ?

M. Caugardel. — Nous y songeons, et notamment pour l'utilisation future

et simultanée du Queen Mary par les Anglais, et de la Normandie par nous. Mais ici se pose le vieux problème de la concurrence sur l'Atlantique nord. La vraie difficulté est dans l'introuvable des Américains; or nous sommes bien obligés de compter avec eux puisque 80% de notre clientèle est non-européenne. Si un accord anglo-allemand-français serait réalisable; et nous tentons actuellement une entente avec la Cunard. Le problème est un des plus délicats, et la concurrence étrangère sur cette ligne reste très dure. Si dure même que le bateau américain qui quitte le Havre aujourd'hui emporte 1100 sacs de notre sucre postal alors que le bateau français n'en emporte que 80!

M. Roux - Freissineng. - Le bénéfice de 25 millions réalisé par les lignes de la Méditerranée paie-t-il les charges générales de ces lignes?

M. Cagardel. - Oui. D'autant plus que les bateaux ne sont pas rentés, et l'amortissement n'en est pas cher. On peut même y enlever 6 à 7 millions de bénéfice.

M. le Président. - Nous en arrivons à la question plus précise de la Normandie.

M. le ^{jeune} g^{er} Olivier. - N'oublions pas que ce bateau est pour nous un héritage. Il a été construit sur les instances du gouvernement de l'époque.

M. Cagardel. - M. Louis Rollin a sommé la Transatlantique de construire, et le seul tort de la Compagnie a été de concevoir un bateau si grand. Quand j'ai été arrivé à la Transat, le bateau était commandé depuis un an, 300 millions avaient été engagés. Le gouvernement a peur alors qu'il fallait poursuivre les travaux avec lenteur; on a ainsi reculé les difficultés d'exploitation, mais augmenté les charges en intérêts et impôts.

Achtuellement, 759 millions ont été réellement empruntés pour la Normandie, et, au 31 décembre dernier, 627 millions avaient été versés aux chantiers de S^t Nazaire.

Quel ^{ailleurs actuelle} est le prix total du bateau? 627 millions, plus 60 ou 65 millions de "décoration".

M. le ^{jeune} g^{er} Olivier. - Ce mot ne doit pas faire illusion. Il s'agit plutôt d'"aménagement". Cet aménagement entera donc pour 10% environ dans le prix total, et les dépenses que l'on peut considérer comme "de luxe" n'y entreront que pour 1% environ.

On comprendra que c'en peu, pour un navire qui doit, par sa destination, même porter au loin l'image de la France. J'ajoute que ces travaux ont permis de faire travailler nombre d'artistes et d'artisans d'art.

M. Langardel... Le Normandie coûtera donc en tout : 669 millions qui devront être payés directement aux chantiers, plus 60 millions d'aménagement, soit, en comptant divers autres frais 750 millions. A quoi il faut ajouter 100 millions d'intérêts intercalaires des emprunts. Mais en revanche il faut tenir compte de ce que nous aurons à reprendre sur les chantiers, soit 30 millions ; de 22 millions de superbes bénéfices, et de 4 à 5 millions de ristourne provoquée par le fait que le Harbourg se construit sur la cale de la Normandie. En somme le prix total du bateau atteindra 800 millions.

Les chantiers ont promis que le bateau quitterait St-Nazaire le 20 avril. L'intérieur et la machinerie seront achevés à cette époque ; les aménagements ne seront pas encore terminés. On ne peut être encore définitivement ~~certain~~ sûr de cette date du 20 avril qui n'est pourtant très probable.

Nous avons envisagé le premier départ du Havre pour le 19 mai. Auparavant auraient lieu des essais nombreux et variés sur la base de Penmarch. Enais très importants et prévoyant des manœuvres difficiles. Le bateau, qui fera 28 nœuds, pourra dépasser le 29. Nous avons demandé, d'autre part, que les commissions de recettes soient complétées et renforcées par des ingénieurs.

La sécurité fera l'objet de soins particuliers ; les appareils automatiques d'avertissement d'incendie seront les meilleurs ; nous aurons des veilleurs spécialistes, et 22 pompes dont la pompe centrale sera reliée au reste du bateau par 800 téléphones. L'installation électrique sera également étudiée pour offrir le maximum de sécurité possible.

Quelle sera l'exploitateur de ce bateau ?

Nous envisageons dès maintenant qu'il nous permettra, sur la ligne de New-York, de transporter ~~de~~ 7 à 10.000 passagers de plus en 1935. Mais il est certain que sa mise en service aura une répercussion sur nos autres bateaux. Il faudra désarmer le Paris, ce qui entraînera 6 à 700.000 francs de frais par an. La ligne sera assurée uniquement par le Normandie, l'Île de France et

le Champlain. La Normandie, à très peu près, équilibrera ses recettes et ses dépenses. Les dépenses d'exploitation pour un voyage aller-retour seront de 4.300.000 fr. Nous les équilibrerons, avec le prix de transport suivant: 1^{re} classe: 300 dollars, touristes: 150; 3^e classe: 100. N'oublions pas, pourtant, que la ligne de l'Atlantique nord ont été sérieusement touchées depuis la guerre.

Une très légère reprise du trafic suffirait à assurer une carrière magnifique au Normandie. Achèvement, le mieux que nous puissions espérer et d'équilibrer avec nos recettes nos dépenses d'exploitation. (compte non tenu de charges générales et de l'amortissement).

En somme, la ^{construction et la} mise en service de la Normandie apportera une augmentation au point de vue du tourisme, et donnera du travail à des chômeurs. Mais on peut conclure que, si ce nouveau bateau ~~est~~ n'est pas la catastrophe qu'on avait pu craindre, il sera ~~pour~~ pourtant une gêne pour la ligne de New-York et pour la Compagnie.

M^r Bergeon. — On a parlé, pour venir en aide aux armateurs, de leur attribuer le produit d'une taxe sur les navires entrant dans le port, qui serait versée à un fonds commun. Qu'est devenu ce projet ?

M^r Cugardel. — Le projet, d'origine anglaise et scandinave, sera difficile à réaliser à cause des egoïsmes nationaux. La France n'y fera pas obstacle. Ce qui est certain, c'est que, un jour ou l'autre, il faudra bien en venir à limiter les possibilités de transport d'après les besoins.

M^r le Président. — La Commission a entendu avec intérêt ces exposés. Elle a joué un rôle lors du renflouement de la Transatl. et elle voulait savoir où en était la Compagnie aujourd'hui. Vous pouvez compter sur notre dévouement et sur nos efforts.

M^r le ^{général} Olivier. — Nous remercions la Commission de l'intérêt qu'elle porte à la Transatlantique.
(M^r le Gouverneur ^{général} Olivier et Cugardel se retirent.)

Pêche côtière

M^r Leblanc est nommé rapporteur du projet de loi tendant à

compléter l'article 6 de la loi du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche côtière, modifiée par la loi du 12-2-1930.

Marins de plus de 60 ans.

M. le Président — M. Brindeau avait été nommé, en juin 33, rapporteur de la proposition de loi tendant à mettre à la disposition du ministre de la Marine marchande un contingent exceptionnel de 300 croix de chevalier de l'ordre du mérite maritime afin de récompenser les marins âgés de plus de 60 ans.

Notre collègue ne peut plus assister à nos séances; on communique les questions pendantes devant être réglées, nous pourrions peut-être lui donner un successeur à ce rapport.

M. Bergeron... la Commission a déjà pris position contre cette proposition, ainsi que la C.G. des récompenses nationales.

M. Leblanc est nommé rapporteur en remplacement de M. Brindeau.

Vieux bateaux de pêche.

M. Tissier, rapporteur du projet de loi tendant à l'extinction ^{l'entrée} en France des vieux bateaux de pêche, indique à la Commission qu'il se propose de ~~proposer~~ demander la modification du texte, dans le sens où la Chambre l'a modifiée. (à rectifier)

la séance est levée à 17 heures 45.



Présents. - M^{rs} Riv, March: Binachon, Héry, Stourm, Hachette, de Camas, Bergeon, Iven, Leonus Benard, Cabart-Danneville, Leblanc, McLaut-Duchesnois, Roux-Freymineng, Lemery.

Présidence de M^r Riv.

La séance est ouverte 15 heures 30.

Paquetot "Normandie".

M^{le} Président donne lecture d'une lettre du Ministre de la Marine Marchande, en réponse à une lettre relative aux essais du Normandie et à la Commission de réception. Le Ministre fait connaître que ces essais seront particulièrement précis et sévères.

Ingenieurs - Mécaniciens de 3^{ème} classe.

M^r Bergeon. - J'ai été nommé rapporteur, en 1927, de ^{la} ~~projet~~ de loi ayant pour but de modifier l'article 5 de la loi du 7 décembre 1918 concernant les ingénieurs-mécaniciens de 3^{ème} classe.

Mais la réforme prévue par ce texte était intervenue par un décret du 22 août 1926. Je signale donc à la Commission qu'il est inutile de déposer un rapport sur une proposition de loi devenue sans objet.

Rénovation de la Marine Allemande.

M^r Bergeon. - Notre Commission des Affaires Étrangères a nommé sous-secr. de la Défense nationale, qui m'a confié l'étude des questions maritimes. Je vois le moment opportun d'apporter à la C^o les renseignements que j'ai pu rassembler sur l'état actuel des armements allemands en matière de marine, avec la collaboration du Commandant Terreaux.

La marine allemande constitue actuellement un noyau qui pourra se développer rapidement et permettre à l'Allemagne de dépasser les chiffres auxquels la limitait le traité de Versailles sans faire le sacrifice que pour l'aviation et les sous-marins.

Actuellement le tableau est le suivant : L'Allemagne a 2 cuirassés

anciens en réserve, plus deux neufs en service (Deutschland et Von Scheer) et trois en construction, qui sont prévus pour 14 à 15000 tonnes et 205 mètres de long. L'armement et le rayon d'action de ces bateaux seront considérables.

Pour les croiseurs: 1 ancien, en service, 5 neufs; 1 en construction, qui vient d'être lancé. Les croiseurs font 32 à 34 nœuds, et comportent 9 pièces, 12 tubes, 4 pièces contre avions.

Pour les destroyers: 4 anciens en service; 12 neufs, en service; 4 en construction.

Pour les autres navires, on compte: 5 ravitailleurs, 6 escorteurs, 12 dragueurs, 12 vedettes anti-sous-marins. Enfin: 30 croiseurs auxiliaires et 50 transports de troupes.

Actuellement cette flotte représente un ensemble très mobile, capable de pousser des raids dangereux vers nos communications jusqu'en Afrique, et de bombarder nos ports.

La gravité de la situation réside en ceci que, puisque le Dunkern n'entrera en service qu'en 1938, ~~et~~ les Allemands disposeront, dès aujourd'hui et jusqu'en 1937, de 2 cuirassés et 5 croiseurs auxquels nous ne pouvons rien opposer.

Le Traité de Versailles avait interdit à l'Allemagne l'aviation et les sous-marins. Quelle est la situation?

L'aéronautique embarquée se prête à apparaître, puisque, sur les cuirassés, existent déjà les emplacements nécessaires aux catapultes.

Pour l'aviation côtière, 14 aéroplanes nouveaux viennent d'être ouverts sur le littoral; 150 à 200 appareils les fréquentent régulièrement, qui font des manœuvres combinées avec l'escadre. Comptons d'ailleurs 3 zeppelins commerciaux, et 2 navires porte-avions sur l'Atlantique Sud, qui peuvent porter 4 ou 5 appareils et catapulter des hydravions de 14 tonnes à une vitesse de jet de 150 km-heure.

En matière de sous-marins, l'Allemagne disposerait de 3 types d'appareils: croiseurs sous-marins de 1800 tonnes; croiseurs bombardiers de 2.500 tonnes; croiseurs porte-avions de 4.500 tonnes. Ces sous-marins ne sont pas en service, mais existent sous forme de "pièces détachées" et pourraient être mis rapidement en état de naviguer. De nombreux ingénieurs et ouvriers spécialisés vont d'Allemagne travailler en Hollande, pour entretenir et perfectionner leur technique. Ainsi donc l'Allemagne disposera, en cuirassés, de 20.000 tonnes en 1935; de 30.000 tonnes en 1936; de 44.000 tonnes en 1937; ~~et~~ pendant ces années-là nous n'aurons absolument rien à lui opposer. En 1938

seulement nous aurons les 26.500 tonnes du Dunkerque ; mais à cette époque l'Allemagne disposera en tout de 58.000 tonnes.

Pour les croiseurs, les proportions seront les suivantes : en 1935 : Allemagne : 30.000 tonnes, France : 108.000 ; en 1936 : Allemagne : 36.000 tonnes, France : 113.000 ; en 1937 : Allemagne : 36.000 tonnes, France : 150.000. En cette matière, nous sommes les plus forts ; mais il faut tenir compte du fait que, jusqu'en 1938 les croiseurs allemands s'appuieront sur des cuirassés puissants, alors que les nôtres ne seront appuyés sur rien, et seront par conséquent beaucoup moins efficaces.

La question du personnel est également importante. Le Traité de Versailles accordait à l'Allemagne 15.000 hommes dont 1500 officiers. Actuellement, la proportion de officiers de vaisseau par rapport aux matelots et quartier-maîtres est deux fois plus forte en Allemagne que chez nous ; il en va de même pour les officiers marinières. D'autre part, le personnel subalterne est sélectionné avec soin, et il s'agit là d'effectifs de cadres, faits pour encadrer 30.000 hommes... qui existent déjà sous forme de réservistes.

En somme, la marine allemande est pleine de vitalité, et l'esprit patriotique qui l'anime lui donne un dynamisme qu'il faut considérer avec une extrême attention.

Ainsi donc, jusqu'en 1938, nous n'aurons pas de cuirassés à opposer au Deutschland. Il faudrait donc pousser très activement la construction du Dunkerque, et nous pourrions prendre dans ce sens une résolution très ferme.

D'autre part, la reconstitution de la puissance navale allemande est assez avancée pour que les Anglais en soient émus. Si donc une nouvelle conférence navale doit s'ouvrir à Londres, l'Allemagne y sera convoquée, et il est évident qu'elle demandera l'égalité avec les autres marines. Depuis la plethore de la Sarre, son ton est tel qu'elle n'hésitera pas à le faire. Il y a là une éventualité qui doit être envisagée avec sérieux.

M^r le Président. — La Commission remercie M^r Berger de son exposé.

Nous devons en effet demander au Ministre de la Marine d'activer la ~~construction~~ construction du Dunkerque. La responsabilité est du reste engagée dans cette question puisque, en 1932, alors qu'il avait qualité, comme ministre de la Défense nationale, pour passer les commandes, il a quitté Paris, à l'étonnement général, pour aller s'occuper, en Corse, de la ~~élection~~.

Quand il vint, il était trop tard, et M. Leygues mit huit mois, alors, pour obtenir de M. Herriot qu'il passât les commandes.

M. Mark: Binaison. — Les mêmes erreurs se produisent pour le Strasbourg. Il est en construction, mais les marchés ne sont pas passés. Or les délais ne commencent à courir qu'à partir du jour où les marchés sont signés.

M. le Président. — J'aurai une conversation avec le Ministre de la Marine. Nous connaissons ses qualités; nous savons aussi quelle est parfois sa nonchalance; les retards sont importants; notre matériel est insuffisant, et une guerre navale ^{en} serait actuellement la preuve éclatante. Je demanderai aux deux Vice-Présidents de la Commission de m'accompagner auprès de M. Pétu.

M. Léonard Bernard. — Les retards s'expliquent si l'on songe que 1932 était une année d'élections législatives, et 1935 une année d'élections municipales...

M. Mark: Binaison. — Il faudra aussi aborder la question de l'inkllerie.

M. Lémery. — Il est inadmissible que les considérations électorales interviennent sans cesse. Déjà pour ces mêmes raisons on dit que la loi de deux ans ne sera pas votée; et je porterai cette question à la tribune. Je pourrai y lier le problème naval, et celui des retards que nous déplorons.

M. le Président. — La question des deux ans se suffit à elle-même. Peut-être le problème naval serait-il un peu éclipsé.

M. Mark: Binaison. — Après avoir vu le ministre, nous devrions aller à Brest pour voir de sur place si la construction du Dunkerque ne peut pas être activée. Je tiens de source sûre qu'on travaille au ralenti.

M. Herig. — C'est une question d'argent.

M. Mark: Binaison. — Nos crédits ont été votés.

M. le Président. — Nous allons donc trouver le Ministre, puis une sous-commission se rendra à Brest. (Assentiment)

Produits coloniaux sous pavillon étranger.

M. Hachette. — Je signale à la Commission que la conférence impériale a été saisie de la question de transport de nos produits coloniaux sous pavillon français.

M. Lémery. — La question est complexe, et les producteurs sont souvent obligés de recourir au pavillon étranger, en particulier pour les bananes.

La séance est levée à 16 heures 15

6^{ème} séance.

mercredi 13 mars 1935

Présents : MM^{rs} Rio, de Camas, Jean Odin, Stourm, Leblanc, Bergeon, Martin-Binachon, Hachette, Gasnier-Duparc, Saurin, Le Mery, Guillemot, Babin-Chevaye.

Présidence de M^r Rio

La séance est ouverte à quinze heures 30.

Restriction des droits de pêche

M^r de Camas est nommé rapporteur du projet de loi portant restriction des droits de pêche des porteurs de rôle d'équipage pour navigation de plaisance ou de permis de circulation.

Chasse sur mer.

M. Tissera est nommé rapporteur du projet de loi modifié par la Chambre portant réplémentation de la chasse sur mer, sur le domaine public maritime et dans les estuaires.

Exercice de la pêche côtière.

M^r Leblanc indique les modifications qu'il propose d'apporter au projet de loi tendant à compléter l'article 6 de la loi du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche côtière modifiée par la loi du 12.2.30. Il introduira dans la loi la peine de la confiscation, la saisie obligatoire au moment du procès-verbal, et préconise qu'un règlement d'administration publique fixera les conditions de cette saisie. M^r Leblanc se propose de déposer un rapport concluant dans ce sens.

Visite à M^r le Ministre de la Marine (Armements navals)

M^r le Président. — Arrivé que la Commission l'avait décidé, son bureau est allé trouver le Ministre de la Marine.

En ce qui concerne le Dunkerque, le Ministre nous a assuré qu'il n'y aurait aucun retard dans la construction du "chaudron", c'est-à-dire de l'ensemble de la coque; mais il semble qu'on doive en attendre pour

l'artillerie de navire. Le Directeur général de constructions navales et le Directeur général de l'artillerie navale assisteront à notre entretien, et nous ont dit que les essais auraient lieu à la fin de 1935. Les pièces seront livrées au commencement du dernier trimestre de 1936, et les tourelles presque en même temps, mais l'artillerie légère et les pièces contre avions seront livrées un peu plus tard. Néanmoins les essais pourront être commencés avant et l'on peut considérer que les expériences seront faites à la fin de 36 ou au plus tard au début de 37.

M. Martin-Binardon. - Le retard de l'artillerie légère est dû aux foyers de St Chamond, ce qui paralyse l'avancement de Dunkerque comme celui du La Galissonnière.

M. le Président. - Les prévisions du ministre de la Marine partent par trop de confiance. Je crois que nous pourrions aller voir à Beest où en sont exactement les travaux. Peut-être aussi à St Chamond.

M. Martin-Binardon. - Il a St Nazaire, pour voir où en est le Strasbourg.

A propos d'armement naval, je signale que la question de 35.000 tonnes va se poser très prochainement. Le gouvernement, inquiété par les armements allemands étudie un projet relatif à la défense nationale, on serait prêt à un trésor de guerre de plusieurs milliards, financé par la Banque de France. Les dernières déclarations de l'Allemagne ont fait une grande impression.

M. Hachette. - Ce n'est pas ce qui ressort du discours du Président à Lyon.

M. Lomery. - L'attitude du gouvernement est étrange. On n'abordera même pas franchement la question de la loi de deux ans. Vendredi prochain ^{le gouvernement} fera seulement une déclaration, pour capituler ensuite devant les socialistes et dire que la loi ne sera discutée qu'après les élections municipales. Pourtant le geste de fermeté qui avait consisté à prolonger la durée du service avait produit un bon effet à l'étranger. Se borner à l'application de l'article 40 ~~proposée~~ en invoquant les "circonstances exceptionnelles", c'est un escamotage inadmissible. Ce qu'il faut, c'est voter un statut militaire. Que la loi soit votée en juin, c'est suffisant techniquement, mais il est regrettable que le gouvernement ait manqué de fermeté, à un moment où l'Allemagne multiplie les défis.

M. de Camas. - L'Allemagne prétend que les pays voisins peuvent diriger contre elle 16.000 avions.

M. le Président. - Si elle compte dans ce chiffre les 5.000 avions français, la statistique ne prouve pas grand'chose.

M. Gasnier-Duparc. - Nous dépendons plus que les autres pour l'aviation, et nous

soumis nous bien pourvus !

M. Marku-Binachon. - A cause de la politique des prototypes que nous avons suivie de 1928 à 1931.

M. Lemery. - Il a été dit dans le discours de Lyon que l'égalité des droits était indiscutable. Or Hitler en conclut que l'Allemagne doit pouvoir se défendre contre tous ses ennemis possibles ; donc l'égalité des droits correspond à la supériorité des forces allemandes.

M. Gaston-Duparc. - L'égalité des droits est indiscutable. Le grand pays, même s'il a été vaincu, ne peut pas être obligé de rester sous la coupe de autre pays.

M. Marku-Binachon. - Nous n'avons jamais contesté à l'Allemagne le droit de se relever. Mais pas qu'elle le fasse sur ce plan : la. C'est l'Allemagne qui veut nous attaquer, et non pas nous.

M. Lemery. - On n'a jamais demandé à l'Allemagne qu'une chose : désarmer.

M. Marku-Binachon. - Et elle a toujours refusé les garanties que nous lui demandions pour désarmer nous-mêmes.

M. Gaston-Duparc. - Puisque le principe de l'égalité est indiscutable, c'est à nous d'agir en conséquence, en tenant compte de ce fait qu'une telle nation doit vivre.

M. Lemery. - Les traités de 1815 avaient diminué la France. Quand Napoléon arriva au pouvoir, par la suite, l'Angleterre fit savoir qu'elle ne reconnaissait son gouvernement que s'il s'engageait à respecter les traités de 1815. La France les a respectés. Et l'Allemagne ne respecte pas le traité de Versailles.

M. le Président. - Pour revenir à notre propos des armements, et à la question de l'aviation, qui nous a souvent préoccupés, il est difficile de savoir où nous en sommes. Le Bloch 200^{est} l'appareil qui a actuellement tous les records ; le ministre n'a dit qu'il avait fait plus de 300 Km H. ; or on m'affirme d'Istres qu'il n'a pas dépassé 210 Km H. Qui croit ? Le ministre n'a-t-il pas été trompé par ses services ? Or on a commandé deux et trois cents de ces appareils !

Le général Denain est aviateur ; mais j'ai pu constater dans des cas précis qu'il pouvait se tromper lourdement.

M. Marku-Binachon. - Nous avons entendu M. Pierre Cot nous dire un jour qu'il faut garder nos mauvais avions, et nous mettre en état ~~de~~ de construire rapidement en cas de guerre !

M. Hachette. - La situation est d'autant plus grave que nous sommes sans date à la venue d'événements si graves ^{d'ici} ~~à~~ à quelques semaines.

M. Marku-Binachon. - N'oublions pas non plus les inconvénients des ~~installations~~ ^{constructeurs}.

La séance est levée à 16 heures 5 minutes.

7^{ème} séance

Présents: M^{rs} Riv, Tisser, J-L. Dumesnil, Stourm, Markh-Binackon, Balin-Chevaye, Leblanc, Hachette, Riv, Cabart-Danneville, de Camas, Janier-Duparc, Guillemot, Veymerie.

Présidence de M. Riv.

La séance est ouverte à 14 heures 30

Organisation du corps de contrôle

M. Sven est nommé rapporteur du projet de loi tendant à modifier la loi du 2 mars 1902 portant organisation du corps de contrôle de l'Administration de la Marine

Compagnie Transatlantique

M. Hachette est nommé, par anticipation, rapporteur

Voyage à Brest.

M. le Président... de voyage d'étude que nous aurons prévu à Brest pourrait avoir lieu les 28, 29 et 30 mars. Le nombre des membres de la Commission ne devrait pas excéder 12.

Tranche Navale.

M. Markh-Binackon est nommé, par anticipation, rapporteur

M. Hachette... Un débat relatif à la Défense Nationale va s'ouvrir devant le Sénat. La Commission y prendra-t-elle part?

M. le Président... Il est plus sage que nous attendions pour prendre position le débat sur la tranche navale.

La séance est levée à 14 heures 55.

Présents: M^{rs} Bergeon, Roux-Feyrmeng, Henry, Ewen, Hachette,
de Camas, Guillemot, de Camas, Tanguy.

Présidence de M. Bergeon, vice-P^t

La séance est ouverte à quinze heures trente.

Corps du contrôle de la Marine.

M. Ewen donne lecture de son rapport sur le projet de loi tendant à modifier la loi du 23.02, portant organisation du corps de contrôle de la Marine.

~~Il signale que les fonctionnaires de l'administration civile~~

demandent à être admis dans le corps du contrôle. Dans quel sens la Commission veut-elle conclure? La Chambre a répondu favorablement.

Après avoir entendu M. Le Moignon et M. Hachette, qui proposent de ne pas donner satisfaction à la demande de fonctionnaires, la Commission donne mandat à M. Ewen de conclure favorablement, et de rapporter le texte de la Chambre.

Tranche Navale.

M. le Président. — M. Martin Bismarck, rapporteur, a été frappé par un deuil et nous demande de le remplacer.

La tranche actuelle est importante en raison des circonstances; une flotte est une œuvre de patience, qui doit être sans cesse renouvelée, dans la mesure de possibilités financières et industrielles.

La tranche votée le 25 mars par la Chambre n'accroît pas notre tonnage global; elle est un moment de rajeunissement.

Après les navires légers il a fallu rajeunir nos vieux cuirassés de ligne; occupés d'abord à refaire nos unités légères, nous avons prolongé au-delà de leur limite d'âge nos vieux cuirassés de ligne, et n'avons pas usé des droits que nous donnaient l'accord de Washington. Cet état de choses explique la tranche 1935.

Elle prévoit un vaisseau de ligne qui valorisera nos éléments légers en leur donnant un appui solide. Les six croiseurs allemands de 6.000 tonnes s'appuient sur deux croiseurs de bataille, ce qui constitue un bloc total supérieur à celui de nos forces légères. En 1939 l'Allemagne aura 6 navires de ligne et nous 2. Nous avons mis le Dunkerque en chantier avec 18 mois de retard. De 1935 et 1936 nous en subissons les conséquences. Pour surclasser le type Deutschland nous avons dû prévoir 26.500 tonnes pour le Dunkerque et le Strasbourg. Nous avons espéré longtemps que seraient abaissées les caractéristiques de vaisseaux de ligne; bien au contraire, ^{et de construire un 35.000 tonnes} elles ne font qu'augmenter et nous sommes obligés de suivre le mouvement. Nous en avons d'ailleurs le droit, et, jusqu'au 31 décembre 36 nous sommes autorisés à construire 105.000 tonnes. ^{35.000}

J'ajoute que la construction de navires de ~~26.000~~ tonnes ne sera pas plus coûteuse que celle de bateaux plus petits; elle reviendra à 26.000 francs la tonne, contre 60.000 (une tonne de sous-marin) et 40.000 (une tonne de torpilleur). Les frais de combustible sont également moins élevés proportionnellement, et l'amortissement est moins cher d'un quart. Il s'agit, enfin, d'un navire très peu vulnérable.

On dira peut-être qu'il eût été meilleur de construire des sous-marins ou des avions. Non, car ce qui importait c'était de donner un soutien solide à notre flotte. Une flotte de ligne est essentielle. Certes nous n'aurons abouti que dans trois ans; mais l'œuvre vaut d'être entreprise.

Si le projet de planche navale vient devant nous avant les vacances, je demande l'autorisation à la C^{te} de faire valoir ces quelques considérations devant l'assemblée.

M. le Moignon. — Ce 35.000 tonnes exigera des dragages dans les ports. Et on le construira : t-on ?

le commandant Terreaux expose que le bateau serait construit dans la cale du Salon à Brest, après l'achèvement de Dunkerque; un second navire serait construit, après le Strasbourg aux chantiers de Pen Hoët.

Voyage de Brest

M. le P^t fait connaître que le voyage d'étude à Brest est ajourné et n'aura lieu que plus tard.

la séance est levée à 16 heures 5

g^e_me séance

samedi 30 mars 35

Parents: M^rus. Rio, Cabart-Danneville, Villaret-Duchesnois,
Lujès, Gaston-Duparc, de Camas.

Presidence de M. Riv.

la séance est ouverte à 14 heures 45.

Réorganisation du Musée de la Marine

M^r le Président. - Le Musée de la Marine, actuellement installé dans les combles du Musée du Louvre ne reçoit plus de crédits. Je vois même qu'il n'a plus de conservateur. Or, M. Rivet, conservateur ~~adjoint~~ du Musée d'ethnographie du Trocadéro, a fait le bonnet, par mon entremise a rendu un grand service en accordant un crédit de cinq millions, s'intéressant au Musée de la Marine. Il m'a fait savoir que son installation se fera dans la grande salle centrale du nouveau Palais qui doit remplacer le Trocadéro actuel.

Si la Communauté approuve ce transfert je lui propose de
deposer une proposition de résolution dans ce sens (annexement)

M^r Rio est nommé rapporteur de cette proposⁿ de résolution

M. RIO donne lecture d'un projet de rapport qui est approuvé, et qui est autorisé à déposer.

La séance est levée à 15 heures

Présents : M^{rs} Rio, Even, Bergeon, de Camas, Leonus Benard, Guillemot, Hellaet-Duchetnois, Stourm, Lujès

Présidence de M. Rio

La séance est ouverte à 14 heures 30

Audition du Ministre de la Marine.

M. le Président. - D'accord avec M. Henry Berenger, je vous propose que, réunis à la C^o des Affaires étrangères, nous entendions mardi le Ministre de la Marine, à propos des conversations navales ~~fran~~ anglo-allemandes. Il faut savoir où nous allons.

J'ai préparé un questionnaire que j'adresserai au Ministre.

M. Even. - Quelle sera l'attitude des autres puissances? Le Japon?

M. le P^t. - Il se hors du circuit, puisque il a dénoncé les accords de Washington - ce qui, du reste, libère les autres signataires.

M. Even. - La C^o de la Marine de la Chambre posera aujourd'hui même à M^r. Laval et Pichu des questions dont nous aurons à tenir compte.

Frontières de l'Est.

M. le P^t. - J'ai été invité par le P^t de la C^o de l'Armée à participer à un voyage d'étude sur nos frontières de l'Est. Je rendrai compte à la Commission de ce que j'ai pu voir. C'est un spectacle d'où l'on peut tirer un réel réconfort.

Voyage à Brest.

M. le P^t. Le Ministre de la Marine va inspecter à Brest la flotte et les travaux les 26, 27 et 28 juin. La Commission ne peut l'accompagner au complet, et, puisque le Ministre ait invité votre Président et un vice-président, il faut que nous puissions faire le voyage nombreux, pour une étude approfondie.

M. Even. - L'Union des Chambres de Commerce maritimes a invité les

parlementaires à visiter les ports bretons du 9 au 12 juillet.
M. le P. - Notre voyage doit être un voyage d'inspection militaire, et non commerciale. Je propose à la Commission de fixer, en principe, son voyage aux environs du 10 juillet. L'Amiral Darland pourra alors nous accompagner. Sinon, reportons-le à l'automne.

M. Evén. - A la rentrée, nous devons aller voir le Normandie, pour savoir si les réparations nécessaires ont été faites.

M. le P. - En septembre ce bateau sera parfait. Mais tous les gens raisonnables comprennent qu'il n'aurait jamais dû partir avant les consolidations indispensables. Les hélices centrales donnent satisfaction; mais non pas les hélices latérales, qui donnent lieu à des phénomènes de cavitation. Les efforts de pression atteignent 85 à 150 tonnes sur la même arbre, et le martèlement est tel sur les hélices qu'il faudra les changer tous les deux voyages: coût 1.200.000 francs le jeu. D'autre part on va modifier les coques. Actuellement, le Normandie a l'ordre de ne pas dépasser 28 nœuds; et il n'atteindra pas 30, à cause de l'état des hélices. La solidité a été également compromise par les fantaisies des décorateurs.

M. de Camas - Pour combattre la cavitation - c'est un problème dont j'ai exposé une théorie en 1927 - on a utilisé sur des avions italiens ultra-rapides deux hélices à axes concentriques, tournant en sens inverse. Pourquoi ne pas essayer sur le bateau?

M. Stourm. - Pourquoi n'a-t-on pas dit au public la vérité sur le Normandie?

M. le P. - Il faudra bien le dire quand on désarmera le bateau pendant quatre mois pour le mettre en état. Les inconvénients sont multiples.

La séance se lève à 14 heures 55

11^{ème} séance.

32
mercredi 26 juin 1935

Réunion commune de la C^{de} de la Marine et
de la Commission des Affaires Étrangères

Présents : M^{rs} Henry Bérenger, Riv, Desjardins, de Ludre,
Peyronnet, Jovelet, Marcel Plaisant, Israël, McLerand, Renoux,
Lemery, Ch. Dumont, Eccard, Cornudet, Albert Sarrant,
Lucien Saint, H. de Jouvencel, Hachette, de Camas, Fargot,
Stourm, Héry, Marton-Binachon, Fernand Merlin, Le Trocquer,
Roux-Freissineng, G^{de} Bourgeois, René Bernard, Bergeon,
Cabart-Danneville, Léonard Béhard, Pujès, Valette, Ewen,
Cattoli, Veyssière, Messimy, J. Hennessey, Honnorat, Steeg,
Lucien Hubert, Paul Boncour, Labrousse, J-L. Dumesnil.

Présidence de M. Henry Bérenger

La séance est ouverte à 15 heures.

12^{ème} - séance

33
mercredi 6 novembre 1935

Présents : M^{rs} Rio, Lemery, de Camas, Vermeir, Hachette, Cabart-Danneville.

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à 16 heures.

Voyage aux Antilles.

La Commission désigne M^{rs} Luen et Cabart-Danneville pour la représenter aux fêtes du Tricentenaire du rattachement des Antilles à la France.

Besoins exceptionnels de la Marne.

M. Hachette est nommé rapporteur du projet de loi tendant à autoriser des dépenses pour des besoins exceptionnels du Département de la Marne.

Supplément ~~de crédits~~ d'effectifs.

M. Hachette est nommé rapporteur du projet de loi portant ouverture, sur l'exercice 1935, au titre des budgets de la Guerre, de la Marine militaire, de l'Air et des Colonies, de crédits destinés à permettre l'entretien de suppléments d'effectifs.

La séance est levée à 16 heures 5 minutes.

11

13^{ème} séance.

mercredi 11 décembre 1935

Présents. M^{rs}. Rio, de Camas, Roux-Freissineng, Tisser, Héry, Bergeon, Babin-Chevaye, Hachette, Villault-Duchenois, Garnier-Duparc.

Présidence de M. Rio

La séance est ouverte à 15 heures.

M^r le Président félicite M. Bergeon d'avoir échappé à un grave accident, et salue son retour au nom de la Commission.

M. Bergeon remercie M^r le Président et la Commission.

Paquebots entre France, Algérie et Tunisie.

~~M. Roux-Freissineng~~

M. Roux-Freissineng est nommé rapporteur du projet de loi établissant la copropriété des paquebots à construire pour les relations maritimes entre la France, l'Algérie et la Tunisie.

Ouvrages de côte.

M. Bergeon est nommé rapporteur du projet de loi relatif à la conservation des ouvrages de côte.

Réduction d'effectif et recrutement de l'armée de mer.

M. Martin-Binachen est nommé rapporteur du projet de loi tendant à la ratification de cinq décrets relatifs à des réductions d'effectif, au recrutement de l'armée de mer et aux aspirants provenant de l'École Navale.

Besoins exceptionnels de la Marine

M. Hachette donne lecture de son rapport sur le projet de loi tendant à autoriser des dépenses pour des besoins exceptionnels du Département de la Marine.

Supplément d'effectif.

M. Hachette donne lecture de son rapport sur le projet de loi portant ouverture sur l'exercice 1935, au titre du budget de la guerre, de la Marine, de l'Air et des Colonies, de crédits destinés à permettre l'entretien de suppléments d'effectif.

Intervention du Président

M. G. P., rappelant que M. Tisserand n'a pas sollicité, aux élections dernières, le renouvellement de son mandat, exprime le regret de la Commission de perdre prochainement un ~~collaborateur~~ collaborateur si précieux.

M. Tisserand remercie M. G. P. et assure les membres de la C^o des regrets qu'il emportera de leurs travaux.

Examen de la situation.

M. le Président. - Une année s'achève, au cours de laquelle notre Commission a utilement travaillé pour le bien de la marine. Notre rôle a été important, notamment, dans la dénonciation des accords de Washington.

Nous avons étudié et voté la tranche 1935 du programme naval, et suivi de près les questions ^{d'}aéronautique maritime.

Si nous n'avons pu réaliser le voyage d'études que nous avions projeté à Brest, pourtant le bureau de la Commission, invité par le Ministre de la Marine à l'occasion de la revue navale a pu étudier sur place les travaux de construction en cours.

Certains membres de la C^o après avoir participé à l'inspection des frontières de l'Est avec la C^o de l'armée, ont retiré de ce voyage de précieux et réconfortants renseignements. Ils ont vu de puissantes fortifications, dont le caractère purement défensif doit être signalé.

Notre sous-commission des marchés militaires partait pour exercer son contrôle dans le midi lorsque l'accident survenu à M. Bergeon nous a forcé à reporter cette tournée à un peu plus tard.

M. Bergeon. - Je suis au regret d'avoir rendu impossible ce voyage. Mais j'ai bien persuadé qu'aux environs de Laçay nous pourrions exercer

un examen plus précis et plus utile encore notamment pour les ~~maritimes~~ combustibles liquides et l'aviation.

M. le Président. — La situation extérieure doit également retenir plus que jamais notre attention. Déjà, lors du vote du dernier budget, M. Bergeon signalait à la future l'ampleur du réarmement naval de l'Allemagne, et les impuretés qu'elle doit soulever. Certes, dans ^{le budget} ~~le budget~~ de cette année les crédits pour les constructions neuves ont été relevés. Nous devons néanmoins prendre bien garde, et parvenir à opposer aux 421.000 tonnes de la flotte allemande les 600.000 qui nous ont été reconnues comme nécessaires. Notre rôle sera d'être vigilant.

En ce qui concerne l'aviation, nous avons également exercé un contrôle précis et sévère.

M. Hachette. — Je signale à la Commission que le général Denais doit être entendu prochainement par la ^{Commission} des Finances.

M. le P. — Je veux, pour ma part, de ~~la~~ rédiger pour lui un questionnaire, à la suite de plaintes très graves qui me sont parvenues au sujet des commandes, en ce qui concerne notamment le Bloch 200 et 210.

Enfin, nous devons suivre les travaux de la conférence de Londres, ouverte depuis deux jours. J'ajoute pourtant que la délégation française, qui ne compte qu'un technicien, n'a pas qualité pour prendre là-bas des décisions. Elle a reçu des directives, notamment de n'accepter aucun engagement à long terme, et de préconiser un abaissement des caractéristiques des vaisseaux de ligne, des porte-avions, et peut-être des croiseurs.

M. Bergeon. — La Commission a fait pendant l'année un utile travail. Notre Président, par ses remerciements de diriger si activement nos travaux, pourrait peut-être résumer ce bilan dans une note qu'il adresserait à nos collègues; et je pense surtout à ceux d'entre eux qui ne sont pas les plus assidus à nos séances.
(Assentiment)

Restriction des droits de pêche.

M. de Lamar donne lecture de son rapport portant restriction des droits de pêche des porteurs de rôle d'équipage pour navigation de plaisance, ou de permis de circulation.

Il conclut à l'adoption.

La séance se lève à 15 heures 45.

Présents. M^{rs}. Rio, Bergeon, Guillemot, le comte de Blois, Hachette, de Pomereu, Stourm, Jordan, Tanguy, Leblanc, Perreau, Tissier, Héry, de Camas.

Présidence de M. Rio

La séance est ouverte à 15 heures.

Audition du Ministre de la Marine.

M. le P.^t fait connaître que M. le Ministre de la Marine désire entretenir la Commission des la question de l'aéronautique navale. Cette audition sera fixée au mardi 24 ou au vendredi 20 décembre.

Budget de la Marine de guerre pour 1936

M. Bergeon. - Le budget de 1936 prévoit un budget ordinaire pour l'entretien de la flotte et un budget extraordinaire pour la flotte en construction. C'est une nouveauté regrettable. Quoique la situation actuelle entraîne des charges un peu exceptionnelles, il est mauvais de faire entrer les dépenses de constructions dans un budget extraordinaire qui sera alimenté par l'emprunt.

Le budget de 1936 prévoit, pour les constructions neuves 494 millions de plus que celui de 1935, soit 3.396 millions. Il faut rattraper notre retard. Malgré les votes du Parlement, depuis 1932, nos constructions annuelles ont été réduites jusqu'à 23.250 tonnes par an, parfois même au dessous, alors que l'on avait prévu 35.000 tonnes, pour aboutir en 1944 au chiffre de 650.000 tonnes.

Le retard vient de ce que les marchés sont notifiés plusieurs mois après nos votes. La construction de Dunkerque a été votée le 10 juillet 31. La mise en chantier n'a été ordonnée que le 26 octobre 32. La mise en service ne peut être envisagée avant le milieu de 1936. Certains autres marchés sont ainsi en retard de 2 et 3 ans. Et la suppression de la tranche 1933 n'a fait qu'aggraver la situation.

Il faut après, et le réarmement allemand, que j'ai déjà signalé en février, nous en fait un devoir. L'Allemagne a su tourner les clauses du Traité de Versailles; depuis que l'Angleterre lui a accordé le droit de

possède une flotte égale à 35% de la sienne propre, l'Allemagne pourra atteindre à 421.000 tonnes, alors que le Traité de Versailles la limitait à 140.000. La flotte allemande sera reconstituée sur ces bases en 1942, et nous aurons alors deux ans de retard sur le programme qui nous permettrait de lui répondre, soit 602.000 tonnes que les Anglais eux-mêmes nous ont reconnues. C'est donc 152.000 tonnes à construire d'ici quatre ans, soit 38.000 par an.

Le tonnage n'est pas tout. Pour les effectifs, le projet de budget prévoit des chiffres suffisants (4.650 unités). Pour les arsenaux et bases navals, un effort reste à faire. A Brest et ailleurs il faudra faire des dragages pour que le port puisse recevoir nos grosses unités. Le budget de 1936 prévoit des crédits pour ces travaux.

Le problème de l'aviation navale a enfin été compris; la Marine a repris la faculté de développer librement ses escadrons. Le projet de budget prévoit 240 millions pour cet effort.

En résumé, il faut doter notre flotte de unités de ligne, de corps de bataille proprement dit qui lui manquent. Nous devons hâter la construction de 35.000 tonnes. D'autre part, la Commission devra soutenir la Marine dans ses revendications en ce qui concerne son aviation propre. Les relations entre les ministres de la Marine et de l'Air doivent devenir moins tendues.

M. le P.^t. — Nous remercions et félicitons M. Bergeon de son exposé. Et nous ferons nos efforts pour améliorer encore cette question de l'aéronautique, qui a déjà fait de progrès.

M. le Comte de Blois. — En 1936 l'Allemagne aura trois Deutschland et nous n'aurons qu'un Dunkergue.

La séance est levée à 15 heures 45.

15^{ème} séance.

vendredi 20 décembre 1925

Présents : MM. Rio, Bergeon, Héry, de Camas, de Pomereu, Tissera,
de Blois, Roux-Freissineux.

Présidence de M. Rio.

La séance est ouverte à 14 heures 45.

Conférence navale de Londres

Audition de M. le Ministre de la Marine

Pétri,

Voir compte: rendu stenographique

La séance est levée à 16 heures 45 minutes

16^{ème} Séance

Mardi 24 décembre 1935.

Présents: MM. Rio, Hachette, de Blois, Tissier, Balin. Chevalé, Raux. Freissineng, de Camas, Léonard Pénard, Bergeon.

Présidence de M. Rio

La séance est ouverte à quatorze heures et demie.

Compagnie Générale Transatlantique.

M. Hachette, rapporteur donne lecture de son rapport pour avis sur le projet de loi approuvant un avenant à la Convention passée le 23 novembre 1933 entre l'Etat et la C^g Transatlantique. Il rappelle les caractéristiques du Normandie, constate que les armateurs ont tenu les engagements qu'ils avaient pris et donne, en conséquence, un avis favorable au projet de loi qu'il analyse brièvement. Après un échange d'observations entre MM. le Président, le Rapporteur, de Blois, Bergeon et Tissier, la commission approuve les conclusions de M. Hachette et l'autorise à déposer son rapport.

Navires ayant leur port d'attache aux îles Saint-Pierre et Miquelon

M. de Camas est nommé rapporteur de la proposition de loi adoptée par la Chambre des députés tendant à rendre les dispositions de la loi du 12 juillet 1934 applicables aux navires ayant leur port d'attache aux îles Saint-Pierre et Miquelon.

Frets sur l'Algérie

M. Raux. Freissineng expose que les compagnies de navigation ont formé un pool qui, abolissant toute concurrence, leur a permis de relever de 36% les frets sur l'Algérie. Il critique la composition du Comité consultatif des frets où les chargeurs n'ont pas la représentation qu'ils devraient avoir et déclare qu'il est inadmissible que le monopole du pavillon permette aux compagnies de majorer excessivement les frets, ce qui ne saurait manquer d'avoir une sensible répercussion sur les prix payés en Algérie notamment pour le gaz et l'électricité. M. Léonard Pénard signale une situation analogue en ce qui concerne les frets sur La Réunion. La commission charge son président de saisir de la question M. le ministre de la marine marchande.

La séance est levée à quinze heures dix.