

II

COMMISSION chargée d'examiner tous les projets de lois intéressant la **Marine** (Résolution du Sénat, n° 3, du 22 janvier 1891).

Nommée le 19 janvier 1892.

MM.

1^{er} BUREAU { ÉMILE LENOËL. — *Président*
DE VERNINAC.

2^e BUREAU { VELTEN.
DAUTRESME. *Le Guen*

3^e BUREAU { DECROIX.
ISAAC. — *Secrétaire.*

4^e BUREAU { DROUHET.
JEAN DUPUY. — *Secrétaire*

5^e BUREAU { PAUL DECAUVILLE.
BÉRAL.

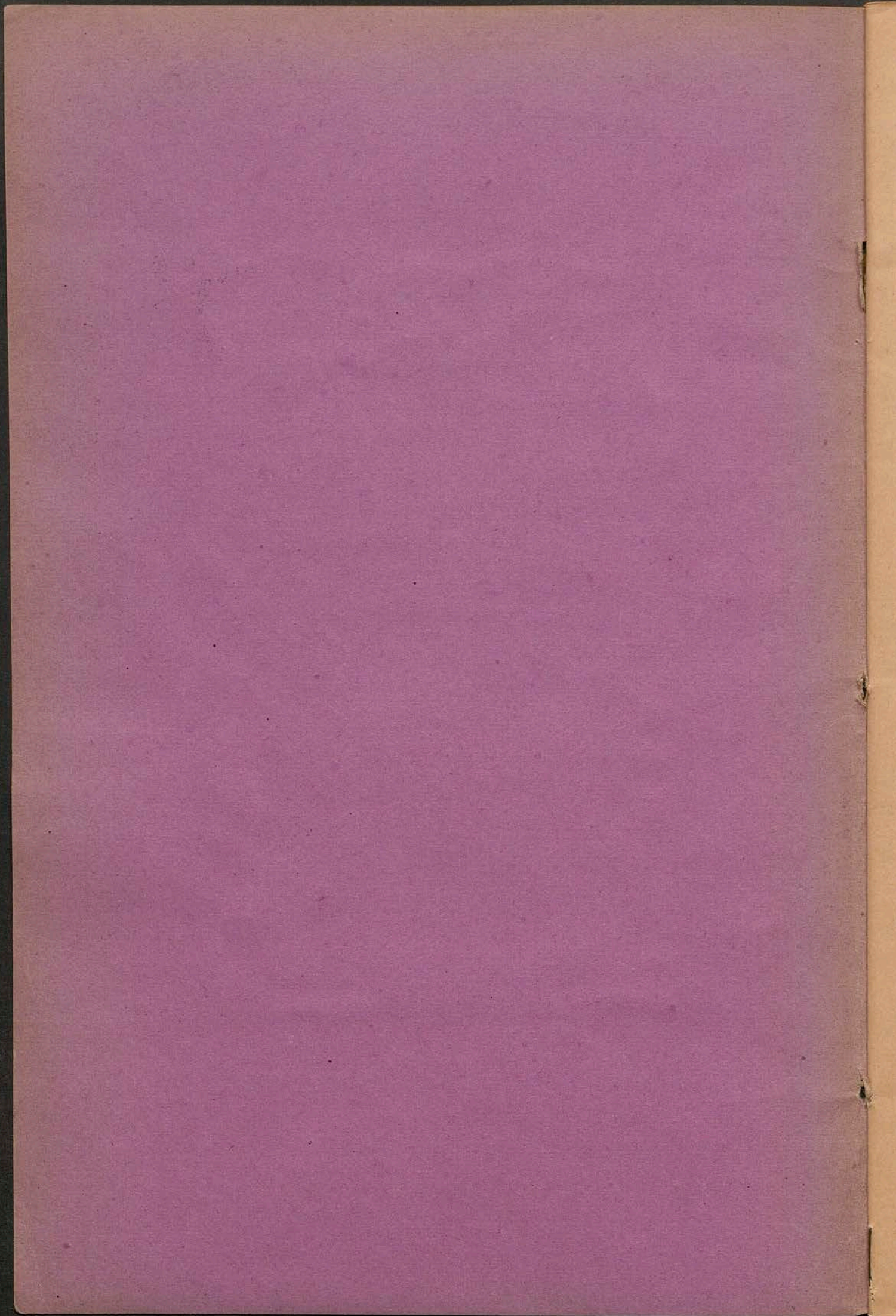
6^e BUREAU { JULES CAZOT.
AMIRAL HALNA DU FRETAY.

7^e BUREAU { HUON DE PENANSTER.
BRUNON.

8^e BUREAU { JULES FERRY.
JULES GODIN.

9^e BUREAU { N^{***}. *Raymond*
N^{***}. *de Raismes.*

Secrétaire-adjoint : M. Gaudin



Commission de la Marine
1892

2^{me} Registre

1248742

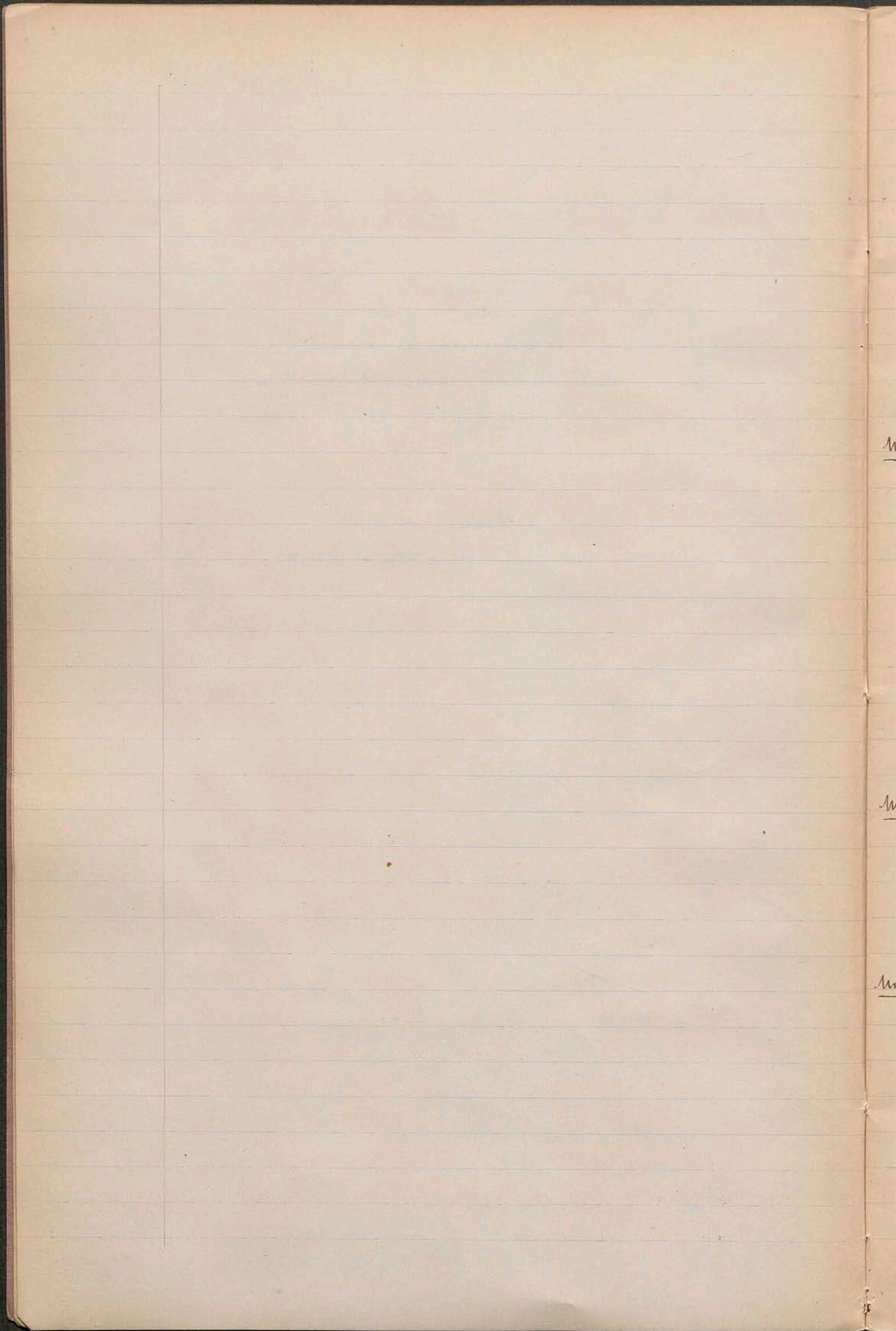




1

Commission Sénatoriale
de la Marine, nommée dans le Bureau
le 19 Janvier 1892.

Procès-verbal
deuxième Registre. 1892.



Séance du Jeudi 21 mars 1892.

Présidence de M. Lenoël, président.

La séance est ouverte à une heure.

Sont présents: Mm. Cazot, Bérat, Decroix, Drouhet, Jean Dupuy, Jules Ferry, Godin, l'amiral Halma du Frétay, Honoré de Penanster, Isaac, Le Guen, Lenoël, de Raismes, Raymond, Velten et de Verminac.

M. Armon s'excuse de ne pouvoir assister à la séance.

M. le Président rappelle que la Commission est réunie pour entendre les explications de M. le Ministre de la Marine sur le projet de loi relatif aux officiers mécaniciens. Il propose d'entrer immédiatement en conférence avec lui.

Cette motion étant accueillie, M. Godéfray Lavaiquac, ministre de la Marine et des colonies, est introduit. Il est accompagné de M. l'amiral de Maigret, directeur du personnel au Département de la Marine.

M. le Président, après avoir remercié M. le Ministre d'avoir bien voulu se rendre dans le sein de la Commission, lui rappelle sur quels points celle-ci désire l'interroger. Les observations de M. le Ministre seront écoutées avec le plus vif intérêt et le sincère désir d'arriver à une complète entente avec lui.

M. le Ministre se déclare prêt à fournir à la Commission tous les éclaircissements qu'elle croira devoir lui demander sur le projet de loi relatif aux officiers mécaniciens. Mais avant de répondre aux questions qui vont lui être posées, M. le Ministre juge nécessaire de formuler une observation d'ensemble.

"Dans ma pensée, dit-il, le projet qui organise le corps des officiers mécaniciens ne peut être arrêté dans toutes ses parties, qu'après que le projet qui réorganise le corps des officiers de vaisseau

aura été, sinon voté, du moins définitivement rédigé. Celui-ci en effet a un caractère plus général, et suivant moi, il doit servir de modèle aux projets spéciaux qui régleront le sort et le régime des autres corps de la marine.

"Or en ce moment la loi sur le cadre des officiers de vaisseau est soumise à l'examen du Comité des Inspecteurs généraux, dont le travail ne sera terminé que dans quelques jours. Il me semble donc nécessaire d'attendre jusqu'à la pour statuer sur le projet relatif aux officiers mécaniciens.

"Toutefois, continue M. le Ministre, comme ce projet renferme un assez grand nombre de dispositions, qui ne sauraient être affectées par celles qui figureront dans la loi sur les officiers de vaisseau, je suis prêt à les discuter dès aujourd'hui. Quant aux autres, nous les réserverons, si la Commission y consent, pour une étude ultérieure."

M. le Président. La Commission avait elle-même pensé, à l'origine, que la loi sur les officiers mécaniciens ne pouvait être utilement examinée qu'après la loi sur les officiers de vaisseau. Mais le Département de la Marine ayant paru désirer que la loi relative aux officiers mécaniciens fût votée à très brève échéance, la Commission avait naturellement consenti à étudier ce projet en premier lieu.

Si aujourd'hui M. le Ministre n'a plus la même hâte de voir voter le projet sur les officiers mécaniciens, la Commission est toute disposée à en retarder l'examen. Elle attendra volontiers, avant d'arrêter ses résolutions, que le Comité des Inspecteurs généraux ait achevé l'étude de la loi sur les officiers de vaisseau.

Cependant, puis que M. le Ministre veut bien discuter dès aujourd'hui un certain nombre de questions soulevées par le projet relatif aux officiers mécaniciens, la Commission l'entendra avec plaisir. Après avoir recueilli ses explications, elle pourra sans doute désigner son rapporteur, et celui-ci à son tour pourra préparer son travail, en ne laissant de côté que les points réservés. On

gagnera ainsi un temps précieux.

M. le Ministre. La loi sur les officiers mécaniciens n'a rien perdu de son urgence. Le Département de la Marine désire toujours qu'elle soit promptement votée. Mais il n'y aura que des avantages à ce que le vote en soit retardé de quelques jours, voire de quelques semaines, si l'on peut mettre ses dispositions en exacte concordance avec celles qui figureront dans la loi sur les officiers de vaisseau. Au reste il ne s'agit là que d'un retard insignifiant. Dans une huitaine environ, M. le Ministre sera en mesure de communiquer à la Commission le résultat du travail du Comité des Inspecteurs.

Après un échange d'observations entre M. Drouhet, Jules Ferry, Jean Dupuy et le Président, la Commission décide, d'accord avec M. le Ministre, qu'elle procédera immédiatement à l'examen de ceux des articles du projet de loi qui sont susceptibles d'être adoptés ou modifiés dès aujourd'hui.

Art. 1^{er}.

M. le Président. Sur cet article, la Commission a une première question à poser à M. le Ministre: "Le nombre des mécaniciens officiers supérieurs, prévu au projet, est-il suffisant et comporte-t-il surtout une disponibilité suffisante, pour faire face à tous les besoins du service, notamment en cas de mobilisation?"

M. le Ministre. La réponse est facile. La direction du personnel estime que 27 officiers supérieurs suffiront pour assurer le service. Mais quand bien même ce chiffre serait au dessous des besoins, il ne faudrait pas songer à l'accroître. La marine éprouve, en effet, de sérieuses difficultés pour recruter son corps d'officiers mécaniciens. Les bons sujets sont rares, même pour les fonctions d'officier subalterne, à plus forte raison pour celles d'officier supérieur. Si donc on augmentait le nombre des hauts grades, ce ne pourrait être qu'au détriment de la valeur du personnel.

M. le Ministre donne ici lecture de divers documents qui éta-

blissent qu'à l'heure actuelle le recrutement des officiers mécaniciens se fait assez péniblement. Ainsi, le nombre des premiers maîtres, réunissant les conditions requises pour être promus au grade de mécanicien principal de 2^e classe, c'est-à-dire au rang d'officiers, n'est que de 16 seulement, et les épreuves que ces 16 candidats ont subies n'ont été que médiocrement satisfaisantes. Sur un maximum de 40 points, 1 seul a obtenu aux examens une moyenne supérieure à 15 points; 4 ont eu de 12 à 15 points; 6 de 10 à 12 points; 5 moins de 10 points. On voit que les candidats sont peu nombreux et qu'ils sont loin d'être de premiers choix. Dans ces conditions, il serait périlleux d'élargir le cadre des officiers supérieurs. On s'exposerait à ouvrir l'accès des hauts grades à des hommes qui ne seraient point capables de les exercer.

M. Godin. N'y aurait-il pas un moyen de remédier à cette insuffisance du nombre et du mérite des candidats? Actuellement tous les officiers mécaniciens, sans exception, sont choisis parmi les premiers maîtres, c'est-à-dire parmi les sous-officiers. Pourquoi ne les recruterait-on pas, en partie, dans une école spéciale, où on pourrait leur donner une instruction technique plus développée?

M. le Ministre. Le système qu'indique M. Godin pourrait sans doute procurer des mécaniciens plus instruits. Mais ces mécaniciens n'auraient aucune habitude de la mer, et l'habitude de la mer est essentielle à un mécanicien. Il est absolument indispensable que l'officier mécanicien ait fait un long apprentissage pratique à bord, c'est-à-dire qu'il ait servi plusieurs années comme sous-officier.

M. le Président. La Commission pose maintenant une seconde question à M. le Ministre: "La proportion des officiers supérieurs du corps des mécaniciens est-elle équitablement calculée, dans le projet, par rapport au nombre des officiers subalternes? .."

A ce propos M. le Président donne lecture d'une lettre qu'un membre de la Commission empêché d'assister à la séance, M. Brunas, vient d'adresser à M. Godin, en le priant d'en faire part à ses collègues. — La dite lettre est annexée

7
ci-contre au présent procès-verbal.

M. le Ministre. Avant de répondre à la question que vient de me poser M. le Président, je ferai remarquer que mes précédentes explications montrent, qu'il est absolument impossible de songer à augmenter le nombre des mécaniciens

SÉNAT

Paris, le

28 Mars

1892

Mon cher COLLEGUE



Je vous adresse quelques détails pour compléter les renseignements que je vous ai déjà donnés; ils vous expliqueront pour quel motif il est demandé l'augmentation de certains cadres et l'assimilation du grade de Mécanicien en chef à celui de Capitaine de Frégate.

Les officiers mécaniciens sont considérés comme corps combattant au même titre que les officiers de vaisseau, ils ont les mêmes règles d'avancement, les mêmes limites d'âge pour la retraite il est donc assez logique qu'ils aient la même hiérarchie; or les officiers de vaisseau ainsi que les Ingénieurs passent du grade de Capitaine à celui de lieutenant Colonel ou Capitaine de frégate, tandis que les mécaniciens passent chefs de bataillon, c'est là une anomalie.

A Monsieur Jules G O D I N; Sénateur de l'Inde Française

Membre de la Commission de la Marine

blissent qu'à l'heure actuelle le recrutement des officiers mécaniciens se fait assez péniblement. Ainsi, le nombre des premiers maîtres, réunissant les conditions requises pour être promus au grade de mécanicien principal de 2^e classe, c'est-à-dire au rang

On pourrait objecter qu'il n'y aurait pas de raison pour ne pas accorder les mêmes faveurs aux autres corps, mais il faut considérer que les autres corps ne sont pas régis au point de vue des limites d'âge comme le sont les corps combattants, et qu'il n'est par suite pas nécessaire de leur appliquer les mêmes règles d'avancement.

En ce qui concerne l'augmentation des cadres des officiers généraux et des mécaniciens inspecteurs avant rang de capitaine de vaisseau, il suffit pour la justifier de voir quelle est la proportion pour les autres corps, ainsi on a pour les

officiers de vaisseau	1 général pour	2,4 colonels
Inspecteurs	1	2,4
Ingénieurs	1	2,2
Commissaires	1	3,8
Médecins	1	3,5
Mécaniciens	1	6

Si on prend la proportion des colonels par rapport aux lieutenants colonels ou chefs de bataillon selon le corps on trouve qu'il y a pour les

Officiers de vaisseau	1 colonel pour	1,92 L.Col.
Inspecteurs	2	1 chef de batail.

ci - contenu au présent procès - verbal.

M. le Ministre. Avant de répondre à la question que vient de me poser M. le Président, je ferai remarquer que mes précédentes explications montrent, qu'il est absolument impossible de songer à augmenter le nombre des mécaniciens

Ingénieurs	1	1 Lieut. Col.
Commissaires	1	1,81
Médecins	1	2,9
Mécaniciens	1	3,3

Les mécaniciens sont donc les plus mal partagés; l'infériorité est encore plus marquée lorsqu'on compare le nombre des officiers généraux et ceux du grade de capitaine de vaisseau au nombre total d'officiers, on trouve que les médecins qui ont les cadres les plus réduits ont encore un officier général pour 64 officiers et 1 officier du grade de capitaine de vaisseau pour 17 officiers, tandis que les mécaniciens ont un inspecteur général pour 326 et un Inspecteur pour 53.

Ces chiffres montrent bien qu'il y aurait intérêt et justice à augmenter de 1 le nombre des Inspecteurs généraux et de 2 celui des Inspecteurs; dans ces conditions les mécaniciens ne seraient pas encore dans la proportion des autres, mais la différence serait moins grande.

On trouverait facilement l'emploi de ces officiers et il y aurait intérêt pour l'état car outre les postes déjà prévus, aux escadres et aux majorités générales, un Inspecteur général chargé d'inspecter les machines des batim-

blissent qu'à l'heure actuelle le recrutement des officiers mécaniciens se fait assez péniblement. Ainsi, le nombre des premiers maîtres, réunissant les conditions requises pour être promus au grade de mécanicien principal de 2^e classe, c'est-à-dire au rang

des bâtiments en réserve, en montage ou en essai rendrait de réels services, on pourrait en outre le charger de l'inspection des écoles des mécaniciens.

Les deux inspecteurs trouveraient également leur place à la commission des machines et du grand outillage et à la centralisation du service des machines, afin d'avoir un *comité* centrale plus sérieux que celui qui existe aujourd'hui.

Enfin comme vous le savez le service des machines prend tous les jours une importance plus considérable la surveillance devient plus difficile et il est de toute nécessité d'assurer le recrutement d'un personnel instruit et capable.

On n'attirera les jeunes gens remplissant ces conditions, dans la rude carrière de marin qu'en leur montrant qu'ils pourront arriver à une situation très honorable

Veillez mon cher collègue, agréer mes salutations les plus empressées

B. BRUNON; sénateur de la Loire

ci - contre au présent procès - verbal.

M. le Ministre. Avant de répondre à la question que vient de me poser M. le Président, je ferai remarquer que mes précédentes explications montrent, qu'il est absolument impossible de songer à augmenter le nombre des mécaniciens officiers supérieurs. C'est un point de fait sur lequel je ne reviens pas.

Ceci posé, examinons si le nombre des officiers supérieurs porté au projet est proportionné au nombre des officiers subalternes, en d'autres termes si les officiers subalternes ont des chances suffisantes de parvenir aux grades supérieurs.

Je reconnais tout de suite que le corps des officiers mécaniciens, organisé comme le gouvernement le demande, comportera proportionnellement moins d'officiers supérieurs que les autres corps de la marine. Mais est-ce à dire, ainsi que le prétend M. Drumon, que les mécaniciens ne pourront compter que sur un avancement dérisoire?

En aucune façon. Il faut prendre garde ici d'être induit en erreur par les chiffres et les calculs, car il n'y a pas que les chiffres et les calculs à considérer.

Si l'on ne tient compte que de cet élément, on constate que dans le corps des officiers de vaisseau la proportion des grades supérieurs aux grades inférieurs est de 21,9 %; dans le corps de santé, de 19,5 %; dans le corps du commissariat de 17,4 %; dans l'artillerie de marine de 15,8 %; dans l'infanterie de marine de 11,1 %; tandis que dans le corps des mécaniciens elle atteindra à peine 8,2 %. D'où l'on conclut que les mécaniciens sont tout à fait mal traités.

Mais ce n'est là qu'une apparence. A côté des chiffres voyons les faits, et nous allons reconnaître que les mécaniciens sont tout aussi bien partagés que les officiers des autres corps.

Ces derniers, sortant pour la plupart des écoles spéciales, arrivent très jeunes au grade d'officier, mais ils restent longtemps dans chaque grade et ils n'arrivent qu'à un âge relativement avancé au grade d'officier supérieur ou général. Ainsi un officier de vaisseau ne devient officier supérieur qu'à 60 ans au minimum et officier général qu'à 51 ans. De même, dans le commissariat on ne devient

8
officier supérieur qu'à 47 ans au moins et officier général qu'à 59 ans 1/2.

Il en est tout autrement dans le corps des mécaniciens. Là l'avancement de grade à grade est beaucoup plus rapide. Les officiers mécaniciens, qui occupent actuellement les hauts emplois du cadre, n'ont passé que 6, 7 ou 8 ans dans chaque grade, tandis que les lieutenants de vaisseau attendent souvent 12, 14 et 16 ans le moment où ils deviendront capitaines de frigate. Ce résultat, en apparence invraisemblable, est cependant facile à comprendre. Les premiers maîtres mécaniciens arrivent tard au grade d'officier, entre 28 et 32 ans d'ordinaire. Mais, comme dans leur corps les limites d'âge sont à peu près les mêmes que dans les autres corps, il s'en suit qu'ils gravissent en moins de temps les divers échelons de la hiérarchie. En d'autres termes, le renouvellement du cadre devant se faire dans une période plus courte, l'avancement se fait plus vite. C'est forcé.

Il en résulte que, si d'une part les mécaniciens officiers subalternes ont numériquement moins de chances que leurs camarades des autres corps d'atteindre les grades supérieurs, d'autre part ils passent si rapidement d'un grade à un autre que cela fait compensation ou à peu près.

Par conséquent, si l'on augmentait le nombre des grades supérieurs qui leur est attribué, on aboutirait à cette conséquence inadmissible, qu'ils parviendraient aux postes élevés de la hiérarchie militaire plus aisément et plus promptement que les officiers des corps voisins.

Sans doute, conclut M. le Ministre, je ne prétends pas qu'à l'heure actuelle ou même après le vote du projet, qui cependant les avantage, les officiers mécaniciens obtiennent ou obtiendront le grade d'officier supérieur aussi facilement que les officiers de vaisseau ou les ingénieurs des constructions navales. Mais les chances d'avancement ne sont pas sensiblement moindres pour eux que pour les autres. Et s'il existe une petite différence à leur détriment, cette différence se justifie par ce fait qu'ils sortent tous du rang

17
tandis que les officiers des autres corps sortent en général d'école où ils ont fait de fortes études. L'Etat ne peut pas traiter exactement de même des officiers qui proviennent de l'École polytechnique ou de l'École navale et des officiers qui n'ont traversé qu'une école d'arts et métiers.

M. le Président. La lettre de M. Drumon touche à un autre point sur lequel la Commission serait heureuse d'avoir l'avis de M. le Ministre. Aux termes du projet, les mécaniciens en chef sont assimilés aux chefs de bataillon, grade qui n'existe pas dans l'armée de mer. M. Drumon se demande pourquoi on ne les assimile pas plutôt aux capitaines de frégate, lesquels ont rang, comme on sait, de lieutenant-colonel.

M. l'Amiral de Maigret. Il semblerait en effet plus logique de donner aux mécaniciens en chef le rang de capitaine de frégate. Mais, après mûr examen, le Département de la Marine a eu devoir renoncer à cette combinaison. Il lui a paru indispensable de donner aux capitaines de frégate une supériorité de grade sur les mécaniciens en chef. Voici pourquoi.

Dans la marine, il faut que l'autorité des officiers de vaisseau, chargés de commander un bâtiment ou de diriger un service, soit au dessus de toute contestation. Or il arrivera presque toujours que les mécaniciens en chef auront à recevoir des ordres ou des instructions d'un capitaine de frégate. S'ils avaient le même rang que ce dernier dans la hiérarchie, cela pourrait donner lieu à des difficultés.

D'officier de vaisseau à officier de vaisseau, à grade égal, la supériorité de l'ancienneté ou de l'emploi n'est jamais mise en question. Mais d'officier de vaisseau à officier d'un autre corps il n'est pas de même. On en a fait souvent l'expérience. Toujours il y a eu des heurts et des tiraillements.

C'est pour les prévenir, que le Département a jugé utile de subordonner les mécaniciens en chef aux capitaines de frégate, en attribuant à ceux-ci la supériorité du grade.

Maintenant, il est possible qu'un jour on reconnaisse la nécessité de faire quelque chose de plus pour les mécaniciens en chef. Des officiers de ce grade, qui auraient un certain temps de

service et qui attendraient trop longtemps celui de mécanicien - inspecteur, mériteraient peut-être qu'on leur accordât un supplément de solde, par analogie avec ce qui se fait depuis quelque temps pour les lieutenants de vaisseau les plus anciens. Mais c'est une question qu'il est superflu d'examiner pour le moment, car les mécaniciens en chef ne restent pas assés longtemps dans leur grade, sans compter que le vote du projet déterminerait dans le corps un avancement exceptionnel.

Après un échange de vues entre M. le Président, M. Ferry, M. Vial et Gobin, la Commission constate qu'il n'y a pas lieu de modifier les dispositions de l'article 1^{er}, les explications de M. le Ministre et de M. le Directeur du personnel ayant démontré l'inutilité ou l'impossibilité d'un changement quelconque.

Article 4.

M. le Président. Sur cet article, la Commission n'a qu'une seule question à poser à M. le Ministre. Le gouvernement avait proposé à la Chambre d'adapter comme limites d'âge pour les mises à la retraite les chiffres suivants, correspondant aux divers grades des officiers mécaniciens : 52, 53, 56, 60 et 63 ans. La Chambre a abaissé ces chiffres à 50, 52, 54, 58 et 60 ans. Le gouvernement maintient ses premières propositions, sauf en ce qui touche la dernière : il accepte que l'âge de la retraite pour le mécanicien - inspecteur général soit ramené à 62 ans. M. le Ministre est-il toujours de cet avis ? Ou bien préfère-t-il ajourner la question jusqu'au moment où la loi sur les officiers de vaisseau sera définitivement rédigée ?

M. le Ministre. Je prie la Commission de rétablir les chiffres primitifs du gouvernement, sauf en ce qui concerne le mécanicien - inspecteur - général, pour qui nous acceptons la limite de 62 ans.

Quelles que soient les dispositions adoptées pour les officiers de vaisseau, il sera impossible de rien modifier à ces chiffres, sans peine de désorganiser par en haut le corps des officiers mécaniciens,

11

double recrutement, comme je l'ai dit, est trop difficile pour que la marine consente à se priver prématurément des services d'hommes expérimentés, parfaitement capables de se rendre encore utiles.

M. Jean Dupuy. En abaissant les limites d'âge, la Chambre avait eu pour objet de rajuster les cadres. Il y a là un intérêt dont on ne saurait méconnaître l'importance.

M. le Ministre. Les cadres n'ont nullement besoin d'être rajustés. J'ai expliqué en effet que l'avancement dans le corps des mécaniciens se faisait avec une rapidité plus grande que dans les autres corps. Les moyennes d'âge dans les divers grades attestent que le personnel est loin d'être un personnel vieilli. Si l'on abaissait les limites d'âge comme l'a fait la Chambre, on n'obtiendrait d'autre résultat que de déterminer un avancement encore plus rapide, et comme le renouvellement du cadre ne pourrait se faire par en bas dans de bonnes conditions, on affaiblirait le corps des mécaniciens au lieu de le fortifier.

La Commission s'associe au sentiment exprimé par M. le Ministre.

Article 8.

M. le Président. Cet article a été réservé par la Commission, parce qu'il constitue en quelque sorte une annexe à l'art. 17, lequel a été également réservé.

M. le Ministre prie la Commission de le réserver de nouveau, jusqu'au moment où il pourra la saisir des dispositions relatives à la loi des cadres.

L'article 8 est réservé.

Article 9, 10 et 11

M. le Président rappelle que ces articles ont donné lieu à certaines critiques portant les unes sur la rédaction, les autres sur l'utilité des dispositions qu'ils renferment.

M. le Ministre. Ces trois articles paraissent en effet ou superflus ou incorrectement libellés. L'article 9 reproduit, sous une forme moins heureuse,

une disposition qui figure dans la loi du 20 avril 1832 sur l'avancement dans l'armée navale. Cette disposition est ainsi conçue : "Art. 25 : "Toutes les promotions et nominations d'officiers seront immédiatement rendues publiques par insertion aux "Annales maritimes," et au "Moniteur," avec indication du tour d'avancement, du nom de l'officier qui était pourvu du grade vacant en de la cause de la vacance."

L'art. 10 reproduit textuellement un autre article de la loi de 1832, l'article 26, qui dit : "L'emploi est distinct du grade : aucun officier ne peut être privé de son grade que dans les cas et suivant les formes déterminés par la loi."

Enfin l'article 11 reproduit à peu près littéralement un troisième article de la loi de 1832, l'article 27, lequel est ainsi conçu : "Il ne pourra, dans aucun cas, être nommé à un grade hors du cadre, ni être accablé de grades honoraires".

Dans ces conditions, continue M. le Ministre, il paraît tout indiqué de faire disparaître les articles 9, 10 et 11, et de les remplacer par un renvoi aux articles 25, 26 et 27 de la loi de 1832. Ce renvoi pourrait être inscrit à l'article 7 du projet qui serait alors ainsi libellé : "Les dispositions de la loi du 19 mai 1834, ainsi que les articles 25, 26 et 27 sur l'avancement dans l'armée navale, sont applicables aux officiers mécaniciens de la marine".

M. le Président observe que l'article 27 de la loi de 1832 n'est pas absolument identique à l'article 11 du projet de loi. L'art. 27 prohibe dans tous les cas les nominations faites en dehors du cadre. L'article 11 ne les prohibe qu'en temps de paix.

Après échange d'observations entre M. le Ministre, l'Amiral de Maugué et M. de Laage, il est convenu que le Rapporteur se chargera de préparer pour cette partie du projet de loi une rédaction conforme aux indications données par M. le Ministre.

Articles 12 à 21.

M. le Ministre prie la Commission de réserver en bloc tous ces articles, qui ne paraissent

pouvoir être rédigés d'une manière définitive qu'après que les dispositions correspondantes de la loi relative aux officiers de vaisseau auront été arrêtées.

Toutefois, M. le Ministre croit devoir fournir dès à présent un certain nombre d'observations sur divers articles :

1°. Ainsi que l'a remarqué la Commission il y aura lieu de rédiger les articles 12 et 18, de manière à faire disparaître l'antinomie qui existe entre ces deux dispositions, dont l'une distingue l'embarquement et le service dans une défense mobile, tandis que l'autre les assimile.

2°. Le gouvernement persiste à penser que l'article 17 est absolument inutile. On ne voit pas d'avantage à maintenir dans le cadre d'activité, après une guerre, des officiers retraités rappelés temporairement au service, alors qu'après une guerre le cadre sera forcément encombré.

3°. L'article 20, sur lequel la Commission ne s'est pas arrêtée, ne fait que reproduire l'article 23 de la loi de 1832 : "Les officiers prisonniers de guerre conservent leurs droits à l'avancement pour l'ancienneté." Il suffira peut-être ici d'un rappel de la loi de 1832, conformément à ce qui a été décidé tout à l'heure.

4°. L'article 21 n'est, lui-aussi, qu'une reproduction à peu près littérale de l'article 22 de la loi de 1832. Il y aura lieu de voir si l'on ne doit pas se borner à y renvoyer. — Dans le cas contraire, il faudrait adopter la formule de la loi de 1832 pour le 883 : "Il ne pourra être dérogé aux règles mentionnées en cet article que pour des cas d'éclat divinement justifiés et spécifiés dans l'ordonnance d'avancement, qui sera publiée sans délai au Bulletin des lois et insérée au Moniteur."

M. Isaac

demande si M. le Ministre est en principe disposé à consentir à une modification de l'article 19, afin de permettre aux officiers détachés hors du service marine de conserver leurs droits à l'avancement dans des conditions à déterminer.

M. le Ministre estime que cette question doit être réservée comme les autres pour les mêmes motifs. Toutefois il lui paraît nécessaire de rappeler ici une distinction que la Commission a perdue de vue lorsqu'elle a discuté l'article 19. Les officiers de l'armée de mer, qui sont mis à la

disposition d'un autre département ministériel ou purement temporairement du service au dehors, se divisent en deux groupes. Les uns sont "en mission hors cadres", les autres sont "détachés". Les premiers conservent de plein droit leurs titres à l'avancement. C'est ainsi, par exemple, que l'Amiral Fournier a pu récemment être mis à la disposition de l'administration des colonies, pour servir en Indo-Chine, sans perdre aucun de ses droits à l'avancement. Quant aux officiers détachés, il est de principe qu'ils cessent de concourir pour l'avancement du jour où ils ont été autorisés à quitter leur corps. Cette distinction n'a jamais donné lieu à aucune difficulté. Il est clair que le Ministre ne refusera en aucun cas de considérer comme "en mission hors cadres" tout officier affecté à un service public dans un poste qui lui permet de se rendre utile à l'Etat.

Les articles 12 à 21 sont réservés.

Article 23.

M. le Président rappelle que cet article a donné lieu à une critique. La Commission s'est abstenue de voir qu'on songeait à conférer au gouvernement le droit de nommer d'office des officiers mécaniciens de réserve.

M. le Ministre. Il est, en effet, inadmissible que tel ou tel officier puisse être nommé d'office. Qu'en temps de guerre, le gouvernement ait le droit de réquisitionner des mécaniciens du commerce, cela va de soi. Mais qu'en temps de paix il leur confère d'autorité un grade dans la réserve, c'est anormal. La rédaction de l'article doit évidemment être remaniée sur ce point.

Une autre observation doit trouver place ici. On prévoit que pourront être nommés mécaniciens de réserve : 1^o les officiers mécaniciens démissionnaires ; 2^o les anciens premiers maîtres ayant satisfait à un examen. Or, il n'existe aucun candidat ni de l'une ni de l'autre de ces catégories. Toutefois, comme il n'y a pas d'inconvénient à prévoir le cas, on peut laisser subsister l'énumération telle quelle.

La Commission, après avoir entendu M. le Président, Lejeune et Bérat, émet l'avis que l'article 23 doit être modifié dans le sens des observations de M. le Ministre.

Art. 24.

M. le Ministre demande qu'au § 1^{er} de cet article, on rédige la seconde phrase ainsi qu'il suit: "Ils sont classés dans cette réserve avec l'ancienneté..." et non: "avec la date d'ancienneté..."

La Commission ad opte cette proposition.

Art. 25

M. le Président expose que la Commission a trouvé peu équitable qu'un mécanicien de réserve ne puisse être nommé mécanicien principal de 2^e classe qu'à la condition d'être "plus ancien que le plus ancien des officiers de son grade du cadre d'activité."

M. le Ministre reconnaît que cette disposition peut prêter à la critique. Mais c'est un principe, dans l'armée de mer comme dans l'armée de terre, qu'un officier de réserve ne doit pas avoir sous ses ordres un officier du cadre actif plus ancien que lui dans son grade. Il y a là une règle qui, risqué évidemment en certains cas de léser la stricte justice, mais qui est indispensable pour prévenir des jalousies et des froissements.

M. Jean Dupuy. Il pourra dès lors arriver que, si le cadre actif renferme un officier négligent, insubordonné, incapable, la présence dans le corps de ce seul personnage paralysé l'avancement d'officiers de réserve, tout à fait dignes d'être appelés au grade supérieur. C'est difficile à admettre.

M. le Ministre. Le cas que prévoit M. Dupuy se produira difficilement. Un officier tel que celui qu'il prend pour exemple serait mis en réforme ou en non activité. Les mécaniciens principaux de 2^e classe devant, pour partir, passer à l'ancienneté au grade supérieur, il n'est pas à craindre au surplus que l'un d'eux s'éternise dans

son grade et fasse in définiment obstacle à l'avancement des officiers de réserve.

M. de Varniac. Cette question ne doit-elle pas être ajournée comme l'ont été tous ceux qui concernent l'avancement?

M. le Ministre. Réflexion faite, il convient en effet de la réserver?

L'article 27 est réservé.

Article 26.

M. le Président. La Commission accepte d'intercaler dans cet article la restriction proposée par le Département de la Marine, c'est-à-dire : "... Ceux qui sont présents en France, sauf toutefois les officiers mécaniciens des paquebots réquisitionnés comme croiseurs ou comme éclaireurs auxiliaires..." Mais elle pense qu'il vaudrait peut-être mieux dire : "sauf toutefois les officiers mécaniciens des navires réquisitionnés."

M. le Ministre. Cette seconde formule vaut évidemment mieux que la première. Il n'y a pas à hésiter.

L'article 26 est adopté avec ce changement.

Article 29

M. le Ministre demande que cet article soit rédigé comme suit : "Les officiers mécaniciens de réserve prennent rang avec, mais après les officiers de leur grade du cadre d'activité..."

La Commission accueille cette modification.

Article 32

M. le Ministre demande qu'un léger changement soit apporté à la rédaction du § 1^{er} de cet article. Au lieu de : "les officiers mécaniciens... peuvent obtenir sur la proposition de leur commandant approuvée par le commandant en chef...", il serait préférable de dire : "sur une proposition établie dans les formes réglementaires."

La Commission approuve le changement.

Article 34.

M. le Président. Les suppléments spéciaux de demi-solde visés dans cet article ont-ils été calculés en concordance avec les dispositions du projet de loi sur le permis de navigation et les demi-soldiers?

M. le Ministre. La question est assez délicate. A première vue il ne semble pas que les chiffres portés à l'article cadrent avec la loi dont il s'agit. Il y aura lieu de les revoir d'assez près. De plus la rédaction de l'article n'est pas très claire. La Commission n'estime-t-elle pas qu'il faudrait le réserver?

M. Huon de Beaumont. Du reste il contient une disposition qui semble difficile à accepter. On fait entrer dans le calcul du temps de service donnant droit à un supplément de solde le temps des appels pour exercices. C'est excessif. Il n'y a rien de pareil pour l'armée de terre.

M. le Ministre. Le temps des appels ne compte que s'il excède six mois. Cela se présentera rarement.

M. Huon de Beaumont. Cela se présentera rarement en effet; si l'on exige six mois de présence consécutifs. Mais si l'on admet que le temps des appels faits à différentes époques peut s'additionner, le chiffre de six mois sera souvent atteint. Or le texte ne dit pas clairement laquelle de ces deux combinaisons on adoptera.

L'article 34 est réservé. M. le Rapporteur sera chargé de l'étudier spécialement.

Article 35

M. le Président rappelle que la rédaction du § 1^{er} de cet article a paru à la Commission assez mal libellée.

M. le Ministre partage ce sentiment et s'en remet à la Commission du soin de trouver une formule plus exacte.

M. le Président demande si M. le Ministre estime qu'il faut viser dans le même paragraphe les navires réquisitionnés comme transports.

M. le Ministre fait observer que ce ne n'est pas possible. Les transports ne

sont pas considérés comme navires belligérants. Si donc on les visait ici, on conférerait *ipso facto* la qualité de belligérants à des officiers embarqués sur des bâtiments qui ne le sont pas.

L'article 55 est adopté, sauf révisions du texte.

Article 56.

M. le Ministre prie la Commission, qui a précédemment adopté cet article, de revenir sur son vote. L'article doit disparaître, car il fait double emploi avec l'art. 12 de la loi du 5 août 1879, lequel est ainsi conçu: "les officiers et assimilés de tout grade, compris dans la première section du tarif n° 1, restant après leur mise à la retraite, pendant cinq années, à la disposition du ministre de la marine, qui pourra leur donner un emploi de leur grade, dans la réserve de l'armée de mer, soit pour le service des ports, soit pour le service à la mer, ou le service des colonies. Le ministre de la marine pourra également les mettre à la disposition du ministre de la guerre. Pendant ces cinq années, ils demeureront soumis aux lois et règlements militaires sur la réserve."

M. Drouhet demande si le § 2 de l'article 56 doit être maintenu. L'observation que vient de faire M. le Ministre ne s'applique, semble-t-il, qu'au § 1^{er}.

M. l'Amiral Demay répond qu'en effet le § 2 doit être conservé, sauf rectification du renvoi qui n'est pas exact. L'article visé est l'article 28.

L'art. 56 est adopté à l'exclusion du § 1^{er} qui disparaît.

Article 57

M. le Ministre demande à la Commission de supprimer cet article. Il s'agit là d'une mesure extrême qu'on prendra en temps de guerre s'il en est besoin.

M. Séral croit qu'en pareil cas il faudra de toute nécessité recourir à une loi, car il est de principe qu'un officier retraité ne peut être rappelé à l'activité. C'est ce que dit formellement d'ailleurs l'article 8 du projet. Dans ces conditions, ne vaut-il pas mieux prendre des précautions tout de suite? Le Ministre saura qu'il peut rappeler les officiers retraités. Il n'aura pas à s'en soucier en temps de guerre,

19

et il usera de cette faculté ou il n'en usera pas suivant les circonstances.

Après avoir entendu M. M. Gobin, le Président, l'Amiral de Maigret et Jules Ferry, la Commission, d'accord avec M. le Ministre, réserve l'article 37.

Articles 38 et 39

M. le Président. fait observer que l'article 38 doit être réservé comme faisant suite au précédent.

M. le Ministre. pense que l'article 39 doit l'être également pour être mis en harmonie avec la disposition correspondante de la loi sur les officiers de vaisseau.

Les articles 38 et 39 sont réservés.

Article 40.

M. le Ministre demande à la Commission de substituer au § 1^{er} de cet article le texte qui lui a été précédemment soumis et qui elle a hésité à adopter. Ce texte est incontestablement plus clair et plus complet que celui de la Chambre.

Mais il doit être entendu que la disposition devrait être modifiée, si les limites d'âge inscrites à l'article 40 n'étaient pas relevées, ainsi que le gouvernement en a exprimé le désir.

Quant au § 2 de l'article en discussion, que la Commission a cru devoir supprimer, il convient de le réserver, puis qu'on a réservé la disposition correspondante de l'article 11.

La Commission se rallie à l'opinion de M. le Ministre sur le § 1^{er}. Elle réserve ensuite le § 2.

L'examen des articles du projet de loi est terminé.

M. le Président remercie M. le Ministre des éclaircissements qu'il a bien voulu

fournis à la Commission et exprime l'espoir que l'étude définitive du projet pourra être promptement terminée.

Mr. le Ministre tient à déclarer qu'il ne négligera rien pour que la Commission soit mise à même de compléter rapidement son travail.

Mr. le Ministre et Mr. le Directeur du personnel se retirent.

Mr. le Président propose à ses collègues de désigner immédiatement le rapporteur du projet de loi. La question est assez avancée pour qu'on puisse dès à présent commencer à préparer le rapport.

La Commission s'associe à cet avis. Elle fait choix de Mr. Godin comme rapporteur.

La séance est levée à 2 heures et demie.

Le Président,

Le Secrétaire,

A. P. C. C. C.

Note

de rapporteur à la séance du Jeudi 31 mars 1892

Le 1^{er} avril, M. le Président de la Commission a reçu de M. Limousin, ingénieur, ancien second maître mécanicien torpilleur, une lettre où le signataire demande à être entendu par la Commission, au sujet de l'organisation du cadre de réserve des officiers mécaniciens. A cette lettre était joint l'article suivant, publié le 29 mars par le journal la Paix, et résumant les observations que M. Limousin se proposait de développer.

LES MÉCANICIENS DE LA MARINE

Nous recevons la lettre suivante :

Paris, 24 mars 1892.

Monsieur le Rédacteur en chef,

L'*Officiel* du 4 février a publié un projet de loi adopté par la Chambre, portant organisation du corps des mécaniciens de la marine.

L'art. 23 de ce projet de loi a trait aux officiers mécaniciens de réserve. C'est sur cet article que je désire attirer votre attention, et voici pourquoi. Dans un but évidemment excellent, les auteurs du projet de loi, reconnaissant l'insuffisance numérique des officiers mécaniciens en cas de mobilisation, et se basant sur ce qui existe dans l'armée de terre, ont décidé de proposer la création d'un cadre de réserve.

Or, le principe d'insuffisance étant établi, il se trouve que, pour obvier à cet inconvénient, on s'est adressé à différents éléments qui ne pourront suffire aux besoins, comme je désire vous le montrer.

Le recrutement des officiers mécaniciens de réserve doit en effet, d'après ce projet de loi, se faire :

1^o parmi les officiers mécaniciens démissionnaires ;
2^o parmi les chefs mécaniciens des paquebots ;

Enfin parmi les anciens premiers maîtres mécaniciens.

Les officiers mécaniciens démissionnaires le sont tous ou presque tous pour raison de santé, ce qui leur interdit de rentrer au service ; quant à l'exception, vous comprenez que je n'insiste pas.

Les chefs mécaniciens des paquebots, qui forment un excellent élément, seront, eux, mobilisés sur leurs paquebots lors de la réquisition de ceux-ci. Voici donc un deuxième élément écarté.

Restent les anciens premiers maîtres mécaniciens. Ils peuvent se répartir en deux catégories : les congédiés, les retraités. Il n'y a pas de premiers maîtres congédiés et cela est facile à comprendre, puisqu'il faut plus de cinq ans pour arriver à ce grade, il est logique que celui qui a renoncé une fois certaine la carrière qu'il a embrassé. D'ailleurs, les statistiques sont là. Les retraités, eux, sont ce que nous appelons les « mécaniciens

pratiques ». Hommes fort capables pour les services qu'on attend d'eux, mais à qui le manque d'instruction théorique n'a pas permis de faire la simple composition nécessaire pour être nommés principaux.

Nous nous trouvons donc en face de cette situation très grave de n'avoir pas suffisamment d'officiers mécaniciens en temps de guerre, puisque ceux qui doivent remplir les cadres de réserve n'existent pas.

Il y a bien un quatrième élément qui pourrait trouver là sa place et rendre de très grands services. Je veux parler des anciens maîtres et seconds-maîtres. Ceux-ci, auxquels le temps n'a pas permis de passer premiers maîtres et qui, pour des raisons multiples, ont quitté le service à l'expiration de leur premier congé, ont pu, grâce aux certificats qu'ils ont eu soin de s'assurer lors de leur passage dans la marine, rentrer dans l'industrie.

Ils y occupent tous, ou presque tous, des positions fort honorables telles que chefs d'usines, ingénieurs, contre-maîtres, etc. Ils sont chargés, par leurs fonctions mêmes, de la conduite, l'entretien, la réparation et la construction des machines à vapeur, auxiliaires ou autres. Ils sont obligés en raison de ces charges, et de leur responsabilité aussi bien que de leur avenir, de se tenir au courant des progrès de l'industrie et de la science.

D'ailleurs, l'examen préalable stipulé pour les premiers maîtres leur serait évidemment applicable et cette considération, tout en étant nécessaire, serait suffisante pour écarter les non-valeurs.

C'est là, je crois, un excellent élément, rejeté, un peu de parti-pris peut-être et qui pourtant, chose indispensable dans l'armée

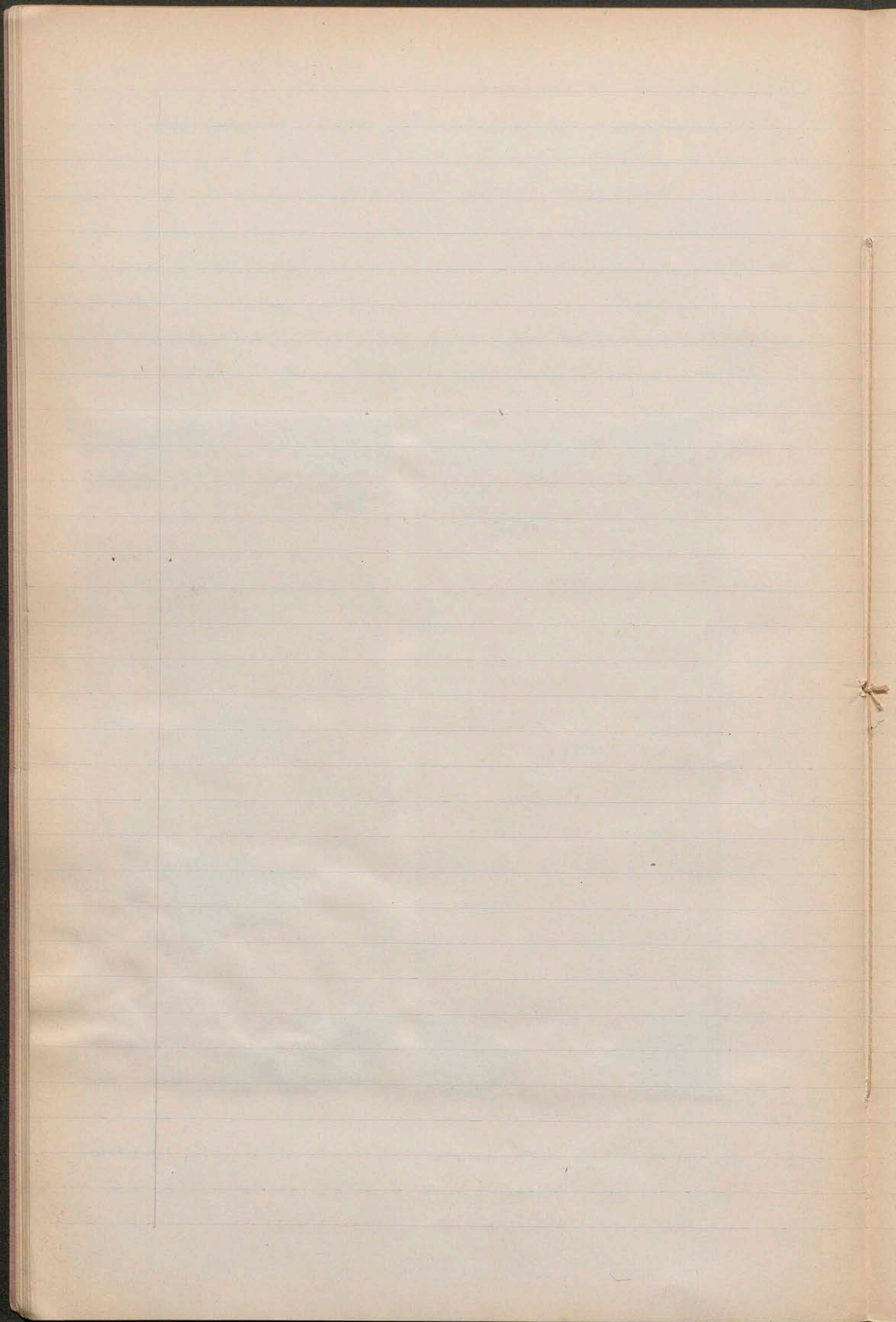
et doit avoir l'habitude du commandement et de la discipline.

Voilà, Monsieur le rédacteur en chef, les quelques observations que je désirais vous présenter sur ce sujet et je pense que vous rendriez service au pays tout entier en appelant l'attention de l'opinion publique et du Parlement sur ce point faible qui intéresse si vivement la défense nationale.

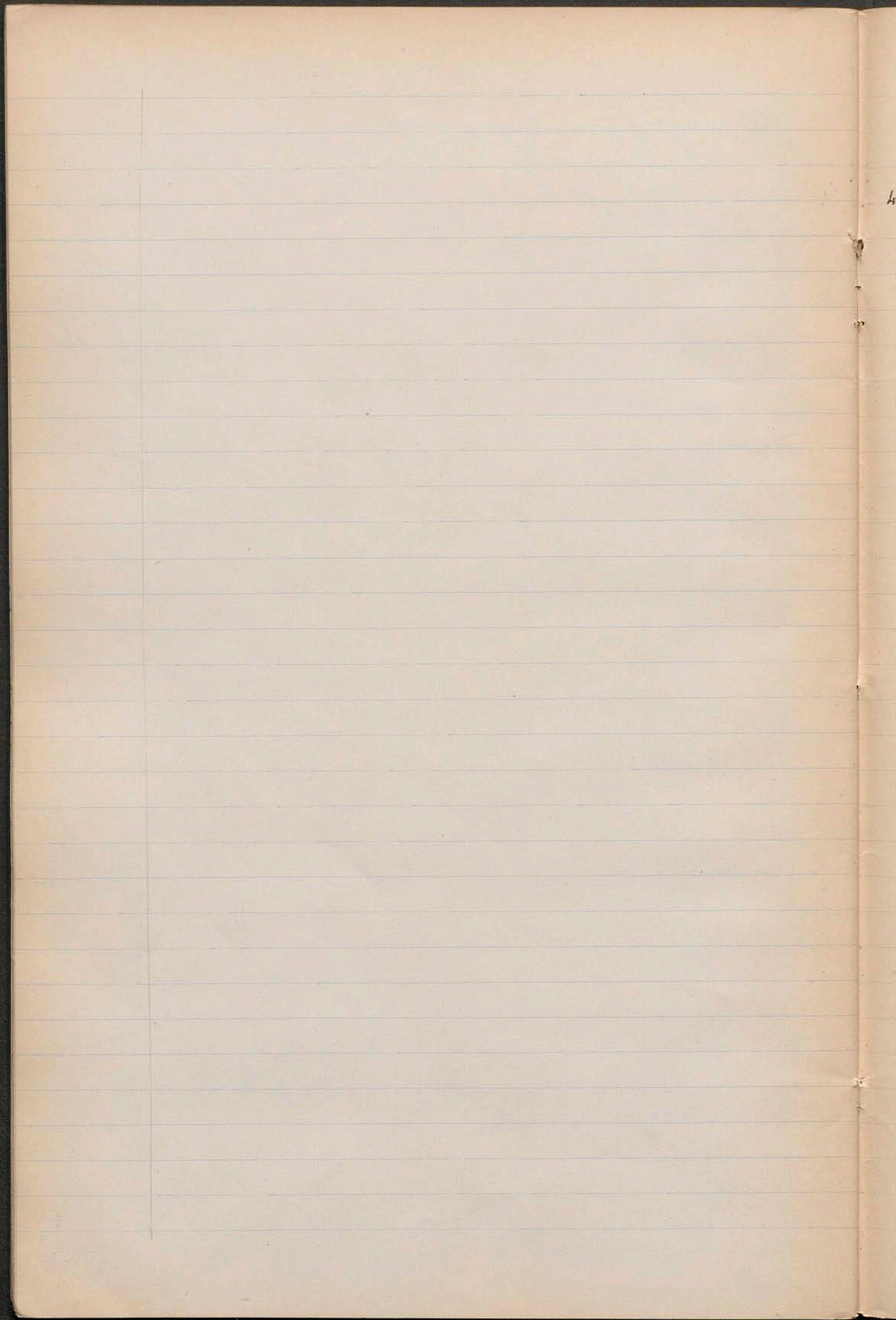
Veuillez agréer, Monsieur le rédacteur en chef, l'assurance de ma considération distinguée.

M. LIMOUSIN
ingénieur A. E. M.
Ancien second maître mécanicien torpilleur.

Le 5 avril, M. Limousin a été invité à se mettre en relations avec M. Godin, rapporteur, qui recueillera des explications et en rendra compte, s'il y a lieu, à la Commission.



Le registre ayant été communiqué à M. le Ministre de la Marine, qui désirait revoir ses déclarations sur la loi relative aux officiers mécaniciens, n'a pu recevoir la suite des procès-verbaux. Cette suite se trouve aux registres 5^e et suivants.



Bulle du deuxième Registre

— . —

4^e séance ... p. 2 — 31 mars. — M. le Ministre de la Marine est entendu sur le projet de loi
relatif aux officiers mécaniciens. — M. Godin est nommé Rapporteur.