

C 756

— 9 —

COMMISSION annuelle de dix-huit membres  
chargée de l'examen de tous les projets de lois  
intéressant la **Marine**. (Résolution du Sénat n° 3  
du 22 janvier 1891.)

(ANNÉE 1906)

(Nommés le 18 janvier 1906.)

MM.

- |                        |   |
|------------------------|---|
| 1 <sup>er</sup> BUREAU | { PAMS.<br>Vice-amiral DE LA JAILLE.            |
| 2 <sup>e</sup> BUREAU  | { Victor MERIC.<br>Ernest MONIS.                |
| 3 <sup>e</sup> BUREAU  | { HUGUET.<br>CUVINOT.                           |
| 4 <sup>e</sup> BUREAU  | { Victor LEYDET.<br>CHAUTEMPS.                  |
| 5 <sup>e</sup> BUREAU  | { Vice-amiral DE CUVERVILLE.<br>Raymond LEYGUE. |
| 6 <sup>e</sup> BUREAU  | { Gustave RIVET.<br>Jules GODIN.                |
| 7 <sup>e</sup> BUREAU  | { SAINT-GERMAIN (Oran).<br>LE COUR GRANDMAISON. |
| 8 <sup>e</sup> BUREAU  | { HAULON.<br>Paul GÉRENTE.                      |
| 9 <sup>e</sup> BUREAU  | { MAGNIEN.<br>SIGALLAS.                         |





1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100



Liste des Séances.

- 1. 23 Janvier. Réunion du Bureau. Corps de Santé' de la Marine. Commissariat de la Marine.
- 2. 6 Février Corps de Santé' . Cairn de provision des marins.
- 3. 22 Février (1<sup>re</sup>) Corps de Santé'.
- 4. 21 Février (2<sup>e</sup>) Remorquage. Pensions des guetteurs. Islande et Terre-Neuve.
- 5. 6 mars. Corps de Santé' Remorquage. Pensions des guetteurs
- 6. 23 mars. Travail à bord des navires de C<sup>te</sup>.
- 7. 27 mars. — d<sup>o</sup> — Budget de la marine de 1906. Liste de la flotte en 1906
- 8. 28 mars. — d<sup>o</sup> —
- 9. 29 mars. — d<sup>o</sup> —
- 10. 4 avril — d<sup>o</sup> —
- 11. 13 avril Ingénieurs d'artillerie navale.
- 12. 7 Juin Travail à bord des navires de C<sup>te</sup>.
- 13. 12 Juin Ingénieurs d'artillerie navale.
- 14. 15 Juin Ingénieurs d'artillerie navale Corps de Santé' de la Marine.
- 15. 21 Juin Corps de Santé' de la Marine. Travail à bord des navires de C<sup>te</sup>.
- 16. 10 Juillet. Ingénieurs d'artill<sup>ie</sup> navale.
- 17. 13 Juillet. Travail à bord des navires de C<sup>te</sup>.
- 18. 5 novembre. Perte du Lutin. Service hydrographique. Ingénieurs d'artill<sup>ie</sup> navale.
- 19. 13 novembre Travail à bord des navires de C<sup>te</sup> Programme naval de 1906.
- 20. 21 novembre. — d<sup>o</sup> — Programme naval de 1906.
- 21. 28 novembre — d<sup>o</sup> —
- 22. 29 novembre — d<sup>o</sup> — Ingénieurs d'artillerie navale
- 23. 18 décembre Navires-hospitaux. Programme naval de 1906.
- 24. 20 décembre. Navires hospitaux. Ingénieurs d'artillerie navale. Budget de la marine de 1907
- 25. 19 janvier 1907. Ingénieurs d'artillerie navale. Travail à bord des navires de C<sup>te</sup> allocations du Président.

Commissariat	23 janvier.
Corps de Santé'.	23 janvier. 6 février. 22 février (1 <sup>re</sup> ). 6 mars. 15 juin. 21 juin
Ingénieurs d'artill <sup>ie</sup> navale.	13 avril. 12 juin. 15 juin. 10 juillet. 5 novembre. 29 novembre. 20 décembre. 19 janvier 07.
Travail à bord des navires de C <sup>te</sup>	23. 27. 28. 29 mars. 4 avril. 7 juin. 13 juillet. 15. 21. 26. 29 novembre. 19 janvier 07.
Programme naval de 1906	13 novembre. 21 nov. 18 déc.
Budget de la marine.	27 mars. 29 décembre.



Composition de la Commission.

La Commission a été élue par le Sénat dans ses bureaux le 18 janvier 1906. Elle est composée ainsi qu'il suit :

1 <sup>er</sup> Bureau.	M. M. Pams.	l'am <sup>al</sup> de La Taille.
2 <sup>e</sup> -	Victor Mérie.	Ernest Moris.
3 <sup>e</sup> -	Huguet.	Cuvinot.
4 <sup>e</sup> -	Victor Lydet.	Chautemps.
5 <sup>e</sup> -	l'am <sup>al</sup> de Cuverville	Raymond Lygée.
6 <sup>e</sup> -	Gustave Rivet.	Jules Godin.
7 <sup>e</sup> -	Saint-Germain.	Léon Grandmaison.
8 <sup>e</sup> -	Hauw.	Paul Hérent.
9 <sup>e</sup> -	Maquien.	Sigallas.

Neuf des membres ci-dessus appartenaient à la Commission de 1905. Trois autres ont remplacé M. M. Barbey, Jean Bayal et Cholet, qui faisaient partie de la Commission de 1905 et sont de cideà au cours de l'année dernière. Les six autres membres ne faisaient point partie de la Commission précédente, mais avaient figuré pour la plupart dans les Commissions antérieures. Les neuf membres dont le mandat a été renouvelé sont : M. M. l'amiral de Cuverville, Cuvinot, Hérent, Huguet, Léon Grandmaison, Mérie, Moris, Gustave Rivet et Saint-Germain.



## Bureau de la Commission.

La Commission s'est constituée le 23 janvier 1906 en formant son bureau ainsi qu'il suit :

Président. . . . . M. Victor Méier.  
 Vice-présidents. . . . . MM. Monis et Luvierot.  
 Secrétaires . . . . . MM. Saint-Germain et Paris.

## Ministère de la Marine.

Pendant toute l'année 1906, le ministère de la marine a eu pour titulaire M. Gaston Chéron, député. M. Chéron avait succédé le 24 janvier 1905 à M. Camille Pelléan, lors de la formation du cabinet Rouvier. Il a conservé le portefeuille de la marine dans le cabinet Rivarot, présidé par M. Laroche (14 mai 1906), puis dans le cabinet Clémenceau (29 octobre 1906).



## Présidences successives

de M. l'amiral de Cuverville et de M. Méric.

La séance est ouverte à deux heures et demie.

Sont présents : MM. Chautemps, l'amiral de Cuverville, Cuvinat, Paul Hérent, Godin, Haulme, Haquet, l'amiral de La Vaille, Leon-Gaudemais, Raymond Leygue, Méric, Maris, Paris et Sigallas.

M. l'amiral de Cuverville, doyen d'âge, est prié par ses collègues de prendre place au fauteuil.

## I. Elections du Bureau.

M. le Président d'âge est persuadé que la décision de la Commission est de voir le Bureau de l'année dernière continuer ses fonctions en 1906. En conséquence il propose de réélire sans scrutins : M. Méric, président; MM. Cuvinat et Maris, vice-présidents, et M. Saint Germain secrétaire. Mais il y a lieu de pourvoir à la nomination d'un second secrétaire, en remplacement du regretté M. Jean Bayat.

La motion de M. le Président d'âge est adoptée. M. Paris est ensuite désigné par acclamation le bureau en qualité de secrétaire.

M. le Président d'âge cède alors la fauteuil à M. Victor Méric, président élu, qui adresse l'expression de sa gratitude à ses collègues.

## II. Projets et propositions.

M. le Président. La Commission, en inaugurant ses travaux, ne se trouve saisie d'aucun projet, d'aucune proposition de loi. Deux lois intéressant la marine sont en suspens devant le Sénat, mais ces lois appartenant aux commissions des années précédentes, et peut-être doit-on laisser à ces commissions le soin de les suivre. La Commission de 1906 n'est



paraît exposé pour cela à chôme. Un certain nombre de projets, qui sont  
pendants devant la Chambre des Députés, ne tarderont pas à être transmis  
au Sénat et parmi eux il en est de fort importants.

La Commission s'entretient de cette situation. Elle exprime le désir de  
prendre connaissance des 2 projets en suspens, dont les Commissions précédentes  
se sont occupées.

III. Corps de Santé de la marine.

M. le Président.

Nous rencontrons tout d'abord le projet de loi sur le corps de santé de  
la marine. Le Sénat en a été saisi le 8 juillet 1903. Les Commissions de  
de 1904 l'ont étudié et en ont confié le rapport à M. Jean Bayal, qui a  
a déposé ce travail le 26 mars 1905 sur le bureau du Sénat. Malheureusement  
les circonstances n'ont pas permis de le faire figurer à l'ordre du jour avant 1905.  
Mais à ce moment des difficultés se sont produites. Des modifications ont  
été réclamées de divers côtés, même par le ministre qui faisait des objections  
à certains articles du dispositif de la loi. M. Bayal est tombé malade. Il a  
dû demander à être remplacé. Le 22 juin 1905, la Commission lui a  
donné pour successeur M. Paul Giraudeau. Mais M. Giraudeau est persuadé  
que la loi doit être modifiée, de sorte qu'une nouvelle étude est nécessaire.

M. Paul Giraudeau.

Le rapport m'est échu à un moment où il était depuis plusieurs mois  
imprimé et distribué. Je n'ai pu que me rendre compte, d'après les  
documents à moi remis par M. Bayal peu avant sa mort, et  
d'après deux conversations avec M. le ministre de la marine, de la  
valeur des critiques dirigées contre le projet. Je les crois justes. Il est  
donc que le travail doit être remis sur le métier, du moins dans certaines  
de ses parties. Mais je ne puis rien proposer que de la Commission d'ici  
de revenir sur les votes arbitrairement acquis.

M. Ernest Morel.

Les observations du rapporteur posent une question de compétence. Il  
faudrait bien entendre examiner les objections présentées. Mais qui les examinera?  
Est-ce la Commission actuelle? Est-ce la Commission de 1903 ou  
celle de 1904?

M. Curviot.

Ou celle de 1905, qui a désigné M. Giraudeau pour rapporteur?



6  
M. Girault.

Il me serait difficile de conserver le rapport si la Commission reconnue compétente devait être celle de 1903 ou celle de 1904, car je ne faisais partie ni de l'une ni de l'autre.

M. l'amiral de Cuverville.

Le Président des Commissions de 1903 et de 1904, le regretté M. Darby, n'est plus là. M. Dougal, qui a fait à cette époque, l'étude de la loi nous a également quittés. Les Commissions ont perdu d'autres de leurs membres. Il serait vain de prétendre les réunir et de leur demander de recommencer leur travail. La Commission de 1905 d'autre part ne s'est pas occupée de la loi d'une manière véritable et nous sommes neuf ici qui la continuons. La seule solution pratique est de nous saisir du projet de loi et de le réétudier dès notre prochaine réunion.

La proposition de l'amiral est adoptée à l'unanimité.

### III. Commissariat de la marine.

M. le Président.

Le second projet est celui qui concerne l'organisation du Commissariat de la marine. Il a été déposé en même temps que le précédent, le 3 juillet 1903. Mais à la différence de ce dernier, jamais il n'a été examiné. La Commission n'a présenté aucun rapport. Or on croirait la raison. C'est que la Chambre a été saisie à la même époque d'un autre projet qui organise le corps des administrateurs de l'inscription maritime et qu'entre ces deux projets il y a des si nombreux points de contact, qu'il est à peu près impossible de statuer sur l'un sans statuer simultanément sur l'autre. Aussi les Commissions de 1903, 1904 et 1905 ont-elles tour à tour décidé qu'elles n'examineraient pas le projet sur le commissariat, tant que le Sénat ne serait pas saisi de l'autre projet. L'affaire en est là.

M. Chautemps.

D'autres motifs ont déterminé les trois dernières Commissions à adopter cette attitude expectante. D'abord en 1903, le Président de la Commission, M. Darby, a fait des démarches tant auprès du ministre, qu'après de la Commission de la Chambre. On a reconnu que Royale et au Palais Bourbon que le Sénat avait raison de ne vouloir examiner les deux questions



qu'en même temps. Mais le ministre de la marine a trouvé d'abord de  
dessaies telle ou telle des Chambres de l'un des deux projets. Il a consulté  
à la Commission des Sésat de patients, se faisant fort d'obtenir de  
la Commission de la Chambre qu'elle fit voter rapidement le projet des  
les administrations de l'Inscription.

Effectivement la Commission de la Chambre s'est prononcée peu après;  
elle a nommé M. Guyon rapporteur de ce projet et M. Guyon a  
déposé son rapport sur le Bureau de la Chambre le 14 Janvier 1904. On  
espérait qu'il serait adopté en quelques semaines. Il attend sans tenir  
depuis deux ans. Voilà jusqu'à nous deux ans l'arme au pied.

M. Curénot

Il y a une autre raison, bien plus grave, qui nous a consulté  
l'abstraction. C'est qu'on se demande s'il est vraiment sage de  
créer et d'entretenir deux corps séparés, l'un pour assurer le service  
administratif de la marine, l'autre pour assurer le service de l'In-  
scription. Le Commissariat a longtemps fait face à ces deux branches  
et il s'en acquittait excellentement. Un jour, sous le ministère de  
M. Lockroy, en 1902, un décret a paru, qui a détaché de  
commissariat un certain nombre de fonctionnaires, qu'on a affectés  
spécialement au service des opérations d'inscription. Cette mesure a été  
très critiquée. Elle l'est encore. C'est elle qu'on veut nous faire  
ratifier par une loi. Il y a beaucoup de personnes pensent que  
l'innovation est mauvaise, qu'elle est inutilement coûteuse, et  
qu'en outre elle est irréaliste, car les administrations de l'In-  
scription ne sont pas et ne seront jamais des agents chargés d'un  
service civil. Ils font surtout une besogne militaire. Dès lors  
pourquoi ne pas revenir à l'ancien système, dont les destructions  
n'ont été qu'une fantaisie des l'entourage de M. Lockroy. Telle  
est, sans préjudice des indications données par M. Ernest Chautemps,  
la vraie raison qui a fait passer de 1903 à 1905 que les deux projets  
ne pouvaient être étudiés qu'en même temps.

M. l'avis de La Taille

Le ministre de la marine se rend parfaitement compte que la diffi-  
culté est là et qu'on ne peut l'éviter. Aussi a-t-il mis à l'étude  
un projet nouveau qui fusionne dans une certaine mesure le corps



des administrations et celui du Commissariat. C'est une raison de plus pour ne pas se presser de prendre des décisions. On irait droit au q<sup>a</sup> d<sup>is</sup>.

M. le Président.

La Commission voit que la question n'est déjà pas des plus simples quand on l'envisage en elle-même. Elle se complique d'un élément particulier. Au début, en 1904, quand la Commission de la Chambre a eu à déposer son rapport — celui de M. Guyon, 14 janvier 1904 — et qu'on a été au Sénat que nous serions bientôt saisis des deux projets à la fois, nous avons désigné comme rapporteur du projet sur le Commissariat, M. Godin, après de lui permettre de se préparer à l'avance au travail qui lui incombait.

Mais l'année 1905 est arrivée sans que la Chambre eût statué. La Commission de 1904 a disparu, et celle de 1905 s'est constituée. Celle-ci était dans le même état d'esprit que la Commission de 1904. Elle espérait voir venir d'un moment à l'autre, de la Chambre, la loi sur les administrations de l'Instruction. Il lui fallait donc un rapporteur. Par malheur M. Godin ne faisait point partie de la Commission de 1905. Alors elle a désigné le rapport à M. Cabart-Danneville. Il y a donc eu deux rapporteurs successivement désignés. Et comme, si ce n'était pas ainsi, voici maintenant que M. Cabart-Danneville ne fait point partie de la Commission actuelle, tandis que M. Godin siège de nouveau parmi nous. Lequel désigner - t - on? Il est pénible d'avoir à choisir.

M. Félix Godin.

La Commission n'a pas à avoir égard à cette question de personnes. Aucun rapport n'a été rédigé. Il n'y a pas de rapporteur. Voilà la vérité.

M. l'am<sup>al</sup> D. Lurville.

Le plus simple est de continuer à attendre, de laisser dormir le projet de 1905, et de ne le reprendre que le jour où nous aurons à même, soit par suite d'une vote émis par la Chambre sur la loi relative aux administrations, soit par le dépôt d'un projet nouveau, d'aborder l'examen de la question ab initio.

M. Ernest Meunier.

Cette solution est en effet la seule raisonnable. Tantaut il est bon que l'un de nous soit chargé de suivre l'affaire et de nous tenir au courant. Par conséquent on pourrait renouveler le mandat qui a été donné en 1904 à M. Godin, étant entendu que ce mandat sera celui d'un rapporteur provisoire.



La Commission accepte la proposition de M. l'Amiral de Courville, amendée par M. Mauis. En conséquence il est entendu : 1<sup>o</sup> que le projet relatif au commissariat sera jusqu'à nouvel ordre laissé de côté ; — 2<sup>o</sup> que néanmoins M. Godin sera chargé de suivre le développement de l'affaire, en qualité de rapporteur provisoire.

La Commission s'ajourne au 6 février pour procéder à un nouvel examen du projet de loi sur le Corps de Santé de la Marine.

La séance est levée à trois heures un quart.

Le Président,



2<sup>e</sup> Séance.

Séance du 6 février 1906.

Présidence de M. Méric.

La séance est ouverte à 2 heures.

Sont présents : MM. l'amiral de Lavenille, Cuinot, Saul Gierste, Harlas, l'amiral de La Taille, Calme Grandmaison, Leydet, Raymond Leygue, Magnien, Méric, Monis et Rivet.

Excusé : M. Godin.

## I. Corps de Sauté de la marine.

M. le Président.

Conformément à la décision prise au cours de sa dernière séance, la Commission doit examiner aujourd'hui les modifications qu'il peut y avoir lieu d'introduire dans le dispositif du projet de loi sur le corps de Sauté, tel que la Commission de 1904 l'a arrêté d'accord avec le Gouvernement et tel qu'il figure à la suite du rapport déposé par feu M. Jean Bayal le 24 mars 1904.

Depuis que ce rapport a été distribué, des réclamations se sont fait jour.

M. Bayal, qui avait longtemps appartenu au corps de Sauté de la marine, a reçu de ses anciens collègues de très nombreuses lettres qui appelaient son attention sur diverses dispositions du projet, jugées injustes ou fâcheuses par les intéressés. La direction compétente du ministère de la marine, à qui M. Bayal en a référé, a reconnu qu'il était équitable de tenir compte de certaines de ces doléances. Elle a suggéré elle-même plusieurs améliorations.

Pendant la longue maladie à laquelle M. Bayal a malheureusement fini par succomber, le secrétaire adjoint de la Commission l'a assisté dans le travail de correspondance et de classement auquel notre collègue se livrait à cette occasion. Il est sorti de là un dossier assez volumineux qui a été remis au nouveau rapporteur M. Gierste, en juillet 1905, et que celui-ci a étudié depuis la dernière rentrée des Chambres. M. Gierste a non seulement dépouillé les pièces ainsi réunies, mais en a conféré avec l'administration centrale. Il va faire connaître sur quels points le projet de loi paraît devoir être remarqué avec opportunité.



M. Paul Hérent résume à grands traits les dispositions du projet de loi adopté par la Commission en 1904, d'accord avec le ministre de la marine d'alors qui était M. Camille Pelletan. Les dispositions, dans ce qu'elles ont d'essentiel, ne sont critiquées par personne. Mais on demande, tant au ministre que parmi les médecins de la marine, qu'il y soit apporté quelques rectifications. De plus, la Commission des finances du Sénat, à qui le texte de 1904 a été soumis, y a fait des objections consignées dans un avis déposé au Sénat le 10 novembre 1905 par M. Curmiot. Elle désirerait qu'on réalisât sur l'effectif prévu pour le personnel quelques réductions qui se traduiraient par des économies. Elle voudrait aussi que le recrutement du corps médical fut rendu plus aisé.

Les difficultés critiques élevées à l'encontre du projet se répartissent en trois groupes. Les premières ont trait à la composition du corps de santé: on réclame des augmentations ou des diminutions du nombre des médecins dans tel ou tel grade; des changements dans la qualification de certains grades, ou dans les règles d'avancement, ou encore dans les assimilatations avec les officiers de vaisseau, etc.

Une seconde série de critiques portent sur les dispositions du projet qui visent le recrutement du corps, et en particulier les écoles où se recrutent les médecins et pharmaciens de la marine (Brest, Rochefort, Toulon).

Enfin le ministre et les intéressés désirent certaines modifications sur des points spéciaux: tarifs de solde, embarquements, service aux colonies, service dans les hôpitaux, etc.

Il n'est pas douteux que plusieurs de ces changements sont justifiés. Depuis que le projet de loi a été préparé, ce qui remonte aux années 1902-1903, les besoins de la marine ont évolué dans une certaine mesure. D'autre part les discussions officielles auxquelles le projet a donné lieu dans le sein du corps de santé ont fait apparaître des conceptions plus justes que les conceptions du débat. On ne peut donc pas se refuser à introduire dans la loi un certain nombre de remaniements. Tantfois il ne serait pas prudent d'y porter la main avant d'avoir entendu M. le ministre de la marine.

M. Curmiot. Une nouvel examen du projet est nécessaire à tous points de vue, et tout au moins parce que la Commission des finances l'a réclané, en refusant d'adhérer au texte de 1904 tant qu'il ne serait pas modifié ou tant qu'on ne lui démontrerait pas que ses objections sont mal fondées.

M. L'ass<sup>nt</sup> de Curville. La Commission de la marine ne saurait certainement pas à se refuser à



2

apportés au texte de 1904 des améliorations de détail. Mais il serait hors de propos de remettre en question une longue série de solutions qui n'ont été adaptées en 1903 et 1904 qu'après des discussions laborieuses, et d'accord avec le Gouvernement, telles par exemple que le maintien des écoles de médecine annexes qui fonctionnent dans les ports militaires et qui doivent garder leur statut.

M. le Président

C'est justement une question que la Commission est obligée d'examiner à nouveau, attendu d'abord que la Commission des finances est en désaccord avec nous sur cet article, attendu ensuite que M. Bayol a recueilli à ce propos de nombreuses réclamations.

La Commission décide : 1° qu'elle étudiera le projet sans se considérer comme liée par les décisions antérieures ; — 2° qu'elle entendra M. le ministre de la marine avant de statuer définitivement sur quelque article que ce soit ; — 3° que M. le Rapporteur Général se rendra auprès du Ministre pour le prier de vouloir bien venir conférer avec la Commission le jeudi 22 février ; — 4° qu'elle procédera immédiatement à une première examen des modifications demandées au texte du projet déposé.

M. Paul Gicente.

Celles de ces modifications qui intéressent l'organisation du corps portent sur les points suivants :

Médecins généraux. — Convient-il d'adapter cette dénomination, ou bien n'est-il pas préférable de conserver celle d'inspecteurs généraux, qui est en usage depuis de longues années. — Le nombre des médecins généraux de 2<sup>e</sup> classe doit-il être fixé à 5 ou porté à 6 ?

Médecins en chef. — Le délai de l'embarquement exigé pour être promu au grade de médecin en chef de 2<sup>e</sup> classe est-elle à maintenir ou à réduire ?

Médecins principaux. — L'effectif des médecins de ce grade, que le projet fixe à \_\_\_\_\_, ne doit-il pas être augmenté, afin de retenir dans la carrière une partie au moins des médecins de première classe qui abandonnent le service de bonne heure faute d'un avancement suffisant ? L'augmentation devrait être d'au moins 10 unités.

Médecins de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classes. — La proportion entre les deux classes (1 et 2) peut-elle être maintenue sans danger pour la vie normale du corps, où les



démis ions sont trop fréquentes? Ne faut-il pas majorer l'effectif des médecins de première classe, sauf à réduire celui des médecins de 2<sup>e</sup> classe?

Médecins de 3<sup>e</sup> classe. — Ce grade doit-il être conservé ou supprimé? Il correspond à celui d'aspirant dans la marine, de sous-lieutenant dans l'armée de terre, et se marque sur l'uniforme au moyen d'un galon. Il serait attribué aux jeunes médecins qui achèvent leur période d'instruction professionnelle et militaire, pendant la courte période qui les sépare de leur promotion au grade supérieur (2 galons).

Pharmacien gal. — Le projet prévoit un officier du grade de pharmacien général de 2<sup>e</sup> classe. Est-ce là un grade nécessaire dans un corps qui ne compte qu'une quarantaine de membres?

Pharmaciens-chimistes. — Les pharmaciens de la marine sont avant tout des chimistes attachés à des travaux de laboratoire (analyses cliniques et bactériologiques). On réclame pour eux un titre de pharmacien-chimiste qui désignerait leurs fonctions avec plus d'exactitude et les mettrait sur pied d'égalité, dans les expertises, avec les professionnels civils qui portent ou se donnent la qualification de "chimiste." Cette innovation est contestée.

Limites d'âge. — L'assimilation des titulaires de ces divers grades avec les officiers, qui détiennent des grades correspondants dans la marine ou dans l'armée, étant admise, l'âge auquel les fonctionnaires du service de santé sont admis dans le cadre de réserve ou à la retraite ne doit-il pas être le même, de grade à grade, que pour les officiers de grade égal?

La Commission se montre disposée : à maintenir l'appellation de "médecin général"; — à consentir un relèvement de l'effectif des médecins principaux; — à consentir également un relèvement de l'effectif des médecins de 1<sup>re</sup> classe, le nombre de ceux de 2<sup>e</sup> classe étant abaissé; — à admettre le grade de médecin de 3<sup>e</sup> classe; — à refuser la création d'un pharmacien principal de 2<sup>e</sup> classe; — à écarter l'appellation de "pharmacien chimiste"; — enfin à admettre comme règle que les limites d'âge soient dans le corps de santé les mêmes que dans les autres corps de la marine.

Pour le surplus, elle constate qu'il lui est impossible de prendre un parti avant d'avoir recueilli les explications du ministre de la marine. Il est d'ailleurs entendu qu'elle n'entend prendre pour le moment aucune résolution ferme.



M. Paul Génère poursuivait son exposé, aborda la question des écoles annexes de médecine navale. Il rappelle comment les étudiants en médecine sont admis à l'heure actuelle dans le corps de santé de la marine. Les jeunes gens entrent dans la marine au sortir de l'école d'application qui fonctionne à Bordeaux. Mais pour être admis au concours d'entrée de cet établissement, ils doivent avoir accompli plusieurs années d'études préparatoires dans l'une des écoles de médecine, dites "écoles annexes", qui fonctionnent dans les ports de Brest, Rochefort et Toulon.

L'existence de ces écoles annexes est très critiquée. Elles jouissent d'un véritable privilège à l'égard des facultés de médecine. Elles ne sont pourtant pas outillées comme les facultés et l'on prétend que le niveau des études n'y est pas assez élevé.

Les uns voudraient les voir supprimer. D'autres, moins intransigeants, accepteraient qu'elles fussent conservées, mais à la condition que les élèves de toutes les facultés de médecine puissent de leur côté être admis, par la voie du concours à l'école d'application de Bordeaux. D'autres personnes enfin défendent avec énergie les écoles annexes, en soutenant qu'elles sont indispensables au recrutement du corps de santé, carrière peu recherchée; qu'elles sont extrêmement utiles à la marine en ce qu'elles obligent les médecins, qui y remplissent l'emploi de professeurs, à perfectionner leurs connaissances; enfin qu'elles préparent excellentement leurs élèves à la profession de médecin de la marine, et ont donné que dès leurs débuts elles les mettent en contact avec les marins, les navires et les hôpitaux des ports.

La question est extrêmement délicate. Le projet de 1904 maintient le monopole des écoles annexes. Mais les polémiques n'ont pas cessé depuis lors autour de cette solution. Que décider?

M. l'amiral de Luville. La question a été tranchée en 1904, comme le rappelle M. le rapporteur. Alors - nous donc la renouveller? Alors - nous nous instituons juges d'appel vis-à-vis de la Commission de 1904?

C'est ce qu'on peut dire à l'ouverture des écoles annexes a été dit à cette époque. On s'est plaint de "leurs privilèges", de la préférence qui leur est accordée au détriment des facultés de médecine. Mais ce n'est pas sur ce terrain que se pose le problème. Nous n'avons qu'une seule chose à envisager; ces écoles sont-elles nécessaires pour assurer le recrutement du corps de santé?



Eh bien! oui; elles sont nécessaires. Elles sont même indispensables. Sans elles, une foule de jeunes gens originaires des ports, fils de marins, n'ayant pas les ressources nécessaires pour aller faire leurs premières études médicales dans une ville d'université, renonceraient à devenir médecins de la marine. Le recrutement du corps, qui de tout temps a été difficile, deviendrait plus malaisé encore. On dirait que les élèves des facultés de l'intérieur fourniraient alors un contingent au moins égal de candidats. C'est possible. Mais que vaudraient-ils pour la marine? Ces jeunes gens n'auraient aucune familiarité avec les choses de la mer. Or pour faire un médecin de bord, il faut absolument avoir l'esprit et le cœur et le pied marin. L'instruction ne suffit pas ici; il faut des aptitudes qu'on n'acquiert que par l'hérédité ou des habitudes prises dès l'enfance. Beaucoup de jeunes gens qu'on amènera comme aspirants médecins dans les ports à 23 ou 24 ans n'auront jamais vu la mer et ignoreront totalement s'ils sont propres à l'existence du navigateur. Ceux qui n'y seraient pas propres feraient de mauvais médecins, se dépitent, quitteront la marine et auront gâché leur vie. Qu'on s'en tienne donc à la solution de 1904.

M. Curvier ob.

On ne peut pas s'en tenir à cette solution, puisque la Commission des finances la repousse. Cette Commission n'a pas réhaussé la suppression des écoles annexes. Elle demande seulement qu'on fasse disparaître l'exclusivisme actuel, qui interdit aux élèves des facultés de médecine de se présenter au concours d'entrée dans le corps de santé de la marine.

M. l'amiral de La Vaill.

On peut admettre que la justice distributive conseille d'adopter cette combinaison. Reste à savoir, quand on l'aura admise et réalisée, si les écoles annexes pourront soutenir la concurrence. Ces écoles, il faut le dire, sont des créations un peu artificielles. Elles ne peuvent subsister que si le Département de la marine les appuie et les favorise. Les étudiants des facultés de médecine arriveront au concours, probablement mieux préparés par leurs études qui sont purement théoriques, que que les élèves des écoles annexes. Ceux-ci succomberont, et pourtant ils auront sur leurs concurrents une supériorité; ils auront des connaissances plus étendues sur l'exercice de la profession médicale dans la marine. Seulement l'examen ne leur permettra pas de les faire voir.

M. Ernest Mercier.

Si les élèves des écoles annexes sont moins instruits que ceux des facultés,



nous ne pouvons pourtant pas nous condamner à ne recruter nos médecins de marine que parmi eux. Si d'autre part les étudiants de faculté manquent de l'entraînement spécial, qui est en effet nécessaire pour le métier de médecin de bord, il appartient à la marine de le leur donner en les soumettant à un stage d'applications convenablement calculées.

M. le Président

donne lecture d'une note qui lui a été adressée et qui signale une différence de traitement difficile à admettre entre les jeunes gens qui sortent de l'école de Bordeaux et ceux qui proviennent de l'école de Ligny. Les élèves de l'école de Bordeaux entrent, paraît-il, dans la marine avec un galon de moins que leurs camarades de Ligny. Cette question demanderait à être éclaircie.

La Commission décide qu'elle ne prendra de résolutions sur la question des écoles annexes, qu'après avoir conféré avec M. le ministre.

M. Paul Géraud

pose aux questions diverses qui se posent à propos du projet de loi : tarifs de solde, embarquements, services aux colonies, services dans les hôpitaux, etc.

La Commission estime qu'il s'agit là de questions spéciales, qui touchent trop directement au fonctionnement intime et quotidien du service de santé, pour qu'elle puisse se prononcer sans l'avis du Gouvernement. En conséquence la suite de la délibération est renvoyée à la date où il sera possible de se concerter avec M. le ministre.

II. Crainte de privation des marins français.

M. le Comte Grandmaison

entreprend la Commission des préoccupations que suscite dans les milieux maritimes la mise en vigueur de la loi du 29 oct 1905, qui a modifié le <sup>fonctionnement de la</sup> régime de privation contre les risques de mer et les accidents dant les marins de commerce sont victimes. Les armateurs et les inscrits sont peu satisfaits de certaines dispositions, et l'on peut dès à présent prévoir que la loi devra être modifiée.

La séance est levée à trois heures un quart,

Le Président,



Notes.

13 février 1906. — M. Germet, rapporteur du projet de loi sur le Corps de santé, a une entrevue avec M. Thomson, ministre de la marine, qui accepte de venir conférer avec la Commission le 22 février.

18 février 1906. — Le Sénat est saisi dans sa séance du 18 février d'une proposition de loi sur le remorquage, qui a été adoptée par la Chambre des Députés, le 5 février. — Renvoi à la Commission de la marine.

20 février 1906. — Le Sénat est également saisi d'une proposition de loi relative aux pensions de retraite des quinquennaires électosinaphoriques de la marine, proposition qui a été adoptée par la Chambre des Députés le 16 février. — Renvoi à la Commission de la marine.

20 février 1906. — Le Gouvernement dépose sur le bureau du Sénat un projet de loi sur la marine marchande, adopté par la Chambre le 16 février. — Renvoi à une Commission spéciale de 18 membres. — La Commission qui a été nommée dans les bureaux pour l'examen de ce projet comprend sept membres de la Commission de la marine : MM. Godin, l'amiral de Cuverville, Cuviniot, Méric, Lelanc Grandmaison, l'amiral de La Haye et Huguet.



3<sup>e</sup> Séance.

Séance du 22 février 1906.

Présidence de M. Méric.

La séance est ouverte à deux heures.

Sont présents : MM. Charpentier, l'amiral de Cuverville, Paul Gouette, Jules Godin, Haulon, l'amiral de La Haye, Le Cour-Grandmaison, Magnien, Méric, Paris et Sigallas.

Excusé : M. Moris.

M. Thomson, ministre de la marine, assiste à la réunion. Il est assisté de M. Dupont, son chef de son cabinet.

Corps de santé.

M. le Président remercie M. le ministre d'avoir bien voulu répondre au désir de la Commission, qui sera heureuse de recueillir ses observations sur les changements qu'il peut y avoir lieu d'apporter au texte du projet déposé sur le corps de santé.

M. le ministre dit qu'il a été mis au courant par le Rapporteur des questions qui préoccupent la Commission. Le projet de 1904 est bon. Le Gouvernement l'accepte. Il désire toutefois, soit de son propre mouvement, soit par tenir compte de suggestions justes qui lui sont venues du dehors, qu'on y apporte certaines corrections.

Ces corrections seront arrêtées et libellées par les soins des bureaux compétents du ministère, aussitôt que la Commission aura fait connaître, d'après les observations qui vont lui être présentées, ce qu'elle est disposée à accepter et au contraire ce qu'elle juge à propos d'écarter. Il y a sur bien des points de petites recherches, de petits calculs à faire. M. le ministre ne voudrait pas imposer des chiffres ni des rédactions. Quand l'écriture sera faite, les textes que l'administration établira seront soumis à la Commission qui poursuivra. M. le rapporteur pourra du reste se concerter, au cours de ce travail de mise au point, avec M. le Directeur du service de santé.

Il est convenu que M. le ministre dans son exposé suivra l'ordre que la Commission a observé au cours de la dernière séance : 1) Organisation



du Corps de Santé. — 2) Recrutement et écoles armées. — 3) Questions diverses.

M. le ministre

s'explique d'abord sur l'organisation du Corps et les dispositions connexes.

Médecins généraux. — Cette désignation est préférable à celle d'inspecteurs généraux qui a été usitée jusqu'ici. Inspecteur c'est accomplir un service, remplir un emploi. Ce n'est pas occuper un grade. — Le gouvernement réclame 6 médecins généraux de seconde classe. Il en faut un dans chacun des cinq ports et un à Bordeaux, à la tête de l'école de Santé.

Médecins en chef. — Pour l'avancement au grade de médecin en chef de 2<sup>e</sup> classe, le gouvernement croit même d'exiger que les médecins principaux de 1<sup>re</sup> classe accomplissent une année d'embarquement au moins dans ce dernier grade, mais il estime qu'il ne faut pas aller au delà. On ne doit pas enlever trop longtemps ni trop souvent les médecins principaux au service hospitalier, qui exige une assez grande stabilité.

Médecins principaux. — Le cadre dans ce grade a besoin d'être augmenté. Il courrait de porter le nombre des médecins principaux à 60 ou 65; mais comme des objections seraient faites à cette mesure par la Commission des finances, on pourrait compenser l'augmentation de la dépense par une réduction du nombre des médecins de grade inférieur. — Le grade de médecin principal doit être donné mérite au choix.

Médecins de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe. — Le département de la marine est obligé de réclamer un relèvement d'effectif. Les besoins ont augmenté depuis 1903. En acte il croit just de demander un plus fort contingent de médecins de 1<sup>re</sup> classe, sauf diminution du nombre des médecins de 2<sup>e</sup> classe. Il faut obtenir dans la marine beaucoup de médecins qui la quittent faute de pouvoir compter sur un avancement suffisant. Il faudrait ramener de 114 à 104 le nombre des médecins de 2<sup>e</sup> classe (2 galons) et augmenter de 10 au moins celui des médecins de 1<sup>re</sup> classe.

Médecins de 3<sup>e</sup> classe. — Ce grade devrait être maintenu. Il importe d'établir la parité avec les autres corps.

Pharmaciens. — Le grade de pharmacien général est superflu. Le nombre des pharmaciens à 4 galons et cinq galons (rang d'officiers sup<sup>rs</sup>) est amplement suffisant pour assurer un avenir sortable aux intéressés. — L'appellation de "pharmacien-chimiste" prête à surprise. On doit l'écarteler.

Limites d'âge. — Elles doivent être exactement les mêmes, de grade à grade, que dans le cadre des officiers de vaisseau et dans celui des médecins.



La Commission adhère, sauf rédaction et sauf examen de l'évaluation des dépenses qui sera mise ultérieurement sous ses yeux, toutes les propositions de M. le Ministre. Celui-ci passe à la question du recrutement et des écoles annexes.

M. le Ministre.

La question des écoles annexes a fait courir beaucoup d'ancre. De quelque façon qu'on la tranche, on ne tarira pas la source des polémiques. Le sujet est inépuisable. Le Gouvernement est partisan du maintien des écoles annexes. Elles rendent de grands services à la marine, non seulement en aidant au recrutement du corps de santé, mais en entretenant parmi les médecins de ce corps un sérieux entraînement scientifique. L'obligation d'enseigner entraîne celle de se tenir au courant de tous les progrès. S'il n'y avait plus de médecins professeurs, l'activité scientifique du corps serait sûrement diminuée.

Il y a un autre motif pour conserver les écoles annexes. C'est qu'elles ne sont pas seulement des établissements d'enseignement. Leur personnel concourt à l'accomplissement de divers services hospitaliers ou scientifiques qu'on ne saurait supprimer. Fermer les écoles en maintenant ces services, qu'on ne peut ni réduire, ni abolir, serait se condamner à continuer les mêmes dépenses, ou à peu près pour un rendement moindre.

Donc il faut conserver les écoles annexes. Mais la justice veut par contre qu'on ne refuse pas plus longtemps l'accès des concours d'admission dans le corps de santé aux étudiants des facultés de médecine. En réalité les attaques qu'on dirige contre les écoles annexes n'ont pas d'autre cause que l'existence du privilège excessif dont jouissent leurs élèves aux dépens des élèves des facultés.

M. l'am<sup>al</sup> de Caverville

En ouvrant la porte des concours à ces derniers, on se condamnera à ne recruter les futurs médecins de la marine que d'après des épreuves où la mémoire jouera forcément le rôle principal. Il ne sera tenu aucun compte des aptitudes morales ni de l'éducation spéciale dont les élèves des écoles annexes, élevés et dressés dans les ports par le personnel de la marine, apportent en outre pour la plupart à des familles maritimes, dont pauvres. Ces choses ne se constatent point par des examens.

M. Chautemps et M. Curviot appuient la proposition de M. le Ministre.

Elle donne satisfaction à la Commission des finances. C'est en outre la seule solution véritablement conforme aux intérêts des écoles annexes. En effet, si l'on s'obstine à en faire



des soins <sup>elles</sup> infirmes privés et privilégiés, finissent par succomber devant les réclamations des facultés de médecine et de leur clientèle. La proposition de M. le ministre est adoptée. La Commission passe à la 3<sup>e</sup> série de questions.

M. le ministre demande que les tarifs de soldes des corps de santé ne soient pas fixés par loi. Ce sont des décrets qui déterminent les traitements et allocations pour les officiers de marine et les officiers <sup>maritimes</sup> militaires. Il n'y a pas lieu d'adopter une autre règle pour le corps médical.

M. le ministre présente ensuite diverses observations sur la manière dont le projet règle certains détails du service des médecins : emploi aux colonies, en Algérie, en Tunisie, dans les hôpitaux. Mais sur ces détails, dont l'importance est minime, la direction compétente n'a pas encore achevé les recherches que elle a entreprises depuis que M. le Rapporteur s'est présenté au ministère. Il faut donc renvoyer au 20 février.

La Commission accueille la demande du ministre relative aux tarifs de soldes (article 8). Pour le surplus elle attendra les propositions définitives de l'administration. Il est convenu que M. le Rapporteur se rendra au ministère pour s'entendre avec les chefs des services intéressés sur les textes à adopter définitivement. Il les soumettra ensuite à la Commission, avec un tableau des dépenses à prévoir en conséquence de la nouvelle organisation des corps.

M. le ministre se retire.

La Commission, sur la proposition de M. le Président, décide qu'elle tiendra au grand'hui, à cinq heures et demie, une nouvelle séance, pour recevoir communication des propositions de loi sur le télégraphe et sur les quinquets électro-sémaphoriques qui ont été déposés sur le bureau du Sénat les 18 et 20 février.

La séance est levée à trois heures et demie.

Le Président,



4<sup>e</sup> Séance.

2<sup>e</sup> Séance du 22 février 1906.

Présidence de M. Méris.

La séance est ouverte à cinq heures et demie.

Sont présents : MM. Chautemps, l'amiral de Cuverville, Curviot, Jules Godin, l'amiral de La Gaille, Le Cour-Gaudmaison, Méris, Pivet et Sigallas.

### I. Remorquage.

M. le Président signale à la Commission le dépôt qui a été effectué le 18 février d'une proposition de loi, adoptée par la Chambre des Députés, tendant à régler législativement certains points de droit maritime en matière de remorquage. Cette proposition a été présentée à la Chambre, le 3 avril 1905 par M. Riottan. Elle a fait l'objet d'un rapport de M. Armez, en date du 11 décembre suivant<sup>n° 2828</sup>. La Chambre l'a adoptée le 2 de ce mois. Elle n'est à peine d'être distribuée aux sénateurs, mais elle a été indiquée à M. le Président par plusieurs de ses collègues, notamment par MM. Huquet et Piquet, comme très urgente. On désireait qu'elle pût être adoptée au Luxembourg avant l'expiration des pouvoirs de la Chambre.

M. Le Cour Gaudmaison donne lecture du texte de la proposition de loi, et en faisant appel à ses souvenirs d'armateur il en montre l'utilité.

La Commission approuve la proposition et charge M. Le Cour Gaudmaison de rédiger un rapport favorable qu'il voudra bien lui soumettre au début de mars.

### II. Pensions des quinquennaires électo-sénatoriaux.

M. le Président donne connaissance à ses collègues d'une autre proposition de loi, qui tend à modifier le régime des pensions de retraite des quinquennaires électo-sénatoriaux de la marine. Cette proposition a été soumise à la Chambre le 3 décembre 1904. Rapport de M. Armez le 23 novembre 1905. Adoptée par la Chambre le 16 février 1906. Transmise au Sénat le 20 de ce mois. Le texte de ce document n'est pas encore en distribution. Mais l'affaire peut être étudiée à l'aide du rapport de M. Armez (8<sup>e</sup> Législature, n° 2781), et il



importe qu'elle le soit sans retard, si l'on veut que la loi soit adoptée avant les élections générales, ce que souhaitent les députés du littoral. La question devra en effet, après rapport de la Commission de la marine, être soumise à la Commission des finances. M. le Président donne lecture du dispositif de la loi.

M. l'amiral de La Haye

est d'avis qu'il n'a rien de vouloir améliorer la situation des agents des aphoriques qui rendent de grands services, qui mènent une vie pénible, et qui sont obligés de cesser leurs fonctions d'army bonne heure, parcequ'il faut une excellente vue et une grande résistance physique pour remplir les fonctions qui leur appartiennent. Toutefois l'amiral s'inquiète de voir surgir encore une fois une proposition qui tend à régler isolément la pension de retraite d'une catégorie particulière d'agents de la marine. Il est difficile de faire de bonne besogne avec cette méthode fragmentaire. Meins vaudrait une révision générale.

La Commission partage ce sentiment. Néanmoins personne ne s'opposant au vote de la proposition, elle l'adopte et charge M. Chautemps d'en présenter le rapport.

Elle s'ajourne ensuite au 5 mars.

### III. Islande et Terre-Neuve.

M. l'amiral de Lussville

communique à la Commission une lettre qui lui a été adressée par des armateurs de Fribourg, lesquels lui font part des graves embarras que leur cause la convention anglo-française de 1904, récemment ratifiée, qui a fait disparaître les droits de France sur la côte occidentale de Terre-Neuve. Les protestations formelles des armateurs qui ont critiqué le traité, se poursuivent et au delà, avant même l'arrêté de la compagnie de pêche.

La séance est levée à six heures un quart.

Le Président,



## Présidence de M. Mézié.

La séance est ouverte à une heure 1/2.

Sont présents : MM. Chautemps, l'amiral de Cuverville, Curieux, Paul Girente, Godin, Le Comte Grandmaison, l'amiral de La Taille, Leydet, Raymond Leygue, Magnien et Mézié.

## I. Corps de Santé.

M. Paul Girente informe la Commission que, conformément au mandat qu'il a reçu le 22 février, il s'est mis en rapport avec la direction du service de santé de la marine et a arrêté d'accord avec elle le détail des modifications à apporter au projet de loi sur le service de santé.

Il passe en revue les articles du projet et fait connaître les nouvelles rédactions. Elles sont approuvées sans débat, sauf une observation de M. l'amiral de Cuverville qui persiste à regretter qu'on renonce sur ce qui avait été décidé en 1904 à propos des écoles annuelles.

M. le Rapporteur doit toutefois présenter la Commission que deux ou trois autres points le ministre n'a pas encore statué. C'est ainsi qu'il paraît désireux de voir supprimer l'article 27. Mais la discussion du budget de la marine qui se poursuit en ce moment devant la Chambre ne lui a pas laissé le temps de se préparer. Il reste donc un dernier petit travail à accomplir pour que la loi soit au point.

La Commission regrette cet incident, qui, en retardant l'heure où le projet pourra être inscrit à l'ordre du jour du Sénat, fait craindre qu'on ne puisse renvoyer le projet à la Chambre assez vite pour que cette assemblée l'adopte avant de se dissoudre.

M. Curieux demande que M. le Rapporteur soit prié de rédiger un rapport supplémentaire, que la Commission des finances réexaminera puis que le texte du projet de 1904 est sensiblement modifié.



M. Giraudeau est chargé d'établir ce rapport et d'y annexer les explications nécessaires pour que le relèvement de crédits que nécessitera la nouvelle organisation soit mis en évidence et facile à vérifier.

## II. Remarque.

M. Léon Grandmaison donne lecture du rapport que la Commission lui a donné mandat de rédiger le 22 février dernier, sur la proposition de loi relative au remorqueur.

Le rapport est approuvé. Il sera déposé aujourd'hui sur le bureau du Sénat.

## III. Pensions des quinquennaires des électro-kinésaphores.

M. Chautemps donne lecture de son rapport sur la proposition de loi relative aux pensions de retraite de ces agents. M. Chautemps fait savoir en terminant qu'il a demandé au ministre de la marine certains renseignements chiffrés qui ne lui ont pas encore parvenus. En attendant, et pour éviter tout retard, il a eu devoir signaler à M. le Président de la Commission des Finances qu'il est désirable que cette Commission se mette en mesure d'examiner la question au prochain jour. Elle a aussitôt chargé M. Delabasse de s'entendre avec l'orateur. Dès que les indications attendues de la marine seront arrivées, le rapport de la Commission de la marine et l'avis de la Commission des Finances seront déposés simultanément, et les rapporteurs réclameront l'inscription à l'ordre du jour.

La Commission approuve le rapport de M. Chautemps et le prie de le déposer dès qu'il aura pu compléter ses chiffres.

La séance est levée à deux heures vingt minutes.

Le Président,



## Notes.

- - -

8 mars 1906. — M. Le Lou Grandmaison dépose sur le bureau du Sénat son rapport sur la proposition de loi concernant le remorqueur. n° 71

8 mars 1906. — Le Gouvernement dépose sur le bureau du Sénat un projet de loi, adapté par la Chambre des députés, tendant à réglementer les effectifs et le travail à bord des navires de commerce.

20 mars 1906. — M. Chaulemps dépose son rapport sur la proposition de loi relative aux pensions des quilleurs des électro-sinaphores de la marine. M. Delobean dépose l'avis de la Commission des finances. Urgence déclarée. Discussion immédiate. Adoptée. — Loi du 22 mars 1906. officiel du 26).

20 mars 1906. — M. Delobean dépose, au nom de la Commission des finances, un rapport sur la proposition de loi concernant les veuves d'inscrits maritimes titulaires de pensions de pension de demi-soldes réglées antérieurement à la loi du 11 avril 1881. — Cette proposition n'a pas été soumise à la Commission de la marine. (Loi du 14 avril 1906.)

22 mars 1906. Promulgation de la loi sur les pensions des quilleurs des électro-sinaphores.

24 mars 1906. — M. Chanson, ministre de la marine, dépose sur le bureau de la Chambre un projet de loi portant création d'un corps d'ingénieurs d'artillerie navale. (2<sup>e</sup> séance du 24 mars). N° 3103.



6<sup>e</sup> Séance.

Séance du 23 mars 1906.

Présidence de M. Mérie.

La séance est ouverte à deux heures.

Sont présents: MM. Chantecorps, l'amiral de Courville, Cuvierot, Godin, Haulon, Huguet, Lecour Grandmaison, Leydet, Raymond Leque, Magnien, Mérie, Monis, Saint-Germain.

. Travail à bord des navires de Commerce.

M. le Président

Le Sénat a été saisi le 20 mars d'un projet de loi d'une extrême importance, qui a pour objet de réglementer les effectifs et le travail à bord des navires de commerce. Ce projet a été déposé par le Gouvernement sur le bureau de la Chambre le 3 juillet 1903, c. a. d. il y a plus de deux ans  $\frac{1}{2}$  (n<sup>o</sup> 1165). Bien qu'il intéressât au plus haut point les populations maritimes et que le vote en fût impatiemment attendu par elles, la Chambre n'a pu l'étudier avec rapidité. Il a fallu procéder à des enquêtes, entendre de nombreux déposants (n<sup>o</sup> 1461). Bref le rapport n'a été déposé qu'au bout de deux ans, le 13 juillet 1905, par M. Louis Martin (8<sup>e</sup> lég. n<sup>o</sup> 2647). La Chambre vient de le voter à la fin du mois dernier, le 27 février. Il nous arrive seulement aujourd'hui.

Une question se pose. Peut-on l'examiner et le voter avant que les Chambres se séparent pour les élections générales? Les inscrits maritimes vont nous presser avec les dernières instances de l'adapter rapidement, et ceux de nos collègues de la Chambre qui les représentent vont faire leurs prières aux leurs. Déjà des démarches ont été faites auprès de M. le Président. Il y a quelques minutes à peine, dans le sein même, il a reçu la visite de M. Rivelli, secrétaire général de la Fédération des syndicats d'inscrits, qui arrive de Marseille, avec la mission de prier sénateurs et députés des côtes d'agir auprès de la Commission de la marine pour qu'elle se hâte.

Personnellement M. le Président ne croit pas possible d'examiner et de faire aboutir la loi en un aussi court délai. La matière est importante et nécessite une étude sérieuse. Mais il doit faire part de la situation à ses collègues.



M. Saint Germain. Pour se prononcer il faudrait connaître le texte des projet de loi. Nous n'avons pas encore eu le temps de le lire. Est-il même distribué?

M. Chaubemps. Quand la Commission l'aura lu, elle constatera tout de suite qu'il est inacceptable. Le projet ne règle rien, ne résout aucune question. C'est un catalogue de vœux; ce n'est pas un ensemble de prescriptions bien liées. Le travail est à refaire en entier. L'ancien a eu autrefois à s'occuper de cette question, l'une des plus intéressantes de celles qui touchent au monde du travail. Il s'agit de donner une charte aux gens de mer qui réglera leurs rapports avec l'armement, c. a. d., avec le patronat maritime. Le service de la marine marchande a sérieusement étudié l'affaire. Il avait préparé des projets de règlements d'administration publique. On en eût pu y cueillir une foule de dispositions à transformer en mesures législatives. On n'a rien fait de tel. On a fait une loi qui laisse tout à régler par des actes ultérieurs. A moins de vouloir donner à bord aux inscrits dans un verre vide, nous avons le devoir de refondre et de compléter cette loi. Cela ne se fait pas en trois jours.

M. Victor Leydet. Ces réflexions sont graves. Cependant le moment n'est mal choisi pour laisser croire aux inscrits que le Sénat n'a pas une suffisante sollicitude pour leurs intérêts. On pourrait nous accuser de négligence, d'indifférence, voire d'hostilité, et en tiers parti pendant la période électorale contre les candidats républicains. Ne connaîtrait-il pas de recevoir M. Rivelli, qui doit être nommé au Luxembourg, et d'essayer de le convaincre que la loi ne peut être votée au pied levé?

La motion de M. Leydet est adoptée et, pendant que la Commission s'entretenait des observations que vient de formuler M. Chaubemps, M. le Président envoie chercher M. Rivelli. Celui-ci se présente à la Commission quelques minutes après, et invité par M. le Président à s'expliquer, il s'exprime ainsi:

M. Rivelli. Les syndicats d'inscrits maritimes, dès qu'ils ont appris que la loi sur le travail à bord des navires de commerce allait être transmise au Sénat, m'ont chargé de me rendre à Paris et d'y faire des démarches



dans le but d'obtenir que la loi fût adoptée par plus promptement possible. Ce n'est pas que le projet, tel que la Chambre l'a rédigé, satisfasse à tous leurs desiderata. Ils espéraient mieux. Mais enfin ils l'acceptent dans la forme qu'on lui a donnée et y voient, malgré ses imperfections, un progrès.

" En réalité il n'améliorera pas beaucoup leur situation présente. Dès aujourd'hui les armateurs et les inscrits sont d'accord pour régler leurs rapports au moyen de contrats de travail qui réalisent à peu près tout ce que prescrit la loi. mais les réformes actuellement acquises sont précaires. L'entente peut cesser demain. La loi les consacrerait comme un minimum et les inscrits y trouveraient une sécurité qui leur sera précieuse. Pour cette raison ils attacheraient beaucoup de prix à ce qu'une solution rapide intervint.

" Elle ne peut pas faire difficulté, puisqu'en somme la loi innove à peine. Les armateurs ne souleveront pas d'objections. Les inscrits non plus. Le Sénat pourrait donc ratifier en peu de jours la décision de la Chambre.

" La situation est assez inquiétante dans le port. Les esprits sont surexcités. L'agitation qui amène toujours les élections générales agitait un nouvel élément à ce malaise. On entend parler de grève générale. Nul ne peut répondre de rien. Il suffirait peut-être d'un prétexte. Un retard dans le vote de la loi pourrait être ce prétexte. Il serait donc grandement désirable que ce vote fût intervenu avant Pâques. "

M. le Président.

Le projet n'a été apporté au Sénat que le 20. Nous sommes au 23. Le texte de la loi n'est pas encore entre nos mains. L'un des membres de la Commission, qui connaît bien la question, vient de nous dire que la loi est incomplète, qu'elle serait dans l'application une déception pour les inscrits, que nous devons nous préparer à la défendre. Nous examinerons. Nous ne nous prononçons pas définitivement dès aujourd'hui. Mais il est à prévoir que nous avons devant nous une besogne de trois ou quatre mois. Il est donc bien peu probable que la loi puisse être votée avant la séparation des Chambres.

M. Curvisot.

C'est matériellement impossible, puisque nous avons à voter d'ici là le budget de 1906 et la loi sur la marine marchande et les  
 | immatriculés autres lois



qui se pressent à une fois de législation. Il vaut mieux dire la vérité aux inscrits que de les laisser d'un vain espoir.

M. Leydet

Pour-êta est-il prématuré de déclarer dès maintenant que le vote de la loi est impossible. Attendons au moins de l'avoir parcourue. Puisque M. Rivelli atteste que les inscrits s'en accommodent volontiers, il y a moyen sans doute d'exposer leurs vœux.

M. Chautemps

Le projet n'est pas applicable; il sera facile à la Commission de s'en rendre compte. Il lui suffira de se poser, en présence du texte, ces certains nombre de questions suggérées par la pratique courante. Les deux amis, nos collègues, et notre collègue M. Raymond Lefèvre, qui ont la pratique de la navigation, nous le montreront par des exemples topiques.

M. Le Comte Grandmaison

Il y a dans le projet des dispositions qui ne sont bonnes qu'à faire surgir des conflits entre marins et armateurs. Veut-on les y laisser? Si on veut vraiment être utile aux inscrits, il faut faire une loi concise et claire. Et pour cela il faut entendre les intéressés. Les inscrits, s'ils veulent venir déposer devant nous, seront les premiers à combattre, en face de certaines interrogations, que le projet ne leur donne rien, rien que de la matière à chicane.

M. Rivelli

Il est certain que la loi n'est pas irréprochable. Mais il sera difficile de faire comprendre aux gens de mer qu'ils doivent être patients encore. Il y a longtemps qu'ils attendent!

M. l'amiral de Luzeville.

Ils ne peuvent pas douter de notre sympathie. Ceux d'entre nous qui ont fait leur vie avec eux sont tout acquis à leur cause. Nous savons bien que les travaux de la mer sont les plus intéressants de tous. Mais il s'agit de savoir si leur intérêt est actuellement de voir voter une loi nécessaire, qu'on ne refuse pas de longtemps une fois qu'elle sera adoptée, ou de laisser au Sénat quelques mois de répit pour lui permettre de faire une loi meilleure.

M. Rivelli se retire après avoir remercié la Commission de son accueil. La Commission délibère. Après avoir entendu MM. Godin, Leydet, Monis, le Président et Haquet, elle décide: qu'elle se réunira le 27 mars pour entendre M. Chautemps qui offre de lui



présenter un exposé verbal des antécédents et des dispositions de la loi; — qu'aussitôt après elle entendra l'examen du projet de la Chambre et le passera activement; — qu'elle entendra ensuite le Gouvernement; — qu'elle appellera à disposition devant elle les représentants des groupements professionnels maritimes; — enfin qu'une note sera communiquée à la presse à l'issue de la présente séance, après de faire connaître au public les décisions dessus et d'informer les inscrits que le Sénat ne méconnaît point leurs intérêts.

M. Huguet

Communique des télégrammes par lesquels le Syndicat des armateurs de Norlogne, qui arment les navires destinés à la grande pêche en Islande, à Terre Neuve et dans la mer du Nord, demandent à être reçus le plus tôt possible par la Commission. Leur désir est exposé qu'en raison des nécessités spéciales de la navigation à la pêche cette industrie ne peut être soumise au régime de la loi adoptée par la Chambre, loi qui est faite pour l'industrie des transports, non pour la leur.

La Commission de suite qu'elle entendra les armateurs de Norlogne le 27 mars, et qu'après cela elle se réunira les 27 et 28 mars, pour recevoir la communication de M. Chautemps et examiner le projet.

La séance est levée à trois heures 20 minutes.

Le Président.



## Notes.

23 mars 1906. — Le Sénat adopte, après déclaration d'urgence, sans débat, la proposition de loi sur le remorquage, qui a fait l'objet du rapport déposé par M. Le Comte Grandmaison le 6 mars. (Loi du 12 avril 1906, Journal officiel du 14 avril).

23 mars 1906. — M. le Président Mézière informe M. le ministre de la marine qu'il lui rendra visite très prochainement, pour s'entretenir avec lui du projet de loi sur le travail à bord des navires de Commerce.

23 mars 1906. — M. le Président Mézière charge le secrétaire adjoint de la Commission de dépanner l'enquête faite par la Chambre des députés sur le projet de loi sus mentionné (n° 1464 de la 8<sup>e</sup> législature) et d'en extraire un tableau faisant connaître, en ordre méthodique, les revendications des inscrits, des officiers de la marine marchande et des armateurs.



7<sup>e</sup> Séance.

Séance du 27 mars 1906.

Présidence de M. Mézière.

La séance est ouverte à une heure et demie.

Sont présents : MM. Chaumonts, L'Amiral de Cuverville, Curvisot, Jules Godin, Huguet, Lecour-Grandmaison, Leydet, Leygue, Mézière, Paris, et Gustave Prist.

## Travail à bord des navires de Commerce.

M. le Président donne la parole à M. Chaumonts en le priant de présenter à la Commission, puisqu'il a été convenu à la fin de la dernière séance, un exposé du projet de loi.

M. Chaumonts. Le développement prodigieux qu'a pris de nos jours la navigation maritime, la fréquence des naufrages, celle des abordages, celle des accidents de machines, obligent tous les peuples à édicter des mesures de précaution, dans le but de sauvegarder plus efficacement qu'autrefois les existences et les capitaux exposés aux hasards de la mer. Une autre préoccupation pousse les nations dans cette voie. Les navires qui mettent l'Europe en communication régulière avec les pays lointains, surtout avec l'Asie, sont le principal véhicule de grandes maladies épidémiques qui viennent trop souvent visiter nos côtes.

Pour ces deux motifs les États modernes sont peu à peu conduits à soumettre la navigation, dans son matériel et dans son personnel, à une réglementation chaque jour plus minutieuse, et qui tend, d'une part à réduire les risques de accidents, d'autre part à empêcher que les navires transportent dans leurs flancs les germes de redoutables fléaux. Sécurité et hygiène, tel est le premier but

États étrangers. — L'Angleterre a devancé toutes les nations dans cette voie. En 1894 le Parlement a voté sous le nom de "Merchant Shipping Act" un bill en plus de 500 articles, qui entre autres objets règle la matière. Il a modifié et complété ce bill par un second acte en 1897. L'Allemagne de son côté a publié le 2<sup>e</sup> février 1902 une loi d'Empire qui a le même objet. Les États Unis ont une loi du 21<sup>e</sup> août 1898.

Législation française. — La France est très arriérée. Nous vivons encore sous l'empire d'une déclaration royale du 19 août 1779, complétée par la loi des 9-15 août 1791 et par l'article 226 du Code de Commerce. Non seulement ces textes sont anciens et ne répondent plus à l'état présent des nécessités de la navigation, mais



ils ne partent et ne développent qu'une seule règle, à savoir qu'aucun navire ne peut prendre charge qu'après avoir été visité par une commission qui vérifie si il est en bon état de navigabilité.

Mais ce principe, quoique formellement posé, a toujours subi dans la pratique bien des dérogations. C'est ainsi que la loi du 19 janvier 1881 sur la marine marchande réduisit à deux par an, pour les navires longs courriers, le nombre de visites, et que la loi du 30 janvier 1893, renchérissant sur celle de 1881, l'a ramené à une seule par an. Sauf le cas d'avaries, bien entendu.

C'est ainsi encore que les bâtiments armés au bon usage échappent à toute visite, en vertu d'un règlement royal du 13 février 1785, considéré, au sens de la plus grande partie du littoral français, comme étant toujours en vigueur. Par contre les bâtiments armés à la petite pêche sont assujettis à une visite annuelle aux termes de décrets de 1853 et 1859, pris en exécution de la loi de 1852 sur la pêche côtière. Mais dans l'application ces navires ne sont visités que sommairement et en quelque sorte par la forme.

Ces indications suffisent à montrer combien notre législation est désuète et peu sérieuse. En somme elle ne constitue qu'une simple façade. Nous devons avouer que la sécurité de la navigation n'est pas assurée chez nous.

Organisation française. — Les organismes, qui ont charge d'y veiller en vertu des actes sus rappelés, sont d'ailleurs fort mal conçus. On a créé dans les ports, à des dates diverses, des commissions de visite, dont les unes s'occupent des navires armés au long cours, à la grande pêche et au cabotage, et dont les autres ne vérifient que les bateaux de pêche. Ces commissions ne sont pas composées des mêmes éléments; elles n'ont aucun pouvoir réel. En outre, pour les vapeurs, leur action est restreinte et contrôlée par l'intervention d'une commission spéciale chargée d'examiner les appareils à vapeur.

Le recrutement de ces trois espèces de commissions laisse d'ailleurs à désirer. Leurs membres sont choisis de telle façon qu'ils sont dans la main des amateurs. Ils sont de plus légalement irresponsables de leurs procès-verbaux, de sorte qu'en cas de négligence ou de fausses déclarations on n'a aucune action contre eux. On leur reproche en outre de ne pas offrir de suffisants garanties de capacité, car pour examiner l'état d'un grand navire moderne il faut des connaissances très variées.



Les conventions ne procèdent pas au reste de la même manière dans les ports du nord que dans ceux de la Méditerranée, ni même au Havre comme à Dieppe. Chaque port, chaque système. Tantôt on examine le navire à flot; tantôt au bassin; Tantôt c'est en pleine charge, tantôt c'est à l'état léger. Il y a des ports, de grands ports, Marseille par exemple, où la visite n'est qu'une pure formalité à laquelle personne n'attache la moindre importance. Nous ne pouvons en dire la.

Règlementation de la Sécurité. Il faut reformer et codifier les dispositions disjointes que nous ont légués les régimes antérieurs, et créer une organisation appropriée aux besoins de la navigation contemporaine. Le législateur français doit, à l'exemple de ce qui s'est fait au dehors, édicter les règles auxquelles un navire est tenu de satisfaire pour être autorisé à prendre la mer: assiette et ligne de charge, état de la coque, état des machines, cloisons etanches, sarrans, pompes, engins de sauvetage, secours médicaux, précautions sanitaires, etc. Il doit ensuite organiser un système d'inspection suffisant pour que les prescriptions qu'il édictera soient observées.

Règlementation du travail. — Cela ne suffit pas. Le législateur n'accomplirait que la moitié de sa tâche s'il s'en tenait là. Il doit s'occuper en outre de réglementer d'autres objets dont l'importance n'est pas moindre. Un navire, pour être bien équipé, a besoin d'un équipage proportionné à son tonnage et au voyage qu'il entreprend. Il importe que cet équipage soit commandé par des officiers capables; qu'il ne soit pas trop surmené en cours de route et dans ses relâches par ceux qui le dirigent; qu'il soit convenablement logé et nourri. Plus spécialement, la portion de cet équipage qui se compose d'adolescents a droit à des mesures de protection analogues à celles que des lois récentes ont formulées dans l'intérêt des mineurs employés aux travaux industriels. Là dessus nous sommes également loin de compter. On trouve il est vrai dans divers décrets des dispositions sur ces matières, notamment dans le décret-loi disciplinaire et pénal sur la marine marchande (26 mars 1892) et dans le décret du 1<sup>er</sup> février 1895 sur les novices et nouvelles embarqués. Mais ces dispositions sont peu cohérentes et en partie surannées.

Ouvrage à faire. — Le Parlement français a donc une besogne considérable à accomplir s'il veut mettre notre organisation à hauteur. Il serait chimérique, vu l'indigence des pratiques et des textes en vigueur, de vouloir les améliorer. Il faut bâtir toutes pièces, sur de nouvelles assises, un édifice adapté aux besoins de nos jours.



M. Chautemps arrête quelques instants, pour permettre à la Commission de manifester ses sentiments sur la première partie de sa communication. Ses collègues le remercient d'avoir si clairement exposé la situation. M. l'amiral de Cuverville, M. le Président, M. Leydet et M. le Comte Grandmaison déclarent expressément qu'ils regardent comme indispensable la perfection d'une loi organique sur la matière.

M. Chautemps reprend ensuite son exposé. Il se propose maintenant de faire connaître les tentatives qui ont été faites en France dans les dernières années, pour doter notre industrie maritime d'une réglementation rationnelle.

Commission de 1892. — Ce n'est pas d'aujourd'hui que le gouvernement se préoccupe de la question. Il y a 14 ans, en 1892, sous le ministère de M. Ducloux, une commission fut instituée pour étudier les mesures à prendre en vue de la sécurité de la navigation. Félix Faure la présidait et en fut le rapporteur. Pour des raisons diverses les conclusions auxquelles cette commission était arrivée sans succès furent assés longtemps dans les cartons du ministère. Elles étaient d'ailleurs timides et peut-être ne faut-il pas regretter qu'on les ait laissées dormir.

Projet de loi de 1901. — Le département de la marine se décida enfin après huit ans d'attente à faire quelque chose. — Le 19 mars 1901, M. de Lamoignon, alors ministre, saisit la Chambre des Députés d'un projet de loi en 20 articles, qui avait pour objet de remédier à l'insuffisance de la législation. Les articles 1 à 7 réglementaient la "visite des navires". L'article 8 renvoyait à des règlements d'administration publique le soin de déterminer les mesures de sécurité imposées à bord des bâtiments. Les articles 9 à 14 sanctionnaient par des pénalités les manquements aux dispositions de la loi et désignaient les tribunaux compétents. Les articles 15 à 20 contenaient des prescriptions diverses d'importance secondaire. Ce projet avait un vice capital. A part ce qu'il disait, dans ses premiers articles, de la "visite des navires", il était vague, imprécis, renvoyant en somme toute la législation à des règlements d'administration publique. Il n'eut aucune suite.

Projet de loi de 1903. Le successeur de M. de Lamoignon au ministère de la Marine, M. Camille Deltour, y substitua le 5 juillet 1903 un nouveau projet. Le précédent comptait 20 articles. Celui-ci n'en comptait plus que 10, et,



dans le but de prévenir une grève des inscrits dans quelques grands ports, il n'avait pour but que de donner des satisfactions à ce personnel. Les articles 1 à 3 chargeaient le ministre de fixer pour chaque navire un minimum d'équipage. Les articles 5 à 8, complétant ceux-là, réglementaient le travail des équipages, en posant le principe que le commandant ne pouvait exiger de ses hommes plus de 12 heures de travail, sur le port, plus de 8 dans les machines, hors le cas de danger, à moins d'une allocation supplémentaire. Le reste était insignifiant. La question de sécurité était quasi-nulle.

Projet de la Chambre. — C'est ce projet que la Chambre a adopté en fin de session. Elle l'a adopté sans changement, après une étude qui a duré deux années et qui en avait fait paraître ressortir l'insuffisance. La Commission des lois de la Chambre avait en effet clairement aperçu qu'il était irrationnel d'adapter un projet aussi sommaire. Elle avait institué une enquête, qui fut dirigée par M. Germain-Lacoste et dont celui-ci publia le résumé dans le n° 1464 de la 8<sup>e</sup> législature (1904). Mais avant qu'elle fût tiré de ce travail les éléments d'un nouveau projet, des incidents graves surgirent dans les ports. Il y avait en 1903 la grève des inscrits de Marseille et c'est cette grève qui avait amené M. Pelléan à déposer à la Chambre son projet en 10 articles. Il y eut au Havre en 1904 une ligue des syndicats maritimes, qui détermina le ministre à insister auprès de la Commission pour qu'elle abandonnât ses idées de remaniement. Elle hésitait. Elle n'avait pas foi dans le projet ministériel. Mais en 1905 une menace de grève générale ayant surgi, elle crut devoir s'y rendre. M. Louis Martin déposa en son nom un rapport qui concluait à l'adaptation du texte de M. Pelléan. La Chambre s'est résignée à le voter. Sans manquer de respect à la Chambre, on peut dire que ce projet n'est qu'une improvisation. Rien n'y est étudié. Rien n'y est au point. Une telle loi, comparée aux lois étrangères, n'est pas digne de la France. On y trouve de bonnes intentions, mais rien de plus.

Projet à élaborer. — A ce projet mal venu, le Sénat doit substituer un texte dont voici le plan : Première visite des navires lors de leur entrée en service. — Visites périodiques subséquentes. — Délivrance de l'autorisation de naviguer. — Commissions de visite. — Règlementation du travail à bord. — Conditions de vie de l'équipage. — Sanctions pénales. — Mesures transitoires. — Dispositions spéciales (exceptions; questions de détail à renvoyer à des règlements d'administration publique; textes antérieurs à abroger).



M. le Président se fait l'interprète de ses collègues auprès de M. Chautemps et le félicite d'avoir étudié avec tant de soin la question dont la Commission est saisie.

Un échange de vues a lieu ensuite. La Commission paraît encline à reconnaître que le texte voté par la Chambre ne peut être soumis tel quel au Sénat. Toutefois avant de prendre à cet égard une décision ferme, elle estime qu'elle doit procéder à un examen préliminaire du projet. Elle y procèdera demain. Dès à présent elle confie les fonctions de rapporteur à M. Chautemps.

M. le Président rappelle que, dans sa séance du 29 mars elle doit entendre la délégation des armateurs à la pêche du port de Barloque, qui lui seront présentés par M. Huquet et qui doivent venir lui soumettre une question préjudicielle, celle de savoir si la nouvelle loi sera ou ne sera pas applicable aux bâtiments armés pour la pêche.

M. le Sénateur Louis Pichon a exprimé de son côté le désir d'être entendu par la Commission, au nom des armateurs du Finistère. La Commission pourrait recueillir ses explications en même temps que celles des armateurs de Barloque. — Adopté.

## II. Budget de la marine de 1906.

M. Lurivot donne à la Commission, sur la demande de plusieurs membres, sur le budget de la marine dont il est le rapporteur. Le trait essentiel du budget de 1906 est l'autorisation donnée au ministre de mettre en chantier, cette année même, six grands cuirassés d'un seul coup. M. Lurivot entre à ce sujet dans quelques détails au sujet de la dépense à prévoir et de la durée probable des constructions.

## III. Liste de la flotte de 1906.

M. l'amiral Lurville engage ses collègues à étudier la liste de la flotte qui vient de leur être distribuée. Ils sont frappés de la forte proportion de bâtiments démodés que nous nous abstinons à maintenir en service, qui absorbent inutilement de grosses sommes et qui nous font illusion sur nos forces.

La séance est levée à trois heures et demie.

Le Président,



8<sup>e</sup> Séance.

Séance du 28 mars 1906.

## Présidence de M. Mézière

La séance est ouverte à deux heures et demie.

Sont présents : MM. Chautemps, l'amiral de Cuverville, Godin, Hauken, Huguet, Lecour-Grandmaison, Leydet, Raymond-Leygue, Mézière, Monis et Sigallas.

Excusés : MM. Curvot et l'amiral de La Taille, retenus à la Commission de la marine marchande.

## Travail à bord des navires de commerce.

M. le Président.

La Commission a décidé hier qu'il serait procédé - serait consacré à une étude préparatoire du texte de la loi adoptée par la Chambre des Députés. Mais avant d'entreprendre la lecture des 10 articles du projet, il serait bon de procéder à une courte discussion générale qui permettrait à chacun d'exprimer ses impressions d'ensemble. - adopté.

## 1. Discussion générale.

M. Jules Godin

Le projet de loi de 1901 qu'avait préparé et présenté M. de Lamoignon n'était pas complet ; mais il était judicieux. Il fournissait une excellente base de travail. Il eût été facile, au moyen d'additions et de corrections, de le transformer en une bonne loi. Celui que M. Pelletan y a substitué en 1903, et que la Chambre a fait sien, est un projet de fortune, un projet de circonstance, qui laisse de côté presque toutes les questions que M. de Lamoignon avait franchement abordées et qui par conséquent ne résout rien. Il n'est pas susceptible d'être amélioré. Le plus simple est de l'écarter purement et simplement, puis de rédiger un projet entièrement nouveau, où l'on reprendra, avec des retouches, les dispositions du texte de M. de Lamoignon en les combinant avec des dispositions additionnelles qui régleront le travail des équipages embarqués et donneront dans la mesure du possible satisfaction à ce qu'il y a de légitime dans les revendications des inscrits.

M. l'amiral de Cuverville.

Le projet de 1901, celui de 1903, la communication que nous a faite hier M. Chautemps nous mettent en présence de deux problèmes tout à fait différents. Il y a d'abord celui de la sécurité de la navigation maritime, qui intéresse tout le monde (marins, passagers, armateurs, assureurs, commerçants, etc.),



C'est un problème d'utilité générale et nationale. Il y a ensuite le problème spécial de la réglementation du travail, qui n'intéresse que les inscrits et leurs employeurs. Ce sont là deux questions qu'il ne faut pas confondre.

Sur le premier point, le plus important, le projet voté par la Chambre est quasi-muet. La Commission ne peut pas l'accepter. La sécurité de la navigation a besoin d'être garantie par d'autres règles que les dispositions vieillies et disparates dont nous a entretenus M. Chanteau. Une loi est nécessaire pour réaliser cette amélioration. Puisque la Chambre ne l'a pas faite, nous devons essayer de la faire. Déterminons donc les conditions de navigabilité auxquelles tout navire devra satisfaire; organisons une vérification, une surveillance plus effective que celle qui existe présentement; édictons des sanctions pénales; et n'oublions pas qu'il y a plusieurs sortes de navires, plusieurs sortes de navigations, ce qui exige des prescriptions assez souples pour se mouler sur les exigences de chaque cas particulier.

Quant à la réglementation du travail à la mer, c'est une toute autre affaire. Il s'agit là en réalité d'une loi ouvrière et l'on ne voit pas bien pourquoi on rattacherait cette question à l'autre. Évidemment elles ne sont pas sans rapports. Mais il y aurait tout avantage à les régler séparément. Il est permis d'ailleurs de craindre qu'on n'arriverait pas facilement à réglementer le travail des équipages. On a pu dans les derniers années légiférer sur le travail dans les mines, dans les usines, dans les ateliers. Mais là on est sur terre; on est maître des éléments et du temps. Est-ce la même chose à la mer? Sur l'eau tout est imprévu. Il est bien téméraire de prétendre décider à l'avance que le marin ne sera occupé que tant d'heures, ou de telle heure à telle heure. La seule chose possible est d'organiser un contrôle, une procédure de réclamations, afin que l'inscrit soit prévenu contre tout abus de l'esprit de lucre, ou tout excès d'autorité.

M. Le Comte Grandmaison. Comme vient de le dire M. l'amiral de Luville, nous sommes en face de deux questions, celle de la sécurité et celle du travail des inscrits. Les armateurs et les Compagnies de navig<sup>on</sup> accepteraient volontiers qu'on remanie et qu'on refasse, même les règlements de sécurité, à la condition toutefois qu'on ne multiplie pas inutilement les visites, les formalités et les frais. Ils accepteraient encore que la législature, intervenant jusqu'à un certain point dans le contrat de travail, édictât quelques dispositions propres à garantir aux inscrits le bénéfice de ce qu'ils ont déjà obtenu par des stipulations librement débattues



avec le patronat, ou à faciliter le règlement des contestations, ou à protéger la santé des équipages. Oui, ils adhèrent à cela.

Mais ils ne pourront jamais se prêter à un rôle usinier de l'Etat dans leurs affaires telle que la fixation du minimum d'équipage prévu aux trois premiers articles du projet. Ils ne pourront pas se prêter non plus au système des allocations supplémentaires tel qu'il est organisé par les articles 6 et 7. Ce serait la ruine de l'armement français. Notre marine marchande n'est pas prospère. Tout le monde sait qu'elle ne fait que décliner depuis Soans. Les capitaines ne veulent plus s'aventurer dans cette industrie, parce- qu'ils n'y trouvent, avec beaucoup de risques, qu'une rémunération dérisoire. Il n'y a qu'à consulter la cote de la Bourse, pour voir à quel taux sont tombés les actions et obligations de nos grands Compagnies maritimes, pourtant largement subventionnés par le Trésor. Au ce moment même le Parlement est obligé de venir au secours de la marine de Commerce. Une grande Commission, dont plusieurs de nous font partie, est en train de reviser la loi de 1893. La Chambre a adopté et nous allons voter après elle un fort relèvement des primes à la construction et à l'armement. Ce relèvement ne sera pas un don gratuit fait aux armateurs et aux constructeurs. Il ne sera que la "Compensation" — le mot est dans la loi — des charges que la marine supporte en France et dont les marines concurrentes sont affranchies. Eh bien! est-ce au moment où la nécessité de cette compensation est proclamée par les Chambres, que les Chambres peuvent aggraver par ailleurs le fardeau qui écrase déjà les industries maritimes? Elles reprendraient d'une main ce qu'elles donneraient de l'autre. Ce n'est pas possible.

M. le Président.

On paraît admettre unanimement qu'il y a une loi à faire dans l'intérêt général sur la sécurité des navires. Reste à savoir si nous ferons aussi une loi, dans l'intérêt des inscrits, pour régler les conditions du travail à bord des navires. La Commission desevra que la loi votée par la Chambre a surtout pour but ce dernier objet. Dès lors est-il possible que nous l'écarterions? Depuis vingt ans le Parlement et le Gouvernement s'attachent à améliorer partout la conditions de travail- leurs, en limitant la durée du travail, en obligeant les patrons à prendre des mesures pour sauvegarder la santé de <sup>leurs ouvriers,</sup> etc., Pourquoi les inscrits seraient-ils donc, seuls entre tous, privés de ces bienfaits? Les inscrits ne sont pas des parias.

M. Raymond Luyque.

Nous sommes moralement tenus d'accorder aux gens de mer ce que nous avons octroyé aux ouvriers des industries terrestres. Mais parmi les inscrits il en est



dont la loi ne s'occupe pas. Elle semble les ignorer systématiquement. Ce sont les officiers de la marine marchande. On manifeste beaucoup de sollicitude pour leurs hommes. Cela est juste. Mais croit-on qu'il soit équitable d'oublier les officiers? Leur sort est-il donc si enviable? Comment n'aperçoit-on pas que, pour avoir des navires bien conduits et bien tenus, pour avoir des équipages bien traités, il faut avant tout de bons officiers. Or les officiers sont dès aujourd'hui, ils seront plus encore demain si la loi n'est pas amendée, dans une position intenable. Ils se verront écrasés entre le patronat, qui poursuivra plus que jamais les économies, et les équipages qui à tout instant, sous prétexte de violation du contrat de travail, refuseront l'obéissance. La justice veut qu'on fasse quelque chose à la fois pour le commandement et pour les équipages. Traiter les officiers comme une quantité négligeable serait une injustice.

— M. Luyque demande que les associations d'officiers soient appelés à déposer.

M. Huquet.

Le projet de la Chambre divise les navires français en deux groupes, ceux de 25 tonneaux et au dessous, puis ceux de plus de 25 tonneaux. Les derniers seuls sont soumis aux prescriptions de la loi; les autres y échappent. Le but évident de la disposition est d'affaiblir les bateaux de pêche de budgetaires qui seraient à leur égand excessives et que d'ailleurs l'administration serait matériellement hors d'état de leur imposer. Eh bien! il faut le dire, la limite de 25 tonneaux est arbitraire et absurde. Elle aurait pu être acceptée autrefois. Elle est inadmissible aujourd'hui. Les bateaux de pêche de plus de 25 tonneaux sont très nombreux. Il y en a de 100 et de 200 tonneaux. Le déplacement de 200 tonneaux sera inévitablement dépassé. Si donc on veut soustraire réellement la pêche côtière, qui est le métier des trois quarts de nos inscrits, à des prescriptions jugées pour eux incompatibles avec leur profession, il faut relever de beaucoup la limite de 25 tonneaux, ou décider catégoriquement que les bateaux de pêche, quel qu'en soit le tonnage, ne tomberont pas sous le coup de la loi.

Le projet de la Chambre commet une autre erreur. Il soumet invariablement aux mêmes règles tous les navires d'un déplacement supérieur à 25 tonneaux. Cependant il y a navires et navires, il y a navigation et navigation. Un bâtiment est à passages, qui fait la navette entre la côte anglaise et la côte française est-il entièrement assimilable à un voilier qui va de Dunkerque à Valparaiso par le cap Horn. Un paquebot des Messageries maritimes, qui fait un service régulier entre Marseille et Melbourne peut-il être traité de même qu'un



yacht ou un petit cargo caboteur. N'est établie aucune distinction entre les bâtiments de mer suivant leur nature et leur destination, c'est se condamner à s'écarter des règles moyennes qui ne conviendraient à aucun genre de bâtiment.

M. Ernest Moris

La communication de M. Chantemps nous a fait voir bien que la sécurité de la navigation maritime n'est régie chez nous que par des prescriptions tout à fait insuffisantes et que la visite des navires faite dans nos ports n'offre aucune garantie véritable. Ceci explique un fait douloureux dont on n'a point encore parlé, c'est que la marine française de commerce est l'une de celles qui, dans la statistique des naufrages, fournissent le plus de victimes. Nous avons le devoir de remédier à un état de choses aussi lamentable. Donc, bien que le projet de la Chambre laisse cette question à peu près à l'écart, nous devons nous en saisir et ~~se~~ mettre sur pied <sup>une</sup> législation convenable, qui s'inspirera tout à la fois du projet de 1901 et des règles adoptées à l'étranger. A ce propos l'orateur exprime le vœu que M. le Rapporteur se fasse remettre par le ministère les documents législatifs qui régissent la sécurité de la navigation dans les autres pays.

Pour ce qui est de la réglementation du travail, la Commission doit se pencher d'une première idée, à savoir qu'elle est saisie d'un projet de loi, déposé par le Gouvernement, adopté par la Chambre, qui a pour objet principal, presque unique, de trancher cette question. Les inscrits ne comprendraient pas, personne en France ne comprendrait, que le Sénat républicain, ayant à statuer sur une réforme sociale de cette importance, refusât de se prononcer sans s'être certifié que le législateur n'a pas à intervenir, ou bien que le travail à bord des navires ne comporte pas de discriminations fixes. D'abord les raisons de cet ordre ne seraient pas goûtées. Trop de précédents montrent que le législateur n'a pas reculé devant d'autres tâches analogues et aussi ardues. Ensuite ce serait faillir à l'idéal démocratique que de refuser aux travailleurs de la mer l'aide, la protection, que nous avons accordées aux autres ouvriers. Est-ce à dire que les dispositions acceptées par la Chambre puissent être ratifiées par le Sénat? Nullement. Pour sa part M. Moris se refuse à admettre le minimum d'équipage. Rien de pareil n'existe en aucun pays. Chargez l'administration de fixer pour chaque bâtiment français le nombre des marins qui le monteront serait lui octroyer le plus monstrueux arbitraire et faire peser sur elle une effroyable responsabilité.

M. Victor Leydet

Le principe de la fixation d'un minimum d'équipage est pourtant admis dès à présent par notre législateur. Des décrets de 1892 et de 1899 déterminent le nombre d'hommes que doivent porter les goélettes qui se livrent à la pêche sur



164  
les bars de Terre-Neuve. Ce n'est donc pas demander une chose inouïe que d'exprimer le désir de voir étendre à tous les navires une mesure qui est déjà pratiquée à l'égard de plusieurs catégories d'entre eux. — M. Leydet donne à ce propos lecture de deux décrets qu'il vient de viser.

M. le Président constatant que personne ne demande plus la parole, clôt la discussion générale.

## 2. Examen des articles.

M. le Président donne lecture des articles 1 à 5 du projet : 1. Principe du minimum d'équipage. — 2. Commission de 11 membres chargée dans chaque sous-arrondissement de proposer un minimum pour chaque navire. — 3. Commission supérieure de 20 membres à Paris, chargée de réviser les propositions et d'éclairer le ministre qui statue.

La Commission, après avoir entendu MM. Le Comte Grandmaison, Godin, Maris, l'amiral de Luville et le Président, estime qu'elle ne peut prendre aucune décision, même provisoire, avant d'avoir consulté le ministre de la marine et recueilli les observations des intéressés. Toutefois elle manifeste dès aujourd'hui les opinions suivantes.

A. Minimum d'équipage. — Cette mesure paraît extrêmement grave. Elle peut compromettre l'armement national. Elle sera très malaisée à réaliser.

B. Limite de 25 tonneaux. — Le déplacement de 25 tx semble insuffisant. Il conviendrait de relever le tonnage, ou mieux de soumettre les bâtiments de pêche à un régime spécial. En outre il paraît nécessaire d'établir d'autres distinctions.

C. Commissions du premier degré. — Les commissions comptant onze membres, qui presque tous sont gens occupés, il serait difficile de les réunir aussi souvent que de besoin. Elles ne s'assembleraient presque jamais au complet. En outre dans chaque sous-arrondissement, à côté de la commission des premiers degré, l'article 4 institue une seconde commission dite "de surveillance", qui compterait cinq membres. Ne serait-il pas plus pratique de fusionner les deux organismes (à supposer qu'on adopte le minimum d'équipage et que la première commission soit nécessaire) ?

D. Commission supérieure. — Cette seconde commission est jugée trop nombreuse ; la responsabilité des décisions s'y éparpillerait. Au reste, même en admettant que le principe du minimum d'équipage soit accepté, il ne semble pas désirable que la loi attribue au ministre le droit de déterminer ce minimum pour chaque bâtiment. Le mieux serait de confier ce pouvoir à la commission locale, sauf appel au



ministère au cas où les intéressés estimeraient qu'on leur fait grief. Le ministre, en cette hypothèse, est entouré dans ses bureaux d'assez d'hommes compétents pour statuer en pleine connaissance de cause. Il n'a pas besoin de l'assistance d'une commission, dont la consultation l'obligerait à perdre du temps.

M. le Président donne lecture des articles 4 et 5 du projet : 4. Institution, dans chaque sous-arrondissement, d'une commission de surveillance de cinq membres chargée de visiter les navires en partance. - 5. Interdiction à tout navire visité de prendre la mer sans être muni d'une autorisation de départ ; pénalités en cas de contraventions.

La Commission est unanime à regarder ces articles comme insuffisants. -

E. Commission de surveillance. - La multiplicité des commissions n'est pas une garantie; loin de là. Il existe dans les ports actuellement des capitaines "visités", agents du ministre, tenus à l'exactitude et à l'obéissance, indépendants des armateurs et des inscrits. Ce système est préférable à celui des commissions; il a été entendu cependant que pour certaines vérifications - mécanique, service médical, etc. - il serait bon d'adjonction au "visité" des spécialistes, ce qui d'ailleurs se fait aujourd'hui.

F. Visites. - L'article 4 prévoit que l'administration fera visiter tout navire "quand elle le jugera convenable." Sans pas de visite obligatoire. Des visites purement discrétionnaires. On accablera les uns; on laissera les autres en repos. Ni la santé, ni la sécurité n'y trouveront leur compte. Il faut que tout navire soit visité lors de son entrée en service, puis périodiquement par la suite, notamment après toute réparation d'ava-

G. objet des visites. - L'article 4 n'assigne aux vérifications que trois buts: minimum d'équipage; moyens de sauvetage; précautions sanitaires. Ce n'est pas assez. Que fait-on de l'état de la coque, des appareils et instruments de navigation, des machines, etc.? La visite doit porter sur tous les éléments du navire. L'article 4 constitue une recrudescence sur la réglementation actuelle, à moins qu'on ne prétende maintenir la plupart des dispositions actuellement en vigueur.

H. Amendes. - Le produit des amendes devrait être versé, non pas exclusivement à la Caisse des Invalides de la marine, mais pour moitié à cette caisse et pour moitié à la Caisse de prévoyance des marins français créée par la loi de 1905.

M. le Président lit les articles 6 à 8 du projet : 6. Réglementation du travail à la mer. Limitation



des heures de travail. Allocations supplémentaires pour les heures en sus. — 7. Règlementation du travail au mouillage, en rade ou dans les ports. — 8. Nullité de toute convention contraire.

Un assez long débat s'engage à ce propos. Mm. Sigallas, Raupond, Leygue, Chautemps, Le Comte Grandmaison, l'amiral de Courville et le Président sont entendus. La Commission ne croit pouvoir prendre quant à présent aucune décision. Toutefois elle incline presque unanimement vers les solutions suivantes.

I. — Principe d'une réglementation du travail. — Une certaine réglementation est désirable, mais elle doit être conçue de telle manière, que l'autorité du capitaine ne soit pas mise en question. Ceci seul doit être l'objet des conventions qui l'autorisent à faire appel aux efforts de ses hommes. Le service du bord serait réglé de façon à laisser aux gens de l'équipage un repos suffisant, avec rémunération supplémentaire au cas où ils seraient requis de travailler au delà de la durée prévue. Pas de supplément en cas de danger réel ou menaçant.

J. — Distinctions à établir. — On doit distinguer le cas où le navire envisagé — est mouillé dans une rade abritée, et celui où il est dans une rade foraine. Les conditions du travail ne sont pas les mêmes. Le projet de loi néglige d'autres distinctions plus importantes encore. L'uniformité n'est pas de mise. Il y a des règles différentes à poser, suivant que les navires sont à voiles ou à vapeur; suivant qu'ils entreprennent de longues traversées ou de petites; suivant qu'en mer ils se bornent à faire route, ou bien qu'ils stationnent pour pêcher; suivant qu'ils sont chargés d'un service public, comme les paquebot-poste et comme les affrétés, ou bien qu'ils se consacrent librement à un service privé; etc. Il y a aussi des exceptions à prévoir pour la navigation de plaisance, pour celle qu'exécutent les navires à voyageurs qui assurent un service de courtes communications régulières. Il y a enfin à envisager les mesures à prendre à l'égard des navires étrangers qui touchent périodiquement en France.

K. — Contentieux. — Le projet donne des droits aux inscrits. Il ne leur procure pas le moyen de faire respecter aisément ces droits. Le législateur doit organiser une procédure simple et rapide qui permette aux gens de l'équipage, qui se prétendent lésés, d'obtenir réparation. On ne peut pas les obliger à intenter des actions en justice.



- M. le Président donne lecture des articles 9 et 10 du projet : 9. Règlement d'administration publique déterminant : "Les conditions d'application des lois." — 10. abrogations.
- M. Jules Goussier s'élève contre l'article 9, qui charge en son nom le Conseil d'Etat de faire les lois. C'est la législature qui doit la faire. Il peut sans doute laisser au Conseil la mission de la compléter par des prescriptions de détail, mais s'en remettre de tout de choses au Conseil d'Etat serait une abdication du pouvoir législatif.
- M. Ernest Mercier L'article 9 est d'autant moins acceptable que'il n'accorde que trois mois au Conseil d'Etat pour élaborer le règlement. Trois mois ! alors que la Chambre a mis deux ans et demi pour voter les 10 articles du projet actuel !
- M. Chautemps Critique vivement l'article 10 qui se borne à dire : "Certes dispositions contraires à la présente loi sont et demeurent abrogées." Cette formule sommaire est tout à fait inacceptable. La loi doit énumérer expressément les lois, décrets et autres actes qu'elle abroge. Notre législation, déjà si compliquée et si obscure, ne doit pas rester encombrée de textes dont on ne pourra jamais savoir au juste s'ils subsistent ou s'ils sont nuls.

La Commission est d'avis que les articles 9 et 10 doivent être renvoyés.

### 3. Résumé de la discussion.

- M. le Président résume la discussion. Il croit pouvoir formuler ainsi l'opinion de ses collègues :
- 1<sup>o</sup> Le projet adopté par la Chambre ne peut pas être ratifié tel quel.
  - 2<sup>o</sup> Il ne contient que des dispositions insignifiantes et mal venues en ce qui concerne la sécurité de la navigation. Il y a donc lieu de revoir ces dispositions et de les étendre, en s'inspirant du projet de 1901 et de la législation étrangère.
  - 3<sup>o</sup> Le projet ne procure pas une solution suffisante de la question des rapports de l'équipage avec l'employeur. Il y a lieu, sur ce point aussi, de le reviser et de déterminer, sur d'autres bases, les conditions du travail à bord, sans oublier les officiers, les novices, les mousses ; il y a lieu également de se préoccuper du mode de règlement des litiges.
  - 4<sup>o</sup> Le nouveau projet qui serait rédigé par la Commission ne devrait renvoyer à un règlement d'administration publique que des détails secondaires et mentionner tant le texte abrogé.
- La Commission s'associe aux paroles de M. le Président.
- La séance est levée à quatre heures un quart.

Le Président,



Présidence de M. Mézière.

La séance est ouverte à trois heures.

Sont présents : MM. Chautemps, l'amiral de Cuverville, Jules Godéas, Huguet, l'amiral de La Haye, Leydet, Le Comte Grandmaison, Magnien, Mézière, Pams et Sigallas. — Excusé : M. Cunis et, retenu à la Com<sup>te</sup> des finances.

Travail à bord des navires de Commerce.

1. Entretien avec le Ministre.

M. le Président informe ses collègues qu'il s'est rendu ce matin, avec M. le Rapporteur Chau- temps, au ministère de la Marine, afin de faire connaître à M. le Ministre que la Commission sénatoriale ne croyait pas pouvoir accepter, à moins de le remarquer profondément, le projet de la Chambre. En regard à l'agitation qui règne dans les milieux maritimes, il imputait en effet de savoir, si le Gouvernement n'avait pas d'objections grave à opposer à une modification du texte dont il s'agit, et si, dans le cas de la négative, il croyait pouvoir prier la Commission en conséquence actif pour que la loi fût mise au point rapidement.

M. le Ministre a reconnu que le projet venu de la Chambre prête grandement la critique. Si désirable que le Gouvernement puisse être de voir clore à bref délai cette question, cependant il ne s'offre aucunement à ce que le Sénat entreprenne une révision du texte voté. Mais il croit indispensable qu'en ce cas on fasse une loi étendue et complète et très précise. Personnellement il est prêt à rendre la Commission de tout son pouvoir. Se'ance tenante il a donné des ordres pour qu'un dossier fût constitué et transmis au rapporteur, qui y trouvera des statistiques, des rapports intéressants et les principales lois étrangères.

En outre il a été convenu que M. le Ministre étudierait ces jours-ci les dispositions nouvelles à introduire dans la loi, et que le 4 avril prochain, — c.à. d. mercredi prochain — il viendrait communiquer à la Commission le résultat de ses réflexions.



M. Leydet. La bonne volonté de M. le ministre est précieuse. Le zèle que manifeste de son côté la Commission permet d'espérer que peut-être, avant la séparation des Chambres, on parviendra à élaborer le nouveau texte désiré et à le soumettre au vote du Sénat. Une telle manifestation de notre sympathie pour les inscrits serait accueillie par eux avec reconnaissance et calmerait les esprits.

M. Chautemps. Nous ne devons pas nous faire d'illusions. La loi sera longue à rédiger. On ne peut pas improviser des rédactions sur une matière qui touche à tant d'intérêts et si divers. Nous n'avons même pas encore les éléments de ce travail. Il nous faut recevoir le dossier remis par le ministre et entendre les intéressés. C'est ensuite seulement que nous pourrions nous mettre à l'ouvrage.

Après observations de M. le Président, Leydet est l'avis de la Faïche, il est décidé : 1° que M. le Président communiquera une note à la Presse pour faire connaître dans les faits l'état des travaux de la Commission ; — 2° que si il visitera les associations d'armateurs et d'inscrits, sous plus attendre, à envoyer des délégués auprès de la Commission ; — 3° que la note remise à la Presse mentionnera le résultat de l'entrevue qui doit avoir lieu aujourd'hui avec les armateurs de Douloque.

2. Audition des armateurs de Douloque.

La Commission décide ensuite, sur la proposition de M. le Président, qu'elle donnera immédiatement audience à ces délégués, que M. le Sénateur Louis Pichon, qui a demandé à être entendu, le sera en même temps qu'eux.

La délégation est introduite. M. le Sénateur Huguet en présente les membres à la Commission. Ce sont MM. Douclet, Repoin, Albazin - Pelyt et Albazin - Fourmy. M. le Sénateur Louis Pichon prend place auprès d'eux. La parole est aussitôt donnée à M. Douclet, président de la délégation.

M. Douclet demande à la Commission de lui permettre de lire une note qui résume les desiderata de l'armement bouloquois. Il s'agit exclusivement de l'armement à la grande pêche. Le long cours, le grand et le petit cabotage, le bornage, le pilotage, la petite pêche, sont des modes de navigation dont les délégués ici présents entendus ne font d'occuper. M. Douclet donne lecture de la dite note, qu'il remet ensuite à M. le Rapporteur, et que pour cette raison ne se constitue de réserves ici.



Exemptions de lolo. - A raison du caractère tout spécial de l'industrie de la pêche, qui diffère naturellement beaucoup de celle des transports maritimes, l'armement demande à être affranchi de la réglementation votée par la Chambre.

Minimum d'équipage. - La règle du minimum d'équipage ne l'inquiète pas et ne l'intéresse pas, attendu que les nécessités de la pêche sur les bancs de Terre-Neuve et d'Islande exigent qu'on loge à bord des effectifs au moins doubles de ce qu'il faut pour la conduite du navire. Puisqu'il en est ainsi, il est hors de propos d'infliger aux armateurs les formalités que suppose la règle du minimum d'équipage.

Heures de travail. - La limitation des heures de travail peut se concevoir pour les paquebots et les cargos. Elle ne saurait trouver d'application à bord des bâtiments de pêche, où le travail est absolument irrégulier. A Dunloque, les matelots pêcheurs passent les mois de février et de mars à ne rien faire, quoique les armateurs payent leurs journées. Les relations entre armateurs et marins sont traditionnellement excellentes. L'armateur tient à conserver ses hommes. Il leur assure de quoi vivre pendant la saison du chômage. Une fois en mer, les matelots n'ont presque rien à faire durant la nuit. Un quart à peine de l'équipage est employé aux manœuvres. Par contre, lorsque les navires sont sur les bancs, la pêche exige un travail très dur. L'homme est occupé onze et quatorze heures par jour. Mais la moyenne journalière annuelle est en somme plus faible que dans toute autre industrie.

Mer du nord. - La pêche dans la mer du nord est pénible aussi, mais il se passe souvent bien des journées sans que le poisson paraisse. Alors les hommes se reposent. Ils se reposent aussi lorsque le navire, ayant embarqué une quantité de poisson frais, rentre au port pour débarquer et vendre la cargaison. On leur donne alors, à chaque fois, une journée et une soirée de liberté. Ce sont des pêcheurs qui débarquent le poisson.

Les pêcheurs satisfaits. - Tous les pêcheurs Carlonnais sont satisfaits de leur sort. Ils ne réclament pas le vote de la loi projetée. La Commission peut les interroger. Elle apprendra du vote que sur 6000 inscrits de la région, 50 seulement sont syndiqués.

Prosperité de la pêche. - La pêche a fait d'énormes progrès. La récolte du poisson a doublé en cinq ans. L'année dernière le chemin de fer du nord



a transporté 40.000 Fromes de poisson chargé à la gare de Boulogne, au lieu de 20.000 autrefois. La concurrence étrangère est abolie. Ces résultats ne doivent pas être compromis, et ils le seraient, si l'on permettait les bateaux de pêche à un régime qui n'est pas fait pour eux et que l'on verra au ne connaît pas ailleurs.

Réglementation spéciale. - En résumé l'armement boulonnais demande qu'on reconnaisse qu'il exerce une industrie à part, et que cette industrie réclame ou une réglementation à part, ou pas de réglementation du tout.

M. l'amiral de Lamoignon. Les conclusions de la note de M. Brouchet sont parfaitement sages. L'hoiselle amiral les soutiendra devant la Commission et devant le Sénat.

M. Huguet. Le ministre de la marine les approuvera aussi. Il en connaît la justice et ne voudra pas laisser cette industrie si intéressante de poisson sans le coup de dispositions qui l'arrêteraient.

M. Louis Dicheou que M. le Président a invité à prendre à son tour la parole, déclare qu'il se proposait de soumettre à ses collègues, au nom des armateurs et des pêcheurs du Finistère, des considérations identiques à celles que vient d'exposer M. Brouchet. Il s'associe à ce qui vient d'être dit et prie la Commission d'en tenir compte.

La Commission s'entretenant pendant quelques instants avec MM. les délégués de diverses questions relatives à l'industrie de la pêche: mode de rémunération des marins, nourriture, hygiène, emploi des chalutiers à vapeur, coût des navires, coût de l'armement, etc.

Elle manifeste l'intention d'accueillir favorablement leur demande, se réservant toutefois de consulter à cet égard M. le ministre de la marine.

Enfin elle autorise MM. les délégués à lui soumettre un vœu, aux termes duquel ils réclament la faculté (que les règlements actuels leur refusent) de vendre à l'étranger, en cours de route, les poissons plats, pêchés en Hollande ou à Terre-Neuve avec la morue, poissons qu'ils ne peuvent conserver à bord et qu'on leur interdit pourtant d'écouler sur les marchés locaux. La Commission, après avoir pris connaissance de ce vœu, y donne son entière approbation et décide que M. le Président le transmettra aux ministres de la marine, des finances et des Commerce.

MM. les délégués s'étant retirés, la séance est levée à cinq heures.

Le Président,



## Notes.

29 mars 1906. — Communication d'une note à la presse, dans les conditions déterminées par la Commission dans la séance de ce jour.

31 mars 1906. — Entente verbale avec M. le ministre de la marine, qui confirme ses intentions de se rendre auprès de la Commission le 4 avril, pour conférer avec elle au sujet du travail à bord des navires de commerce.

1<sup>er</sup> avril 1906. — Sur l'ordre de M. le Président le Comité Central des armateurs de France, le syndicat des armateurs de Marseille et le syndicat des armateurs du Nord, sont convoqués pour être entendus par la Commission le 4 avril, aussitôt après M. le ministre.

2 avril 1906. — Sur l'ordre de M. le Président, une lettre est adressée par le secrétaire-adjoint à M. Rivelli, secrétaire général de la fédération des inscrits, à Marseille, pour le mettre au courant du travail déjà accompli par la Commission et des résolutions prises. Le ministre de la marine et les armateurs seront entendus le 4. Les délégués des inscrits pourront l'être aussitôt après, que M. Rivelli les exhorta à participer.

2 avril 1906. — M. le Président de la Commission et M. le rapporteur Chautemps ont une nouvelle entrevue avec M. le ministre de la marine et lui font connaître les dernières décisions de la Commission.

3 avril 1906. — Le Ministère de la marine fait remettre à la Commission, par M. le Rapporteur, un dossier volumineux, renfermant les documents annexés le 24 mars par M. le ministre. (Voir séance du 29 mars).

3 avril 1906. — M. le Président Mérie et M. le rapporteur Chautemps ont au soir une entrevue avec les délégués de trois syndicats d'inscrits. La séance que la Commission tiendra demain devant être occupée par des auditions déjà convenues, les observations des inscrits sont recueillies par le Rapporteur.



10<sup>e</sup> Séance.

Séance du 4 avril 1906.

Présidence de M. Mirie.

La séance est ouverte à deux heures et demie.

Sont présents : MM. Chautemps, l'amiral de Cuverville, Paul Gérault, Godin, Harlan, Huguet, l'amiral de La Haye, Raymond Lygue, Mirie, Rivet et Sigallas.

M. le ministre de la marine (M. Thomson) assiste à la séance.

Travail à bord des navires de commerce.

1. auditions de M. le ministre.

M. le Président

prie M. le ministre de vouloir bien s'expliquer sur le projet de loi. Il connaît les intentions de la Commission. Elle n'a encore pris aucune résolution ferme. mais elle est convaincue que le texte adopté par la Chambre ne répond pas à son objet et qu'il doit être remplacé par un projet plus étendu, qui statuerait à la fois sur les mesures propres à garantir la sécurité de la navigation et sur la réglementation du travail. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre

dit qu'il ne peut faire quant à présent que des déclarations très générales. Le projet dont la Commission est saisie a été voté par la Chambre à l'unanimité, sous la pression de circonstances inquiétantes. Il ne cadre certainement pas avec les résultats de l'enquête que la Commission de la Chambre a poursuivie. à coup sûr, dans d'autres conjonctures, la Commission n'aurait proposé et la Chambre n'aurait accepté qu'un texte plus minci.

C'est quel, le projet soulève de sérieuses objections. Il laisserait l'administration désarmée en face du problème de la sécurité des navires. D'autre part pour ce qui est de la réglementation du travail, il ne fait que poser des règles bien trop larges pour qu'on puisse pratiquement se les faire appliquer. Les inscrits en seraient de cur.

La question du minimum d'effectif est la plus grave de toutes. Les navires français sont considérés comme munis d'effectifs supérieurs à ceux des bâtiments similaires de l'étranger. Il paraît donc difficile d'exiger l'augmentation des équipages, mais il est difficile de laisser cette question dormir, car c'est une des revendications que les inscrits ont le plus à cœur. Par contre, si l'on impose aux armateurs, de ce chef, des suppléments de dépenses trop sensibles, ils se plaindront, réclameront des primes plus



fortes. Le sujet est donc très délicat. Le texte de la Chambre en outre ne serait pas aisé à manier. Il confie la fixation des effectifs à une commission de sous-arrondissement, à une commission supérieure, enfin au ministre. C'est irrépraticable. Il faut un arrangement plus expéditif. Le Gouvernement se ralliera au système du ministre même si on peut l'établir dans des conditions acceptables. Sinon, il acceptera un système mixte, où, sans fixer de minimum chi'fre, on obligera l'armateur par des moyens indirects à flaver sur son navire le personnel convenable, comme on le fait à l'étranger.

La Commission est désireuse de renouer la loi. Le Gouvernement n'y fait pas d'objection. mais il la prie de presser son travail le plus rapidement qu'elle le pourra. Les inscrits attendent. Ils seraient redoutables de les laisser se mouler la tête. Que la Commission se mette donc à l'ouvrage. Qu'elle trace le plan de la nouvelle loi qu'elle juge opportune de substituer au texte de la Chambre. Aussitôt qu'elle aura dégagé les grands lignes de cette loi, le Gouvernement s'empresera de se concerter avec elle.

M. l'amiral de La Vaillat demande s'il ne vaudrait pas mieux que le département de la marine, très compétent, très informé, se chargeât de libeller lui-même un nouveau projet?

M. le ministre ne croit pas cette procédure possible. Le Sénat est saisi réglementairement d'un projet déposé par le précédent ministre et adopté par la Chambre. Le ministre actuel ne pourrait y substituer un projet nouveau qu'à la condition de retirer le projet de 1905. Cette mesure produirait un effet déplorable dans les milieux maritimes. Fort ce que peut faire le Gouvernement est d'encourager la Commission à préparer elle-même un projet nouveau, et ont entendu que le département de la marine l'y aidera aussi largement qu'elle pourra le désirer.

La Commission reconnaît la justesse de l'observation. Des éclaircissements sont ensuite demandés à M. le ministre sur la ligne de charge; sur le point de savoir s'il accepte que les remarques soient renvoyées à la nouvelle loi; sur la réglementation actuelle en matière de sauvetage. Un questionnaire est dressé à M. le ministre. Après avoir échangé quelques mots avec M. le Président, le ministre se retire.

## 2. Audition des délégués des armateurs.

M. le Président.

La Commission doit entendre maintenant les délégués des armateurs.



d'amateurs qui ont été convoqués pour aujourd'hui. Les délégués ont ceux de  
Comité Central des amateurs de France; ceux du syndicat des amateurs de Marseille  
et ceux du syndicat des amateurs du Nord.

M. M. les délégués ont introduits. Le Comité central des amateurs de France est  
représenté par M. M. Drally, Estier, Prentout, Dal Piaz, Verneaux, Nobisson  
et de Roussiers; le syndicat des amateurs de Marseille par M. M. le Comte Armand,  
Girard et Fabre; celui des amateurs du Nord, par M. M. Bordes et Fautrel.  
Ces messieurs, ayant eu une entrevue préalable avec M. M. le Président et le  
Rapporteur, à qui M. Lelaur Grandmaison les a présentés, sont parfaitement au fait  
des intentions de la Commission. Le Comité central des amateurs de France a  
préparé un mémoire contenant l'exposé de ses vœux.

M. le Président après quelques mots échangés avec M. M. les délégués, prie M. Drally, directeur  
de la C<sup>ie</sup> des Chargeurs réunis, de communiquer à la Commission le mémoire  
que le Comité central a pris la peine de rédiger.

M. Drally donne lecture de ce mémoire. (On croit inutile de l'analyser ici, attendu qu'il  
a été déposé entre les mains de M. le Rapporteur après la lecture). Ses développements  
se résument ainsi qu'il suit:

A. Minimum d'équipage. — Les effectifs des bâtiments français sont  
plus élevés, à tonnage égal, que ceux des bâtiments anglais, allemands, italiens,  
américains. On ne voit donc pas pourquoi la loi imposait à l'armement français,  
sous prétexte de minimum d'équipage, des augmentations d'effectifs; car, de deux choses  
l'une, ou la loi n'a pas de sens, ou ses auteurs veulent épargner que l'armement accroisse  
ses équipages. Mais telle prétention est manifestement abusive. aucun état étranger  
ne s'arroge un pareil droit. D'ailleurs comment fixer le minimum d'équipage?

B. Règlementation du travail. — On conçoit une réglementation du  
travail dans les industries qui s'exercent à terre. On la conçoit difficilement  
à bord d'une navire armé, où les circonstances de temps, les accidents qui  
surviennent, les nécessités imprévues des chargements et des déchargements, excluent  
tout établissement d'un tableau de travail régulier et stable.

C. Sécurité des navires. — L'armement français ne fait pas d'objection  
à ce que l'on revise les règlements actuels qui sont mal coordonnés. Il demande  
| seulement



qu'on ne l'écrase pas sous des frais nouveaux et qu'on n'aquiesce pas les formalités actuelles, qui rendent déjà trop surchargés les navires indisponibles.

D. Navires étrangers. — Il appelle l'attention sur la nécessité de ne pas assujettir les navires français à des entraves dont seraient affranchis les bâtiments étrangers qui viennent leur faire concurrence dans les ports de France.

M. le C<sup>te</sup> Armand prend ensuite la parole au nom du syndicat de Marseille. Il insiste sur quelques uns des arguments développés dans le mémoire du Comité central et s'attache principalement à combattre le minimum d'équipage.

Ceux qui réclament cette innovation prétendent qu'en France les affectifs ne sont pas assez nombreux à bord et par conséquent sont surmarchés. Outre que l'allégation est contredite par la matérialité des faits, un raisonnement bien simple montre qu'elle ne peut pas être vraie. L'armateur qui ne met pas sur son navire un équipage suffisant s'expose à le perdre. L'armateur qui abuse des forces de ses équipages en est puni par le mauvais rendement du travail de ses salariés. Du reste l'armateur n'est pas le maître en pareille matière d'agir comme il lui plaît. Le capitaine a sa responsabilité et par conséquent ses exigences (art. 221 et 223 du Code de Commerce). Les assureurs en outre ont l'habitude, en cas de sinistre, de rechercher avec grand soin s'ils ne peuvent exciper d'une insuffisance d'équipage pour décliner le paiement d'une indemnité. Ce sont là des garanties sérieuses.

Nulle part à l'étranger on n'oblige les armateurs à avoir un minimum d'équipage. Le Parlement anglais s'y est formellement refusé en 1897. L'Allemagne n'en a pas voulu davantage. Dans ces deux pays on se contente de donner au capitaine le droit de se refuser à partir, et à l'autorité locale le droit d'empêcher le départ d'un navire, s'ils ne jugent pas l'équipage suffisant. En Allemagne ces dispositions sont complétées par des prescriptions qui obligent à placer au moins un mécanicien sur chaque bâtiment à vapeur, le mécanicien devant être pourvu d'un brevet plus ou moins élevé suivant la nature du navire. Les navires au long cours de plus de 250 tonnes doivent avoir deux officiers. Des règles analogues seraient acceptables en France. Mais aller au delà, imposer un minimum d'équipage serait du pur arbitraire. L'équipage doit pouvoir varier suivant le voyage, les risques.

La conception d'ailleurs est juridiquement inadministrable. L'Etat n'a jamais songé à déterminer le nombre d'ouvriers que doit employer l'exploitant d'une fonderie, d'une filature, d'une raffinerie. Pourquoi le fait-il à l'égard



de et autre atelée qu'est un navire armé. On dira que l'Etat a déjà fait et se propose à ce faire quelque chose d'analogue pour les voies ferrées. Mais les entreprises de chemins de fer constituent un service public et n'existent qu'en vertu de concessions gouvernementales. Cela crée à l'Etat des droits qu'il ne saurait avoir à l'égard des entreprises libres.

M. Girard

exprime à son tour que le vote d'une loi, qui gouvernerait l'armement national de frais de personnel plus lourds que les frais moyens actuels, aurait une conséquence désastreuse pour le commerce maritime. La loi sur la marine marchande, que la Chambre a dernièrement votée et que le Sénat va examiner d'un jour à l'autre, repose sur ce qu'on appelle "la compensation d'armement". Cette compensation, c'est à dire l'ensemble des avantages que le Trésor consent aux constructeurs et armateurs, est la rançon de l'exercice des charges que supporte en France la marine de commerce et que ne supporteraient les marines concurrentes. Le taux de la compensation vient d'être fixé à des chiffres à peine suffisants. L'équilibre des charges qui pèsent sur l'armement français et des primes que l'Etat lui promet n'est pas réalisé. Si au même moment on soumet l'armement à de nouvelles charges, que devient la compensation?

M. Bordes

s'exprimant au nom des armateurs du Nord, demande instamment à la Commission, au cas où elle voudrait, comme l'a fait la Chambre des Députés, entrer dans la voie d'une réglementation du travail à bord, de ne pas aller plus loin que la législation allemande. En fait, dès à présent, les ententes conclues entre les armateurs et les syndicats d'inscrits assurent à ces derniers des conditions de travail analogues à celles qui sont en usage en Allemagne et en Angleterre. Ces conditions ne seront pas améliorées par le vote du projet de la Chambre; et les relations des parties deviendront difficiles.

M. Bordes prie en outre la Commission de ne pas souffrir que l'autorité du commandement soit diminuée. A bord, tout le monde doit obéir au capitaine, même s'il se trompe, même s'il a tort. Les équipages ne sont déjà que trop portés à l'indiscipline.

A quelques solutions que la Commission s'arrête, elle vaudra bien ne pas oublier qu'il est d'un intérêt majeur pour le commerce maritime d'alléger la durée des formalités administratives. Les Commissions que le projet de la Chambre institue sont des organes trop lourds. Avant tout frais de lenteurs inutiles.

Il est de la plus grande importance que l'industrie de la grande pêche soit exonérée de la plupart des assujettissements qu'on édicte. C'est une industrie à part.

M. Bordes remet en terminant à M. le Rapporteur une série de notes, avec chiffres à l'appui, qui précisent les desiderata de la délégation.



M. les délégués ayant achevé leurs explications, une conversation s'est établie avec eux. Ils fournissent de nombreux éclaircissements sur des points de détail : contrats d'engagement, charges résultant du frettement de la caisse de prévoyance des marins français, principales causes des naufrages, valeur des officiers de la marine de commerce, organisation du travail en mer par bordées de quart, etc.

La Commission remercie M. les délégués. Il est convenu avec eux que, lorsqu'elle aura pris ses décisions et libéré un projet, elle le leur communiquera et les entendra de nouveau, s'ils en manifestent le désir.

L'audience prend fin. La séance est suspendue à trois heures trois quarts. Elle est reprise à cinq heures et demie.

3. Délibéré.

M. le Président ayant résumé le travail accompli depuis le 23 mars, invite ses collègues à décider comment l'étude de la loi sera poursuivie à dater d'aujourd'hui.

M. Leydet pense qu'après avoir entendu le ministre et les armateurs la Commission doit entendre les représentants des officiers du long-cours et des inscrits.

M. Chautemps répond qu'en effet il faudra les convoquer et recueillir leurs observations; mais il lui paraît bien difficile de les appeler avant la séparation du Parlement qui paraît devoir survenir dans une huitaine de jours. D'ici là le Sénat est obligé de voter le budget de la loi sur la marine marchande et une foule d'autres lois. Le temps manquerait. Au reste en sa qualité de rapporteur, M. Chautemps souhaite, avant d'entendre de nouvelles dépositions, qu'on lui laisse le loisir d'examiner les documents déjà recueillis, de s'informer, de rassembler ses idées. Il compte employer à cette besogne les vacances parlementaires. Mais pour s'y livrer avec fruit il aurait besoin d'un fil conducteur. Il prie donc ses collègues de vouloir bien prendre dès à présent une certaine nombre de résolutions de principe, qui l'aideront à préparer un texte de loi qui il leur soumettra à la rentrée.

La Commission ajourne d'abord à la rentrée l'audition des inscrits. — Elle prend ensuite les décisions ci-après : 1° Le projet de la Chambre est écarté. — 2° Un nouveau texte sera établi. — 3° Le nouveau texte réglera en premier lieu la sécurité de la navigation. — 4° En second lieu il comportera une réglementation du travail. — 5° Le minimum d'équipage sera autant que possible remplacé par des dispositions équivalentes et plus pratiques. — 6° La condition des novices et des maîtres fera l'objet de prescriptions particulières. — 7° Un régime spécial sera prévu pour la pêche des <sup>étrangers</sup> saumon.

La séance est levée à six heures. Le Président,



## Notes.

5 avril 1906. — M. le Président adresse à MM. les ministres de la marine, des finances et du Commerce des lettres, aux termes desquelles il leur transmet, avec avis favorable de la Commission, le vœu formulé par les armateurs du port de Bourlogne à la fin de la séance du 29 mars 1906. Les lettres expriment l'opinion que la permission de vendre à l'étranger les poissons plats, pêchés à Terre-Neuve et en Islande, doit être accordée aux pêcheurs français à dates de la campagne de la présente année 1906.

8 avril 1906. — M. Cabot - Darnoville dépose, au nom de la Commission spéciale, un rapport sur le projet de loi, adopté par la Chambre des Députés, relatif à la marine marchande.

9 avril 1906. — Discussion et adoption par le Sénat du budget de la marine pour l'année 1906. Rapporteur: M. Curie.

12 avril 1906. — Le Sénat adopte, après discussion, l'article de la loi de finances et l'état H, qui autorise le ministre de la marine à mettre en chantier en 1906 de nouveaux bâtiments de guerre. Dans le dit état H est compris un lot de 6 cuirasses de 10000 t.

13 avril 1906. — La Chambre adopte un projet de loi portant organisation d'un corps d'ingénieurs de l'artillerie navale. (Voir ci-après 13 avril).

12 avril 1906. — Promulgation de la loi sur le remorquage, adoptée le 23 mars par le Sénat.

12 avril 1906. — M. le Président siéger et expédie neuf lettres qu'il adresse aux présidents de différentes associations maritimes, qui lui ont fait parvenir des vœux ou demandes d'ententes à propos de la loi sur le travail à bord des navires de commerce. Ces lettres font connaître aux destinataires les résolutions prises par la Commission et leur donnent l'assurance que la loi soumise au Sénat sera plus satisfaisante pour les gens de mer que la loi votée par la Chambre.



41<sup>e</sup> Séance.

Séance du 13 avril 1906.

Présidence de M. Mézié.

La séance est ouverte à quatre heures et demie.

Sont présents: MM. Jules Godin, Haulon, Huguet, Leydet, Magnien, Mézié et Gustave Rivet. (La Commission a été réunie improvisément par M. le Président au cours de la séance publique du Sénat. La plupart des membres de la Commission n'ont pu être présents; plusieurs du reste étaient retenus à leur banc par la discussion du projet de loi sur la marine marchande. Aussi la réunion est-elle peu nombreuse.)

Ingénieurs d'artillerie navale.

M. le Président

fait connaître que le Sénat vient d'être saisi il y a quelques instants d'un projet de loi, adopté hier par la Chambre, qui porte constitution d'un corps <sup>d'ingénieurs</sup> d'artillerie navale. Cette création est extrêmement urgente. La session d'étude et de construction des bouches à feu de la marine est compromise depuis que l'artillerie coloniale, qui l'assurait, est passée dans les attributions de la guerre. Le ministre de la Marine vient de demander à M. le Président de la manière la plus pressante de rapporter et de faire voter ce projet avant la séparation des Chambres qui est attendue pour demain. Il n'est pas sans inconvénient de trancher au pied levé une question si grave. Mais les sollicitations du Gouvernement sont très vives.

La Commission procède à la lecture du projet. Elle en adopte les 4 articles et charge M. Godin du rapport. M. Godin est prié de faire diligence; il demandera l'urgence et la discussion immédiate. M. le Rapporteur croit pouvoir promettre qu'il sera prêt dans une demi-heure.

La séance est levée à cinq heures.

Le Président.

(X) [Chambre. Projet déposé le 21 mars 1906; n° 3105. — Rapport de M. Arnould, 8 avril n° 3169. Adoption sans débat, 12 avril.]



## Notes.

13 avril 1906. — M. Godin dépose son rapport sur le projet de loi portant création d'un corps d'ingénieurs d'artillerie navale. (Voir séance de la Commission du même jour).  
 La demande au Sénat a été autorisée à en donner lecture. M. l'amiral de Cuverville réclame l'ajournement, la Commission de la marine n'ayant pas eu le temps de prendre réellement connaissance de ce projet, vote hier au Palais Bourbon, et apporte aujourd'hui-même au Luxembourg. M. Godin renonce à lire son rapport. La Commission étudie le projet. (x)

13 avril 1906. — Ce même jour le Sénat discute et adopte le projet de loi sur la marine marchande. (Loi du 19 avril 1906). La Chambre a ratifié le jour même le vote du Sénat.

14 avril 1906. — Le Sénat et la Chambre se séparent avant les élections générales, en s'ajournant au 3<sup>e</sup> juin.

19 avril 1906. — Promulgation de la loi sur la marine marchande.

4 mai 1906. — Le dépouillement de l'enquête, faite par la Chambre des Députés, sur la question du travail à bord des navires de commerce, en 1904, est adonné à M. le Président et à M. le Rapporteur. (Voir 29 mars 1906).

1<sup>er</sup> juin 1906. — Le Sénat et la Chambre des Députés (celle-ci renouvelée par les élections générales) reprennent leurs séances.

5 juin 1906. — La Commission de la marine est convoquée pour le 7, afin de reprendre l'examen du projet de loi sur le travail à bord des navires de commerce.

(x) Voir séances des 12 juin, 15 juin, 10 juillet, 5 novembre, 28 novembre, 20 décembre 1906 et 19 janvier 1907, et après. Le rapport de M. Godin, bien qu'il apparut en janvier 1907 seulement, et portait sur un projet entièrement refusé, a causé la date du 13 avril 1906 (n<sup>o</sup> 243)



12<sup>e</sup> Séance.

Séance du 7 juin 1906.

Présidence de M. Méric.

La séance est ouverte à une heure un quart.

Sont présents : M. M. Chautemps, l'amiral de Luzeville, Lusinot, Godin, Huguet, l'amiral de La Haye, Leydet, Méric, Maris et Paris.

Travail à bord des navires de Commerce.

1. attitude des inscrits.

M. le Président. Le moment est venu, dit M. le Président, de reprendre l'examen du projet de loi que nous avons laissé en suspens le 14 avril en nous séparant. Je n'étais pas alors sans inquiétudes sur l'effet que notre refus d'accepter le projet de loi voté par la Chambre produirait dans les milieux maritimes. Mais, durant nos vacances, ayant expliqué à de nombreux inscrits, tant à Toulon qu'à Marseille, nos motifs et nos intentions, j'ai pu me convaincre que les intéressés approuvent notre manière d'agir. Ils nous accordent maintenant crédit. Mais nous ne devons pas cependant les faire trop attendre.

M. l'amiral de La Haye dit qu'il rapporte la même impression d'un séjour qu'il vient de faire sur les côtes de l'Océan, et que M. Lelanc Grandmaison, qui s'est entretenu de son côté avec les syndicats nantais, est très rassuré sur leur état d'esprit.

M. l'amiral de Luzeville a eu l'occasion de se rendre à Marseille et il a été à même, comme M. le Président, de s'apercevoir que les inscrits sont très calmes et beaucoup plus calmes qu'on ne le prétendait. Il y a des agités sans doute parmi nos marins, et les agriculteurs. Mais ces graves questions sont en immense majorité très raisonnables.

M. Paris dit que dans sa région il a rencontré un certain nombre de personnes qui se préoccupent de la loi. Mais ce sont uniquement les armateurs qui s'inquiètent. Les inscrits sont fort tranquilles.

M. Chautemps croit savoir que le ministère de la marine considère la situation comme satisfaisante. La Commission peut donc étudier la loi sans précipitation.

2. Compte rendu du Rapporteur.

M. le Président rappelle qu'en avril dernier la Commission a chargé M. le Rapporteur Chautemps de poursuivre les recherches commencées et de rédiger un projet de loi nouveau qui pour



M. Chautemps

drat la place de celui de la Chambre. M. le Rapporteur va rendre compte de son travail. dit qu'il a employé ses vacances parlementaires, autant des moindres que les préoccupations électorales le lui ont permis, à étudier les documents réunis entre ses mains et à préparer un texte de loi, mais pour que la Commission puisse apprécier ce que vaut ce texte, il importe qu'elle ait d'abord connaissance d'un assez grand nombre de renseignements qui lui permettent de mieux saisir les données des problèmes qu'elle a à résoudre.

Sécurité de la navigation. — Le premier de ces problèmes est celui de la sécurité. Le rapporteur passe successivement en revue la statistique des naufrages durant les dernières années; puis un tableau qui fait connaître le nombre des bâtiments français de commerce, ensuite une analyse de la législation anglaise, de la législation italienne et de la législation allemande en matière de sécurité; enfin un résumé de prescriptions de la législation française sur les moyens de sauvetage. Il complète cette enumeration par la lecture d'une note du Ministère de la marine sur "la ligne de charge", c. a. d. sur l'assiette que le navire armé et chargé doit avoir dans l'eau, ainsi que sur les règlements qui obligent maintenant nos navires à porter sur leur coque, d'une manière apparente, le tracé de cette ligne.

Des indications fournies par M. le Rapporteur, la Commission en retire une au passage, qui lui paraît d'un très haut intérêt. Le nombre des navires de commerce français est évalué à 30.000, sur lesquels 28.000 ne déplacent pas plus de 25 tonneaux. Par conséquent, si l'on acceptait la limite de 25 tonneaux inscrite dans le projet de la Chambre, la loi en préparation ne s'appliquerait qu'à 2000 navires. Les 28.000 navires de 25 tonneaux et au-dessous ne sont que des bâtiments de pêche ou des embarcations pour le service des ports et rades.

Règlementation du travail. — Passant alors aux conditions du travail, M. le Rapporteur à la Commission un résumé de la législation allemande de 1902 et de la législation anglaise de 1897, en insistant sur ce fait que ni en Angleterre, ni en Allemagne on n'a jusqu'ici utile de déterminer un minimum d'équipage. Il expose ensuite comment le travail se répartit à bord des navires de ces nations, comment il est organisé sur les bâtiments français, et fait remarquer que le meilleur mode de réglementation consiste à interdire de faire travailler l'homme plus de 6 heures par jour, en laissant toutefois au capitaine la faculté d'exiger davantage, mais au prix d'une rétribution supplémentaire, sauf le cas de danger où tout le monde se doit au salut commun.



M. le Rapporteur donne en autre lecture de notes qui lui ont été renues par le ministre. L'une concerne les garanties exigées des armateurs en faveur des masses et novices. La seconde a trait aux améliorations sanitaires imposées depuis quelques années aux bâtimens de pêche d'Islande et de Terre-Neuve. La troisième se rapporte au service du personnel des machines.

La Commission, qui a écarté avec un intérêt marqué les explications de M. le Rapporteur, s'entretient brièvement avec lui (en demandant une série de précisions) des règles posées par les législations étrangères en matière de dévotion, et par la législation allemande en matière de rémunération additionnelle pour les heures de travail demandées à l'équipage en sus des heures normales.

### 3. Dispositif du projet de loi.

M. le Rapporteur soumet ensuite à ses collègues le texte du projet de loi qu'il a préparé. Ce texte est lors d'être arrêté. Absent de Paris au moment où il le libellait, M. Chambon n'a pu se procurer auprès du ministre de la marine les indications de détail qui lui eussent été nécessaires pour mettre au point la rédaction. Mais il l'a communiqué très officiellement à M. Trépo, directeur de la marine marchande, et doit avec ce dernier avoir eu une entrevue. Le travail ne tardera pas à être achevé.

À la suite d'un échange d'observations entre M. M. Leclerc Grandmaison, le Président, Curviot et Muriis, la Commission décide qu'elle se réunira le 15 juin pour prendre connaissance du texte définitif que M. le Rapporteur arrêtera d'ici là. Il est en outre convenu que M. Chambon viendra M. le ministre de la marine et le prier, soit d'assister lui-même à la réunion, soit de délèguer M. Trépo pour y participer en son nom.

Sur la demande de M. Godin, rapporteur du projet de loi sur le corps des officiers d'artillerie navale, la Commission accepte de tenir auparavant, le 12 juin, une séance spécialement consacrée à l'examen de ce projet.

La séance est levée à trois heures trois quarts.

Les réunies.



13<sup>e</sup> Séance.

Séance du 12 Juin 1906.

Présidence de M. Minie.

La séance est ouverte à une heure et demie.

Sont présents : MM. Curviot, Godin, Haulon, Hugnet, l'amiral de La Taille-Leydet, le Comte Grandmaison, Minie, Moris et Sigallas.

Ingénieurs d'artillerie navale.

M. le Président.

La Commission est réunie pour examiner le projet de loi portant création d'un corps d'ingénieurs d'artillerie navale. La Commission se souvient que ce projet a été déposé par le Gouvernement le 13 avril à la veille de la séparation du Parlement; que le jour même, sur les pressantes instances de M. le ministre de la marine, elle a consulté à la rapport et à ses demandes au Sénat la discussion immédiate; qu'elle en a confié le rapport à M. Godin; mais qu'au moment où M. Godin s'est présenté à la tribune pour lire son rapport, l'amiral de Cuverville a fait opposition à ce qu'on statuât aussitôt sur une question de cette gravité. L'honorable amiral avait raison. Le projet de loi appelle une étude très sérieuse. Il est probable que la Commission, après y avoir eu garde de près, jugera nécessaire de le modifier de fond en comble.

M. Jules Godin

donne lecture des principales dispositions du projet, puis il en fait la critique.

La création d'un corps d'ingénieurs d'artillerie s'impose de toute nécessité. Depuis dix ans que la marine a cessé d'avoir dans ses ordres les officiers de l'artillerie coloniale, elle n'a plus de personnel à elle pour étudier et fabriquer ses canons, pour diriger les arsenaux d'artillerie et maintenir ses munitions. Elle continue à emprunter le concours des officiers de l'artillerie coloniale. Mais ces officiers, se relevant plus de l'autorité maritime et détournés à tout instant de leur service par la guerre, ne s'intéressent plus à des tâches devenues passagères, et dont la marine d'ailleurs ne fait plus aucun compte. Il faut constituer un personnel stable, capable, placé exclusivement dans le cadre de la marine. Tel est l'objet du projet de loi. Personne n'en conteste le principe. Mais le projet lui-même est inacceptable.

En tout et pour tout il compte 4 articles. Le 1<sup>er</sup> crée un corps d'ingénieurs dont il ne fixe ni la composition, ni l'effectif, ni la hiérarchie. Le 2<sup>e</sup> dit que le corps sera formé avec des officiers d'artillerie coloniale, et en cas d'insuffisance de candidats avec des lieutenants de vaisseau; qu'en suite il se recrutera à l'école polytechnique. Le 3<sup>e</sup> laisse au gouvernement le soin de l'organiser pour



de'cret. Le 4<sup>e</sup> abroge toute disposition contraire. Puis de plus, avec un pareil texte le législateur ne fait rien. Il donne un blanc-seing au gouvernement. Depuis 1892 le Parlement travaille à soumettre la marine au régime de la loi. Ici on lui demande de revenir au régime des Décrets.

Le projet appelle une seconde observation. L'intention certaine, quoique non exprimée, de la marine est d'assimiler le plus possible le personnel des ingénieurs d'artillerie, en ce qui concerne les grades, l'avancement, les limites d'âge, etc., aux autres corps de la marine. En quoi elle a raison. Mais alors pourquoi néglige-t-elle de reprendre les dispositions légales déjà édictées sur ces divers objets à l'égard des officiers de marine en 1896, des officiers mécaniciens en 1892 et 1905, des officiers du Canon en 1902? Les dispositions d'ailleurs se retrouvent dans le projet qui sera bientôt voté sur le corps de santé.

Troisième reproche. Le recrutement du corps est conçu de telle manière que l'accès en est en somme interdit aux officiers de vaisseau. On comprend que jusqu'ici ces officiers n'y aient pas eu accès. Le service de l'artillerie navale était confié aux officiers de l'artillerie coloniale. Il n'y avait pas lieu d'organiser un mélange. Mais demain, quand on aura créé un corps fermé, peu nombreux, relevant uniquement de la marine, pour veiller au service des bouches à feu, n'est-il pas expédient d'y faire entrer des officiers de marine ayant la pratique du canonage, de la manœuvre des tourelles, de la conservation des munitions à bord, du tir en mer? Au fond le projet a été préparé et rédigé par les chefs actuels du service de l'artillerie navale, qui, hypnotisés par l'esprit de corps, sont sincèrement convaincus que les marins n'entendent rien à l'artillerie et veulent les écartes du nouveau service, pour le former uniquement de polytechniciens. Cet exclusivisme est inadmissible.

M. le Rapporteur estime que dans ces conditions le projet de loi doit être repoussé en entier.

La Commission adopte à l'unanimité la manière de voir de M. Godin. Elle le charge de préparer un nouveau dispositif comportant: 1<sup>o</sup> l'organisation du corps par la loi; 2<sup>o</sup> l'assimilation du personnel au personnel des autres corps de la marine; 3<sup>o</sup> le recrutement du Corps parmi les officiers d'artillerie, les ingénieurs des constructions navales et les officiers de marine par voie de concours. M. le Rapporteur est en outre chargé de voir M. le Ministre de la marine et de se concerter avec lui sur ces modifications.

La séance est levée à trois heures.

Le Président,



14<sup>e</sup> Séance.

Séance du 15 Juin 1906.

Présidence de M. Mézié.

La séance est ouverte à une heure et demie.

Sont présents : Mm. Chaubert, Cuvierot, Huguet, Haulme, l'amiral De La Taille, Raymond Luyque, Le Comte Grandmaison, Mézié, Moris, et Rivet.

I. Ingénieurs d'artillerie navale.

M. Jules Gadin fait savoir que, conformément à la mission qui lui a été donnée le 12 courant, il a eu une entrevue avec M. le Ministre de la Marine. Instruit des dispositions manifestées par la Commission, l'hon. M. Thomson a paru enclin à accepter la substitution du régime des lois au régime des décrets ; ainsi que l'organisation du nouveau corps sur les mêmes bases que les autres corps de la marine qui ont déjà reçu un statut légal. Quant au mode de recrutement des ingénieurs d'artillerie, il désire qu'il soit fait une distinction entre la première formation du corps et le recrutement postérieur normal. Lors de la première formation le ministre accepte l'admission d'un certain nombre d'officiers de marine. Par la suite, le service intéressé résiste à cette concession. Il craint que le corps des ingénieurs, tiré de sources diverses, n'ait pas une suffisante homogénéité et qu'en outre les officiers de vaisseau n'aient pu être par une préparation scientifique suffisante. M. le Rapporteur a eu devoir puis le Ministre de venir s'expliquer avec la Commission. M. Thomson y a consenti. Il fait d'ailleurs préparer une mémoire qui sera bientôt transmise à la Commission.

II. Corps de Santé.

M. le Président fait savoir que M. Paul Gécoute, qui est chargé d'étudier sur le projet de loi relatif au Corps de Santé, un rapport supplémentaire (voir séance du 6 mars), vient de rentrer à Paris après une longue absence et se propose de soumettre son travail à la Commission dès que celle-ci sera prête à en délibérer.

M. l'amiral de La Taille propose que la Commission tienne séance pour cet objet le 21 juin. Il faut que la loi ne tarde pas à paraître.

La proposition est adoptée. La Commission se réunira le 21 juin.



## III. Travail à bord des navires de Commerce.

M. le Président

La Commission a décidé le 7 de ce mois qu'elle entendrait aujourd'hui lecture du projet définitif que M. Chautemps propose de substituer aux 10 articles du projet de la Chambre. M. le ministre de la marine, à qui M. Chautemps a communiqué son travail, l'a approuvé dans ses grandes lignes et a délégué M. Tréfeu, directeur de la marine marchande, pour en conférer avec la Commission. Celle-ci va donc prochainement entendre le travail de M. le Rapporteur et entendre M. Tréfeu.

M. le Directeur de la marine marchande est introduit.

M. Chautemps

doit lire le projet qu'il a rédigé. Ce projet comporte 13 articles répartis en quatre titres : Sécurité de la navigation. — Règles relatives au travail. — Fiscalité. — Dispositions diverses.

M. Tréfeu

fait connaître que M. le ministre de la marine adhère en principe aux dispositions proposées. Néanmoins il croit que le dispositif libellé par M. le Rapporteur a besoin d'être développé sur certains points. Les bureaux du ministère dépendent en ce moment un certain nombre de rapports et de dossiers pour recherches dans lesquels on devrait préciser certains des prescriptions présentées, et surtout quelles atteintes il convient d'apporter aux règles posées, en ce qui touche différentes formes particulières de navigation.

La Commission adopte dans son ensemble l'œuvre de M. le Rapporteur. Mais de nombreuses critiques de détail sont formulées : par M. le Président sur la composition des Commissions appelées à concourir à la visite des navires ; par M. Lelanc Grandmaison sur le régime des navires étrangers embarquant des passagers dans les ports français et sur le système des allocations rémunérant les heures supplémentaires de travail ; par M. Huguier sur la répartition afférente aux bateaux de pêche ; par M. Maris sur les sanctions pénales.

Il est décidé que, vu la difficulté de discuter avec précision, après trois plénières verbales, un texte aussi étendu, M. le Rapporteur fera imprimer en épreuves ce document, après y avoir apporté les retouches que suggéreront les recherches faites par M. Tréfeu.

La séance est levée à trois heures un quart.

Le Président.



15<sup>e</sup> Séance.

Séance du 21 Juin 1906.

## Présidence de M. Méria.

La séance est ouverte à une heure et demie.

Sont présents: M. Chautemps, l'amiral de Cuverville, Curviot, Paul Gicente, Haulon, Hugnot, l'amiral de La Haye, Leclerc Grandmaison, Raymond Lippé, Magnien, Méria, Muriis et Saint-Germain.

Excusé: M. Lydet.

## I. Corps de Santé.

M. Paul Gicente donne lecture, conformément à ce qui a été décidé le 15 juin, de son rapport supplémentaire sur le projet de loi relatif au Corps de Santé de la marine. Il donne également lecture des modifications apportées au texte du projet de loi après entente avec le ministre de la marine.

Quelques rectifications sont demandées à certains passages du rapport par M. Curviot, l'amiral de Cuverville et le Président. M. le Rapporteur les effectue et dépose son travail sur le bureau du Sénat à une date telle que le projet de loi puisse venir en discussion avant la séparation des Chambres.

## II. Travail à bord des navires de Commerce.

M. le Président. Depuis notre réunion du 15 juin, M. Chautemps a fait imprimer en épreuves le projet de loi relatif au nouveau projet que la Commission a accepté dans son ensemble. Il est désiré que chacun de nous prêt les épreuves à domicile, deux ou trois jours avant la présente séance, mais il n'a pas été possible de le obtenir avant ce matin. — (M. le Président fait distribution des épreuves à ses collègues, étant entendu que les membres absents en recevront chacun une par la poste.)

M. Chautemps donne quelques explications sur le texte qui vient d'être distribué. Il a été corrigé sur plusieurs points et compte maintenant 48 articles. Il serait cependant très désirable d'offrir que s'il n'y avait rien de nouvelles additions et rectifications soient sans doute encore nécessaires, sans préjudice de celles qui pourraient être réclamées ultérieurement par les intéressés.

La Commission procède à une nouvelle lecture du texte. de très nombreuses observations



sont présentés. Les plus importantes ont trait à la ligne de charge, question que M. Lelaur Grandmaison, signale comme essentielle; — au service des machines, sur lequel M. le Président donne des explications très précises; — au service des bords de pont, que M. Raymond Leygue fait connaître le mécanisme; — aux plis alités, que critiquent MM. Godin et Morris; — à la protection spéciale due aux maîtres et noris, M. l'arrivé de Cuverville regarde comme l'accomplissement d'un devoir social.

La Commission se reporte ensuite à la loi du 19 avril 1906 sur la marine marchande, où a été introduit, sous le n° 18, un article qui se rattache étroitement à l'ordre d'idées dans lequel est conçu le projet rédigé par M. le Rapporteur. Cet article s'exprime en ces termes: "Les infractions aux prescriptions concernant les conditions de travail, la sécurité et l'hygiène à bord, relevés par les autorités compétentes, pourront entraîner, suivant leur gravité et dans les cas de récidive la suppression ou la réduction, pour fractions de un ou plusieurs vingtièmes, de la compensation d'armement. — Ces retenues pourront être exercées indépendamment des poursuites intentées contre les délinquants pour infractions aux lois et règlements en vigueur."

L'insertion de ce texte dans la loi du 19 avril dernier est regardé par la Commission comme la justification anticipée de l'œuvre qu'elle a entreprise.

M. l'amiral de La Gaille. — Après la discussion qui vient d'avoir lieu, il est néanmoins d'appointer un grand nombre de mêmes corrections au projet. La Commission doit prier M. le Rapporteur de les effectuer et de faire ensuite tenir de nouvelles épreuves.

M. Chautemps est le premier à reconnaître qu'une révision s'impose. Il demande à ses collègues de prendre un certain nombre de décisions qui le guideront dans ce travail.

La Commission, après en avoir délibéré, arrête, à l'unanimité ou à la majorité des voix, les solutions dont M. le Rapporteur devra faire état. Elles ont trait principalement au régime des navires armés à la pêche, quel qu'en soit le tonnage, et aux bâtiments armés au pilotage, au bonnage et au cabotage français. Le régime de ces navires sera déterminé partiellement par règlement d'administration publique, et pour le surplus par la loi même.

La séance est levée à trois heures et demie.

Le Président,



## Notes.

30 juin. — M. le Président Mézière, ayant reçu d'un certain nombre d'associations maritimes des communications relatives à la loi sur le travail à bord des navires de commerce, leur en accuse réception et leur fait connaître l'état des travaux de la Commission. Les résolutions prises assurent aux corporations navigantes des satisfactions bien autrement larges que le projet de la Chambre. Les renseignements transmis par les associations sont communiqués à M. le Rapporteur.

3 juillet. M. Gérault dépose sur le bureau du Sénat son rapport sur le projet de loi relatif au Corps de Santé de la Marine. (Sénat. 1906. S. O. n. 328.)

5 juillet. — M. le Président Mézière s'étant entretenu avec M. le Ministre de la Marine, il est convenu que celui-ci se rendra au long cours le 10 juillet, pour se concerter avec la Commission le projet de loi relatif au Corps des ingénieurs d'artillerie navale.

7 juillet. — Les nouvelles épreuves du nouveau texte du projet de loi sur le travail à bord des navires de commerce, mis au point par M. Chambrier, sont adressés à M. le Ministre de la Marine et à MM. les membres de la Commission. Sur l'ordre de M. le Président, des exemplaires en sont communiqués à plusieurs sénateurs qui lui en ont fait la demande : MM. Deythal, Cabot-Darmeuille, Louis Pichon, Richard Waddington, Delobran, Treille et Dandrel.



16<sup>e</sup> Séance.

Séance du 10 juillet 1906.

Présidence de M. Mézière.

La séance est ouverte à deux heures et demie.

Sont présents: MM. Chautemps, l'amiral de Luville, Gériote, Godin, Hauken, Huguet, l'amiral de La Taille, Levas Grandmaison, Leydet, Mézière, Monis, Saint-Germain et Sigallas.

M. Thomson, ministre de la marine, assiste à la séance. M. Dupont, directeur de son cabinet, et M. le général Gosset, directeur de l'artillerie navale, l'accompagnent.

Ingénieurs d'artillerie navale.

M. le Président rappelle les observations que l'examen du projet voté par la Chambre a suggérées à M. le rapporteur Godin, dans la séance du 12 juin dernier. M. le ministre en a connaissance. La Commission le prie de vouloir bien s'en expliquer.

M. le Ministre.

La loi qui est soumise au Sénat n'a jamais eu la prétention d'être une loi organique. En la présentant aux Chambres, le Gouvernement n'a eu d'autre but que de faire habilités à former rapidement, avec les éléments dont il dispose, le corps d'ingénieurs d'artillerie dont la création est devenue indispensable. Il a remis à plus tard de présenter une loi destinée à régler l'organisation définitive de ce corps. Pour comprendre la conduite qu'il a tenue, il faut connaître la situation que voici

État du service de l'artillerie... à l'heure actuelle le service de l'artillerie navale, si essentiel, chargé d'une si lourde tâche, est désorganisé. Non par la faute des hommes, mais par l'effet inévitable de la loi de 1900, qui a retiré à la marine la direction des troupes coloniales. Autrefois la marine, ayant dans son sein le personnel d'artillerie de ces troupes, en usait librement pour assurer le fonctionnement du 1<sup>er</sup> de l'artillerie. Maintenant c'est la guerre qui dispose de ce personnel. La marine ne peut que le lui emprunter temporairement, mais elle n'en est pas maîtresse. Elle n'a aucune action sur la carrière des officiers qu'on lui confie et qu'on lui retire alternativement. Aussi les officiers ne veulent-ils plus se faire détacher à la marine; ils n'y viennent que contraints et forcés, pour le moins de temps possible, puis partent - ils au courant qu'ils retourneront aux colonies ou dans les régiments. Pendant les

les trois ou quatre années qui ont suivi 1900, les choses ont encore pu marcher. Maintenant <sup>tout</sup>

Création d'un corps d'ingénieurs. — Le seul remède consiste à créer, <sup>est compris</sup> au sein du 1<sup>er</sup> de l'artillerie



dela un autre un nouveau corps, formé de spécialistes, qui s'occupera de tout ce qui concerne l'artillerie navale. On est d'accord partout sur la nécessité de cette solution. La marine l'a complètement étudiée et préparée. Elle n'attend que l'autorisation du Parlement pour la mettre sur pied.

Régime de la loi. — Le Gouvernement a pensé que, pour créer le nouveau corps, il avait besoin d'une certaine liberté d'allures. C'est pourquoi il a demandé dans le projet deloi la latitude de procéder par des décrets. On comprend en effet qu'au début d'une organisation les tâtonnements sont inévitables. Il se produit alors mille difficultés qu'on ne rencontre plus quand il s'agit de donner un statut à une organisation ancienne et éprouvée. Il faut par suite que l'administration puisse agir au mieux et agir vite. Cela en ce cas n'est pas une garantie; elle n'est qu'une entrave. Mais il va de soi que le Gouvernement n'a jamais cru que ce fût être la un régime définitif. Il avait proposé une loi organique plus tard. Des corps comme le corps de santé, celui des Commissaires, celui des quini maritime ne sont point encore organisés par des lois; il n'y avait donc rien d'excessif à demander, que, pour un corps à créer, on se contentât pendant quelques années d'une loi de principe développée par des décrets. La Commission paraît ne pas goûter ce système. Si elle insiste, le Ministère n'y entendra pas; il se précipitera à la rédaction d'une loi organique. Mais il craint que ce ne soit pas la procédure la plus pratique ni la plus rationnelle. Ceci dit, il va faire connaître à la Commission comment il conçoit l'organisation du nouveau corps.

Composition du Corps. — En ce moment le nombre des officiers affectés au service de l'artillerie navale est théoriquement de 126. Les crédits sont prévus au budget pour cet effectif. Mais le nombre des officiers présents n'est que de 100 tout juste. Il y a donc un gros déficit. Le fait s'explique par la difficulté d'obtenir que la guerre détache à la marine les cadres nécessaires et d'obtenir que les officiers consentent à se laisser détacher. Les études faites au Ministère par la Commission qui a préparé le projet deloi conduisent à ce résultat, qui n'est pas banal, qui ne se voit pas tout de suite, à savoir qu'avec la nouvelle organisation, le service pourra être assuré par environ 80 ingénieurs au lieu des 126 officiers. Cette assertion semble paradoxale, mais elle a son explication dans ce fait qu'un personnel stable fournit beaucoup plus de travail qu'un personnel changeant, dans les rangs de quel se produisent fréquemment <sup>bien</sup> des vacances. Les tableaux de répartition des futurs ingénieurs est dressé. M. le Ministère le met sous les yeux de la Commission. Il absente qu'il peut être pourvu à tous les emplois actuels avec 80 personnes environ, et même un peu moins.



Hierarchie, etc. — Le personnel aurait une hiérarchie analogue à celle des ingénieurs des constructions navales, hiérarchie qui comporterait les mêmes assimilations, de grade à grade, avec le cadre des officiers de marine et les officiers de l'armée de terre. Ce serait un corps mixte : ses membres jouiraient de l'état d'officiers, seraient soumis aux règlements, à la discipline, à la juridiction maritimes. L'avancement, et l'admission à la retraite seraient soumis aux mêmes règles que dans les autres corps de la marine.

Personnel auxiliaire. — Il existe actuellement, dans le service de l'artillerie, à côté des officiers qui dirigent, un personnel militaire et un personnel civil, subalternes, qui secondent les officiers. Ce sont d'une part cinq compagnies d'ouvriers d'artillerie et d'artificiers, prêtés par la guerre, avec quelques officiers d'administration. Ce sont ensuite un certain nombre d'agents civils (dessinateurs, agents comptables, adjoints techniques, etc.). Le personnel militaire serait restitué à la guerre, à l'exception d'une partie des officiers d'administration. La marine n'en a nul besoin. Le personnel civil serait consacré. Il n'a pas besoin d'être augmenté.

Dépenses. — La nouvelle organisation ne coûterait exactement que ce que coûte l'organisation actuelle. Des calculs très serrés ont été faits, tant pour la période de transition qui suivrait la mise en vigueur de la loi, que pour la période de fonctionnement normal. M. le ministre en remet les tableaux à M. le Président.

Recrutement. — Pose une grave question, celle du recrutement du corps, d'abord à l'époque de sa première formation, puis dans la suite une fois qu'il sera au complet. Pour la première formation, on est à peu près assuré de trouver l'effectif convenable parmi les officiers d'artillerie coloniale qui demandent à faire partie du nouveau corps. A défaut on ferait appel à des lieutenants de vaisseau canonniers. Mais pour le recrutement ultérieur, la question a fait et fait encore l'objet de controverses. La Commission <sup>technique</sup> qui a étudié la loi s'est prononcée, mais à la majorité seulement, pour un recrutement fermé, réservé aux élèves de l'école polytechnique. La nécessité d'être pourvu d'une forte éducation mathématique, pour étudier les problèmes de balistique, de pyrotechnie, de métallurgie qui ont à résoudre les spécialistes de l'artillerie, a fait préférer cette solution.

M. le Président

On conçoit fort bien que le Gouvernement ait désiré à l'origine obtenir une loi autorisant simplement la création du corps, et lui donnant tout pouvoir pour procéder à son organisation. Mais d'après ce que vient de dire M. le ministre, l'organisation est dès à présent étudiée, arrêtée, et toute prête. Dès lors quel inconvénient



Y a-t-il à ce sujet la consécration par une loi organique? Une loi aurait l'avantage de donner au nouveau corps une consécration immédiate, qui ne permettrait qu'y attirer un plus grand nombre de candidats et faciliter la première formation.

Tous les membres de la Commission appuyant cette idée, M. le ministre s'y rallie, à la condition que des dispositions transitoires assez larges lui facilitent la première formation du corps.

Le premier point étant acquis la Commission adhère en principe aux solutions indiquées par M. le ministre quant à la composition du corps, à sa hiérarchie, à l'avancement, aux limites d'âge, aux personnels auxquels on le prendra. Elle manifeste toutefois le désir express que la loi reproduise, en ce qui concerne le personnel, les dispositions de celle de 1892-1895 sur les mécaniciens, de 1896 sur les officiers de marine, de 1902 sur le contrôle, ~~mutatis mutandis~~.

M. le Président s'engage ensuite sur la question du recrutement.

M. Ernest Mercier s'élève avec énergie contre l'idée de créer dans la marine un nouveau corps fermé, quel que soit le bon vouloir de ses membres, aurait le défaut de tous les corps fermés, c.à.d. créerait une chapelle dédiée au culte de l'esprit de haine et de l'hostilité envers les corps voisins. L'armée voudrait un recrutement par la voie d'un concours accessible à tous les officiers, à tous les ingénieurs, et pas même aux candidats civils.

M. l'amiral de Luville ne va pas aussi loin que M. Mercier. Mais il réclame l'introduction dans le corps, d'une certaine quantité de lieutenants de vaisseau, non seulement à l'origine, mais d'une manière constante. L'exclusion du corps les officiers qui se servent des canons est une préférence inacceptable.

M. le général Gosset s'attache à démontrer que cette conception, si évidente à première vue, n'est pas pratique. Les problèmes que l'ingénieur d'artillerie est chargé d'étudier et de résoudre sont tout autres que ceux que résout le canonnier. Les officiers de marine introduits dans le corps ne sauraient rien de leur nouveau métier. Ils devraient faire un long apprentissage, et quand ils l'auraient fait, ils ne seraient plus au courant des questions de canonnage à bord, parcequ'ils n'auraient évolué dans l'intervalle. Et au bout de dix ans que leur restera-t-il de leur expérience d'artilleurs? Les canons, les obus, les méthodes de tir auront changé.

M. l'amiral de La Taille, M. Saint Germain et M. Chantemps contestent ces appréciations. Si les officiers d'artillerie coloniale ont été jusqu'ici de si bons canonniers, c'est parcequ'ils sont artilleurs. — La Commission s'arrête sans conclusion. Il est convenu que M. le Rapporteur s'entendra avec le ministre pour l'établissement d'un texte, la question du recrutement étant réservée.

La séance est levée à quatre heures.

Le Président,



## Notes.

10 juillet 1906. — M. Cabant-Darnesville dépose sur le bureau du Sénat une proposition de loi tendant à la réorganisation du service hydrographique de la marine. n° 337.

11 juillet 1906. — Le Sénat adopte le projet de loi portant réorganisation du service de haute mer de la marine. (Rapport de M. Guichet déposé le 3 juillet. Urgence. Pas de discussion).



17<sup>e</sup> Séance.

Séance du 13 juillet 1906.

Présidence de M. Mirie.

La séance est ouverte à une heure.

Sont présents : MM. Charbonnet, l'amiral de Lurville, Godin, Hauw, Paul Gicente, Le Comte Grandmaison, Mirie et Monis.

Travail à bord des navires de Commerce.

M. le Président. Les Chambres entrent en vacances ce soir. Depuis le 05 j'ans, MM. les membres de la C<sup>oo</sup> ont entre les mains de nouvelles épreuves du texte du projet de loi. Il serait utile de les revoir très rapidement, afin que M. le Rapporteur puisse, pendant la séparation du Parlement, mettre la dernière main à la rédaction et se réviser son rapport.

La Commission procède à une nouvelle lecture du texte. M. le Rapporteur propose lui-même une série de changements et l'insertion de trois articles nouveaux. M. l'amiral de Lurville et M. Le Comte Grandmaison demandent de leurs côtés des rectifications qui sont adoptées. M. Monis formule de nouvelles critiques au sujet des pénalités; plusieurs dispositions semblent peu d'accord avec le Code de Commerce. M. le Président lit une note qui lui a été remise par M. le Sénateur Labat-Dumerville et qui signale quelques obscurités ou lacunes dans divers articles.

Finalement la Commission décide que M. le Rapporteur apportera au texte les modifications dont il vient d'être question; que de nouvelles épreuves où ces modifications seront inscrites à la main seront expédiées à tous les membres de la Commission, ainsi qu'à au ministre de la marine; qu'il en sera également envoyé aux associations maritimes désignées par M. le Président; et qu'à la rentrée d'octobre le texte définitif de la loi sera établi.

Sur la demande de M. le Rapporteur, M. Monis veut bien se charger de revoir le titre III qui traite des sanctions pénales.

La séance est levée à deux heures et demie.

Le Président,



## Notes.

13 juillet 1906. — La session ordinaire de 1906 est close.

20 juillet 1906. — Les 20-25 juillet, en conséquence de la décision prise par la Commission, de nouvelles épreuves du projet de loi sur le travail à bord des navires de commerce, accompagnées de corrections manuscrites, sont expédiées aux membres de la Commission et au ministre de la marine.

23 juillet 1906. — Des épreuves annotées sont également adressées aux personnes ci-après désignées par M. le Président : M. Ancelet, armateur à Boulogne ; M. Mally, directeur des charques réunis ; M. de Roussiers, secrétaire général du Comité central des armateurs de France ; M. Pétriac, à Marseille ; M. Piselli, secrétaire général de la Fédération des inscrits maritimes, à Marseille ; M. Brunellière, à Nantes, secrétaire de la Fédération des inscrits maritimes.

31 août 1906. — Réglement d'administration publique pour l'application de la loi du 29 avril sur la marine marchande.

16 octobre 1906. — Perte du sous-marin Lutin au large de Bizerte avec tout son équipage.

23 octobre 1906. — Ouverture de la session extraordinaire. Le Président du Sénat et le Président de la Chambre des Députés prononcent des allocutions sur la perte du Lutin. Un nouveau cabinet, qui vient de se former sous la présidence de M. Clémenceau, se présente devant les Chambres et lit une déclaration. M. Johnson conserve dans ce cabinet le portefeuille de la marine dont il était déjà titulaire dans le cabinet précédent (M. Laroche) et dans celui d'avant (M. Rouvier).



18<sup>e</sup> Séance.

Séance du 5 novembre 1906.

Présidence de M. Mérie.

La séance est ouverte à une heure un quart.

Sont présents M. Chautemps, l'amiral de Cuverville, Cuvinst, Godin, Huguet, l'amiral de La Taille, Lécour-Grandmaison, Leygue, Mérie, Morris et Saint-Germain.

## I. Perte du Lutin.

M. le Président est persuadé de répondre aux sentiments de ses collègues, en exprimant l'affliction profonde que leur a fait éprouver le naufrage du sous-marin Lutin, qui a sombré subitement en mer, par 26 mètres de fond, au large de Bizerte, le 16 octobre dernier, avec tout son équipage. Seize hommes ont trouvé la mort dans cette nouvelle catastrophe, qui, survenant une année après celle du Farfadet dans les mêmes parages, est faite pour inquiéter tous les amis de la marine.

M. Ernest Morris, après s'être associé aux paroles de regret de M. le Président, fait observer que ces deux accidents, si Doullencrey, ont frappé deux sous-marins du même type, de sorte qu'on est amené à se demander, si le type de ces navires n'est pas très défectueux.

M. Cuvinst fait remarquer que le Lutin a été lancé en 1901, le Farfadet en 1905. Si le type était mauvais, on s'en serait aperçu depuis longtemps. Si l'on songe que la navigation sous-marine n'avait jamais avant le naufrage du Farfadet été éprouvée par un seul accident grave, et que les deux sous-marins perdus ont été perdus à Bizerte, on se dit que c'est plutôt la discipline qui est <sup>en cause</sup>.

M. l'amiral de Cuverville ne croit pas que la discipline des équipages, ni les qualités des bâtiments puissent être mis en question dans cette circonstance. On doit se trouver en présence de purs accidents, dus à une fausse manœuvre ou à une avarie inopinée. L'amiral donne quelques renseignements qu'il a personnellement recueillis à bonne source sur l'événement. Il ajoute qu'à son avis la marine doit, sans tarder, aviser aux moyens d'organiser le relevage des sous-marins corlés. Cette question est à étudier actuellement, mais devant en outre nous procurer le matériel nécessaire.

## II. Service hydrographique.

M. le Président communique à la Commission la proposition de loi, déposée sur le bureau du Sénat, le 10 juillet dernier, par M. Cabart-Darnetville (n° 337). Elle tend



à ce que le service hydrographique de la marine soit réorganisé sur de <sup>nouvelles</sup> bases fixes par une loi. A cet égard, la Commission ne peut que l'accueillir favorablement.

M. l'amiral de La Gaille observe qu'à d'autres points de vue la proposition appelle des critiques. Elle vise à donner au service hydrographique un développement qu'on peut qualifié d'exagéré, quand tant de besoins essentiels sont en souffrance dans la marine, faute de personnel et de crédits. Elle s'inspire en outre d'une tendance que la Commission a récemment condamnée à propos de la loi sur les ingénieurs d'artillerie navale, tendance qui consiste à multiplier les corps fermés, d'origine polytechnique, dont le moindre défaut est de toujours prétendre imposer aux marins, seuls responsables, les solutions qui leur agréent.

La Commission, sans prendre parti, estime que la proposition ne pourra être utilement examinée, qu'après que elle aura terminé l'étude des projets de loi sur le travail à bord des navires de commerce et sur les ingénieurs d'artillerie navale.

III. Ingénieurs d'artillerie navale.

M. Jules Godin fait savoir que, durant les vacances parlementaires, il s'est occupé, de concert avec le ministre de la marine, de préparer le projet de loi organique, à l'établissement duquel l'honorable M. Thomson a consenti le 10 juillet. L'accord est fait sur la plupart des points. Mais il reste encore bien des détails à régler.

M. le Rapporteur ne soumet pas encore <sup>le projet</sup> à ses collègues, parce qu'il y a intérêt, avant qu'il les consulte, à ce que le travail soit un peu plus avancé. A cet effet, il les prie de prendre dès aujourd'hui deux décisions, qui permettront de donner tout de suite une forme définitive à un grand nombre d'articles.

Composition du corps. — Le ministre demandait un effectif de 77 ingénieurs, dont un ingénieur général de 1<sup>re</sup> classe et 14 ingénieurs généraux de 2<sup>e</sup> classe (vice-amiral et contre-amiral). Le reste du cadre ne fait pas difficulté. Le Rapporteur est d'avis de n'accorder que 2 ingénieurs généraux de 2<sup>e</sup> classe (contre-amiral), ce qui réduirait l'effectif à 75. — adopté.

Recrutement. — Le ministre renonce au recrutement par l'école polytechnique. Il accepte le recrutement au concours, avec stage d'application, le concours étant ouvert à tous les lieutenants des armées de terre et de mer de grade de lieutenant. — adopté, mais sous réserve qu'on examinera si les capitaines et les ingénieurs civils ne doivent pas être admis.

La séance est levée à trois heures.

Le Président,



19<sup>e</sup> Séance.

Séance du 13 Novembre 1906.

Présidence de M. Méris.

La Séance est ouverte à deux heures.

Sont présents : M. M. Chautemps, l'Amiral de Luzeville, Curinot, Gésuit, Haulon, Leydet, Maquien, Méris, Moris et Pains.

I. Travail à bord des navires de Commerce.

M. Chautemps informe la Commission que, suivant ce qui a été convenu le 13 juillet, avant la séparation des Chambres, il a mis à profit les vacances parlementaires pour réviser le dispositif du projet de loi sur le travail à bord des navires de Commerce, et para rédiger le rapport qui doit servir de préface à ce document. De nombreuses observations ont été apportées aux articles de la loi, les unes sur les conseils du département de la marine, les autres sur les indications qui ont été fournies au rapporteur par ses collègues, en particulier par M. le Président et M. Moris, et par les groupements maritimes.

Rapport et dispositif viennent d'être imprimés en épreuves sur l'ordre de M. le Président. La Commission pourrait se réunir dans quelques jours pour les discuter. M. le Rapporteur prie ses collègues de tenir séance à cet effet le 21 courant.

M. le Président félicite M. le Rapporteur de son zèle, qui n'a pas lassé depuis huit mois.

La proposition de M. Chautemps est adoptée. Des épreuves vont être adressées aux membres de la Commission et au ministre.

II. Programme naval 1906.

M. Ernest Moris appelle l'attention de ses collègues sur un état de choses préoccupant. La loi de finances du 14 avril 1906 a prescrit, dans son article 79, la mise en chantier, cette année même, de 6 grands cuirassés. Or, à l'heure présente, aucun d'eux n'est encore commandé à l'industrie ou mis au tracé dans les arsenaux. Ce retard est déplorable. Deux ou trois d'interpellations ont été déposées le 5 novembre à la Chambre à ce sujet. Le Sénat ne doit pas rester incertain. L'ordre de proposer d'interpeller lui-même.

La Commission approuve à l'initiative de M. Moris.

La séance est levée à deux heures trois quarts.

Le Président,



Présidence de M. Mézié.

La séance est ouverte à une heure trois quarts.

Sont présents : MM. Charbemps, l'amiral de Lussville, Cuvierot, Godin, Huguet, Le Comte Grandmaison, Raymond Desjard, Mézié, Monis et Sigallas.

## I. Travail à bord des navires de Commerce.

M. le Président. — Nous avons à délibérer aujourd'hui sur le rapport et sur le projet de loi que M. le rapporteur Charbemps a bien voulu préparer et dont chaque membre a reçu une épreuve. La parole est à M. le Rapporteur.

M. Charbemps. — Sans lecture de son rapport, en s'arrêtant, d'intervalle en intervalle, pour commenter le texte lui, et échange de observations avec ses collègues.

De nombreux changements ont été audis au rapport et acceptés par le rapporteur, sans préjudice de révisions éventuelles qu'ils pourraient avoir sur le dispositif définitif. On se borne à signaler ici les plus importants.

Visite des navires. — La nécessité d'inspections plus sérieuses doit être davantage mise en évidence. La question de la lique de charge demande à être exposée plus complètement. Le régime auquel seront soumis les navires étrangers nécessite également des précisions.

Commissions de visite. — Le rapport ne fait pas suffisamment ressortir les différences qui distinguent : la commission générale de l'article 4, la commission spéciale de l'article 6, la commission supérieure de l'article 12, la commission d'expertise de l'article 8. Des explications plus étendues sont réclamées en ce qui concerne la visite des appareils moteurs et la disposition de la commission actuelle des machines à vapeur.

Inspecteurs de la navigation. — La commission désire que le rôle confié aux inspecteurs de la navigation, qui vont remplacer les capitaines visités, soit exposé plus complètement, en conformité des articles 7 à 9.

Réglementation du travail. — La critique du projet déposée par M. Pelléras en 1905 et adoptée par la Chambre, est jugée trop vive, si fondée qu'elle soit. Il sera bon d'indiquer que la commission sénatoriale n'a pas écarté le texte de la Chambre par peur



hostilité à ce projet, mais dans l'intention de faire mieux, et en s'entendant avec le Gouvernement. Elle ne fait d'ailleurs que s'inspirer des systèmes éprouvés, appliqués en Angleterre et en Allemagne. Elle adapte à nos mœurs le régime anglais pour les officiers et le régime allemand pour les équipages.

Officiers. - La Commission estime qu'il y a lieu d'étendre le vote que l'Assemblée des officiers de la marine marchande soit perfectionnée.

Équipages. - Le rapport est fait de reproduire plus longuement les objections dirigées par les amateurs contre le même système d'équipage, en spécifiant celles qui ont débattu la Commission à rejeter cette mesure. - La partie du rapport, où est exposée la nécessité pour tous les gens de l'équipage de concourir, hors des heures de travail, non seulement aux manœuvres de salut commun, mais à toute manœuvre commandée par la force majeure, est approuvée par la Commission. Elle engage toute fois le rapporteur à faire figurer dans son développement un extrait d'un discours prononcé en 1904, au Havre, au 12<sup>e</sup> Congrès national des inscrits, par M. Bidault. Le fragment, dont M. Bidault est dans l'habitude de faire lecture, expose en termes élevés le devoir des marins en pareil cas. - Le rapport devra être modifié en ce qui concerne l'organisation des services sur les bâtiments en cours. Le système des bordées de quart demandait à être plus nettement expliqué. - La Commission exprime le vœu que le rapport revienne de M. le ministre de la marine avec interventions éditoriales, en vue de réprimer l'abus de l'usage des liquors portés à bord des navires.

L'examen du rapport est terminé. La Commission décide qu'elle se réunira le 26 de ce mois pour revoir le dispositif des projets de loi.

## II. Programme naval de 1906.

M. Ernest Monis informe ses collègues que, pour donner suite à l'intention qu'il a manifestée le 13 novembre, il déposera après demain une demande d'interpellation sur le programme naval de 1906 et les retards que subit la mise en train des travaux. Il compte donner un grand développement à ses explications et espère que plusieurs membres de la Commission prendront part au débat. (\*)

La séance est levée à quatre heures.

Le Président,

(\*) L'interpellation, déposée le 23 novembre, a été discutée du 13 au 21 x<sup>tes</sup> suivants.



21<sup>e</sup> Séance

Séance du 26 novembre 1906.

Présidence de M. Méria.

La séance est ouverte à une heure trois quarts.

Sont présents : MM. Chautemps, l'amiral de Luverville, Cuvier, Haulon, Hugnot, l'amiral de La Ville, Le Comte Grandmaison, Luyque, Méria, Rivet.

Travail à bord des navires de Commerce.

La séance est consacrée à la discussion du texte du projet de loi présenté par le Rapporteur. La Commission examine les articles 1 à 9, déjà adoptés et renvoie plusieurs fois. Elle les modifie encore, tout en spécifiant que les modifications ne doivent pas être considérées comme définitives. En effet, bien que les associations maritimes intéressées aient été tenues au courant des travaux de la Commission, et qu'elles aient fait parvenir un grand nombre de communications au Président et au Rapporteur, cependant on ne doit pas oublier que la Commission n'a permis aux inscrits qu'elle les entendrait, et qu'elle a donné l'assurance aux armateurs qu'ils seraient admis à présenter de nouvelles observations sur le texte définitif.

La Commission, ayant arrêté ainsi, du moins à titre provisoire, les 9 articles composant les chapitres 1 et 2 du titre I<sup>er</sup> de la loi, s'ajourne au 28 novembre pour continuer son travail.

La séance est levée à deux heures trois quarts.

Le Président.



Présidence de M. Méris.

La séance est ouverte à deux heures.

Sous les auspices de la Commission sont présents, sauf M. Sigallas qui s'est excusé.

I. Travail à bord des navires de Commerce.

La Commission reprend l'examen du dix positif du projet de loi, en commençant par le Chapitre 3 du titre I<sup>er</sup> (articles 10 et suivants: "du permis de navigation?")

Les divers articles de la rédaction proposée sont successivement discutés et adoptés, jusqu'à l'article 16 et dernier. De très nombreuses modifications y sont apportées.

La délibération étant terminée, la Commission décide, sur la proposition de M. le Président: 1<sup>o</sup> que M. le Rapporteur mette le texte entier au point; 2<sup>o</sup> qu'il mette également au point son rapport; 3<sup>o</sup> que de nouvelles épreuves du rapport et du projet soient mises en distribution.

II. Hérédité des d'artillerie navale.

M. Jules Godin

présente la Commission de statuer sur la question qu'elle a laissée en suspens à la fin de la séance du 5 novembre, c.àd. sur la question de savoir comment seront recrutés les cinquante ans des corps de l'artillerie navale.

Après une discussion à laquelle prennent part MM. Méris, l'amiral de Cuverville, Saint-Gervais, l'amiral de la Taille, le Président et Chambepes, la Commission prend les décisions suivantes: 1<sup>o</sup> elle maintient le principe des concours comme base des recrutements. — 2<sup>o</sup> elle maintient le stage d'application pour les candidats reçus au concours. — 3<sup>o</sup> elle repousse une proposition de M. Méris tendant à admettre au concours les ingénieurs civils. — 4<sup>o</sup> elle n'admet au concours que les officiers de marine, de l'artill<sup>e</sup> de terre, de l'artill<sup>e</sup> coloniale et du génie maritime, du grade de lieutenant. — 5<sup>o</sup> elle admet que les agents du personnel auxiliaire de l'artillerie navale peuvent être admis dans le corps, avec le rang d'ingénieur de 2<sup>e</sup> classe (2 galons) dans la proportion de un sur dix, à la condition de subir un concours spécial ouvert spécialement pour eux, avec possibilité de dispense de stage.

La séance est levée à cinq heures un quart.

Le Président.



## Notes.

6 décembre 1906. — Mm. Cabat-Darnet, Harel, l'amiral de La Taille, l'amiral de Luvville, Huquet, etc. saisissent le Sénat d'une proposition de loi tendant à étendre le bénéfice de la loi du 17 avril 1905 aux équipages des navires-hôpitaux qui offrent l'assistance en mer, pendant la saison de pêche de Terre-Neuve et d'Islande. — Sénat. 06. n. 126.

12 décembre 1906. — Le Gouvernement dépose sur le Bureau de la Chambre le projet de loi sur le service de Santé de la marine, que le Sénat a adopté le 11 juillet après l'avoir modifié.

13 décembre 1906. — M. D'Estournelles de Constant adresse une question au ministre de la marine au sujet du programme naval. Cette question est transformée en une interpellation qui est jointe à la suivante.

15 décembre 1906. — M. Moris développe l'interpellation qu'il a déposée le 25 nov. sur le programme naval de 1906.

14 décembre 1906. — Suite des discours de M. Moris.

18 décembre 1906. — Fin des discours de M. Moris. Mm. Chautemps et le ministre.

21 décembre 1906. — Suite et fin de la discussion. Le Sénat entend successivement: Mm. le ministre de la marine, l'amiral de Luvville, D'Estournelles de Constant, Moris, Delahaye, Chautemps, Louis D'ichon. Le Sénat adopte un ordre du jour motivé, déposé par M. Chautemps.

16 décembre 1906. — M. le Rapporteur Chautemps remet à l'imprimerie les épreuves complètes et rectifiées de son rapport sur le travail à bord des navires de commerce. Il remet dans les jours suivants, en plusieurs fois, les épreuves modifiées du texte du projet de loi.



23<sup>e</sup> Séance.

Séance du 18 décembre 1905.

Présidence de M. Curvint, vice-président.

La séance est ouverte à deux heures.

Sont présents: M. M. l'amiral de Cuverville, Curvint, Godin, Harlan, Huguet, l'amiral de La Taille, Léon grandmaison, Magnien, Rivet et Sigallas.

## I. Navires - Hopitaux.

M. le Président communique à la Commission la proposition de loi, qui a été déposée sur le bureau du Sénat, le 6 décembre, par M. Cabat-Danneville et plusieurs de ses collègues, proposition qui a pour objet d'accorder aux équipages des navires - hopitaux, fréquentant les lieux de pêche de Terre-Neuve et d'Islande, le bénéfice de la loi du 17 avril 1905 (2<sup>e</sup> ann. - soldes). La Commission ne peut qu'accueillir avec sympathie cette proposition, qui est signée de plusieurs de ses membres.

M. Huguet signale qu'une proposition semblable a été déposée sur le bureau de la Chambre il y a peu de jours par M. Suchetet (9<sup>e</sup> Législature, n<sup>o</sup> 524).

M. l'amiral de La Taille explique qu'il s'agit d'une simple mesure de justice destinée à assurer à quelques douzaines d'inscrits le bénéfice de campagne auquel ils ont droit.

La proposition est adoptée. M. Huguet est nommé Rapporteur.

## II. Programme naval de 1906.

La Commission s'entretient de la discussion de l'interpellation sur le programme naval de 1906, qui se poursuit devant le Sénat depuis le 13 décembre, et qui doit continuer aujourd'hui. (Voir ci-dessus). M. M. l'amiral de La Taille et l'amiral de Cuverville font part à leurs collègues de leur manière de voir en ce qui touche les turbines, dont certains personnes voudraient voir les 6 nouveaux cuirassés dotés. M. l'amiral de Cuverville et M. le Président échangent ensuite des observations sur l'artillerie qui convient aujourd'hui aux grands navires de combat. L'amiral est peu partisan de l'artillerie moyenne, qui est de faible efficacité et dont la fumée gêne le tir des grosses pièces.

La séance est levée à deux heures 3/4.

Le Président.



88

24<sup>e</sup> Séance.

Séance du 20 Décembre 1906.

Présidence de M. Mérie.

La séance est ouverte à une heure trois quarts.

Sont présents : MM. Chautemps, Godin, Hauron, Huguet, l'amiral de La Ville, Clare Grandmaison, Leydet, Mérie, Paris, Sigallas et Luvionet.

I. Navires Hospitaliers.

M. Huguet donne lecture du rapport que la Commission, dans sa séance du 18 X<sup>bre</sup>, l'a chargé de rédiger. Ce rapport conclut à l'adoption de la proposition de loi sans changement.

Le rapport est approuvé. M. le Rapporteur le déposera aujourd'hui.

II. Ingénieurs d'artillerie navale.

M. Godin fait savoir qu'il a complètement arrêté avec le département de la marine le texte du projet de loi portant organisation du corps de l'artillerie navale. Il n'a adhéré toutefois à certains solutions que sous réserve d'en référer à ses collègues.

Première formation du corps. — La Commission a précédemment pris ses décisions en ce qui concerne le recrutement normal des ingénieurs, après que le service sera entièrement constitué. (Voir séances des 5 et 28 novembre 1906). Mais elle n'a jamais statué sur la manière dont on composerait le corps à sa première formation. Le projet ministériel de mars dernière prévoyait que tous les ingénieurs au dessus de trois galons seraient pris dans l'artillerie coloniale; que ceux du grade de capitaine, dont l'effectif paraissait devoir être de 45 unités, seraient choisis parmi les capitaines d'artillerie coloniale à concurrence des 7/8, soit 39, et parmi les lieutenants de vaisseau à concurrence de 1/8 seulement, soit 6 en tout. Les ingénieurs du rang de lieutenant (2<sup>e</sup> classe) auraient été pris parmi les lieutenants d'artillerie exclusivement.

Il n'y a qu'à accepter, dans le nouveau projet de loi, la première de ces règles. Les ingénieurs généraux, en chef et principaux ne peuvent évidemment être pris que parmi les officiers ayant l'expérience de la construction des bords à feu. Pour ceux-ci est des ingénieurs de 1<sup>re</sup> classe, le ministre consent à ce que à ce que le cadre en soit ramené à 40 unités, ensuite à ce qu'on fasse appel plus largement aux officiers de marine. Il accepte 32 capitaines



d'artillerie au lieu de 39 et 3 lieutenants de vaisseau au lieu de 6, soit une proportion de 1/5 au lieu d'une de 1/8. A l'égard des ingénieurs de 2<sup>e</sup> classe, le ministre accepte qu'on admette dans le corps des enseignes de vaisseau dans la mesure de 1/5 de l'effectif à former. Il faut dire que les ingénieurs de génie maritimes sont admis à concourir pour des emplois de ces deux grades et que, s'il se présente des candidats de cet ordre, et qu'ils soient admis, la part des officiers de vaisseau sera réduite d'autant. Mais on ne prévoit pas que le génie maritime fournisse des candidats.

Personnel auxiliaire. - L'effectif de ce personnel sera réglé par décret. Il est peu utile de le fixer par loi, car les besoins peuvent varier. Il ne s'agit d'ailleurs que d'un personnel peu considérable, chargé d'assurer le service des directeurs d'artillerie des ports, du laboratoire central, de la fonderie de Brest et des ministères. La portion militaire de ce personnel sera choisie dans les éléments que le genre détache actuellement à la marine et que la marine doit rendre à la guerre. On sait qu'une réduction considérable doit être opérée sur l'effectif actuel et que de larges restitutions seront faites à l'artillerie coloniale. Quant à la partie civile de ce même personnel, elle existe, sera conservée et assimilée aux agents techniques des directions de travaux. Il a été décidé précédemment que ces auxiliaires pourraient, après concours, être admis dans le cadre des ingénieurs, avec le grade d'ingénieur de 2<sup>e</sup> classe, dans la proportion de 1 sur 5. (V. 28 nov. 05.)

La Commission, après en avoir délibéré, adopte ces solutions.

M. Jules Godin donne alors lecture du texte du projet de loi qu'il a préparé de concert avec M. le général Corrot, directeur central de l'artillerie navale, et avec l'adhésion du ministre.

La Commission approuve ce texte sauf quelques modifications de moindre importance. Elle prend ensuite connaissance de tableaux que lui présente M. le Rapporteur, ainsi que de divers documents communiqués par le ministre. Il est convenu que M. Godin rédigera son rapport le plus promptement possible et qu'il y annexera les plus importants de ces documents.

M. le Président constate que le projet que la Commission accepte s'applique, tandis que le projet soumis le 21 mars n'en comportait que le seul, la Commission a donc en raison d'insister pour qu'on fit une loi organique, au lieu de tout laisser à l'arbitraire des Amiraux.

M. l'amiral de La Haye dit que, sans méconnaître le progrès accompli, il ne peut s'empêcher de regretter l'esprit que la direction actuelle de l'artillerie navale a manifesté en cette affaire. Les officiers de marine ne sont admis que par une porte entrebâillée, en quelque sorte



par grâce, dans le corps qui fabriquera les canons dont eux seuls se servent. On leur fait l'aumône de quelques emplois, à la base du corps seulement, et avec l'industrie bien assurée de traiter tous ceux qui oseront s'inscrire dans l'arche sainte comme des fournisseurs. L'amiral n'aurait jamais accepté cela, si en ce moment un devoir patriotique ne lui imposait le silence. Avant tout il faut mettre fin à l'anarchie des services de l'artillerie. A cet égard, si critiquable que soit la loi, elle sera un bienfait.

### III. Budget de la marine de 1907.

M. Curviot

donne, sur le désir de plusieurs de ses collègues, quelques enseignements sur le budget de la marine de 1907 dont il est rapporteur. Le rapport n'est pas encore achevé, la Commission des finances n'ayant pas statué jusqu'ici sur un certain nombre de chapitres réservés. Mais le travail sera terminé dans quatre ou cinq jours.

Les dépenses de l'exercice 1907 semblent devoir être fortunément moyennées par les économies de la réalisation du programme naval. Mais, comme le Sénat s'en aperçoit par l'infatigable qui se déroule depuis le 15 X<sup>ls</sup> et qui ne finira peut-être pas encore demain, les économies prévues ne sont pas commencées. Il y a eu des retards. On se traîne sur la Royale dans de mauvaises méthodes. On établit des plans sommaires de bâtiments, et quand les Chambres ont voté le crédit pour construire ces bâtiments, il faut qu'on en développe les plans, ce qui demande des mois et met toujours en présence de difficultés insurmontables.

L'artillerie semble laisser à désirer. Les tir ont été souvent médiocres en ces derniers mois. Il s'est produit, au cours de ces exercices, des surprises, des mécomptes. Dards et projectiles ne sont pas irréprochables. On dirait qu'il y a dans la marine un défaut chronique de coordination des efforts. La science ne manque pas, la bonne volonté est grande. Mais de tenir à tenir on ne s'entend pas.

Dans le commandement la discipline est très relâchée. Il y a eu, il y a tous les jours, des incidents fâcheux. Les actes de sabotage ne sont pas rares. Que gagnent à cela les services? Ils n'ont aucunement des améliorations de salaires; ils n'ont pas tout. Mais le mauvais rendement de la main-d'œuvre, suite de la fermentation qui règne dans les rangs, est un obstacle aux économies qui précisément donneraient le moyen de les mieux traiter.

La séance est levée à trois heures vingt minutes.

Le Président,



## Notes.

20 décembre 1906. — M. Huguet dépose sur le bureau du Sénat son rapport sur le projet de loi relatif aux navires hospitaliers, n<sup>o</sup>. 449. — Voté en 1907.

26 décembre 1906. — M. Curviot dépose sur le bureau du Sénat son rapport sur le budget de la marine de 1907.

28 décembre 1906. — M. Cabart - Darneville dépose sur le bureau du Sénat une proposition de loi tendant à créer le grade de capitaine de corvette, n<sup>o</sup>. 474.

29 décembre 1906. — Clôture de la session extraordinaire de 1906.

La Commission de la marine de 1906 a tenu, postérieurement à la clôture de la session, une dernière séance, le 19 janvier 1907. (Voir au verso).



25<sup>e</sup> Séance.

Séance du 19 Janvier 1907.

Présidence de M. Méric.

La séance est ouverte à une heure et demie.

Sont présents : M. Chautemps, l'amiral de Cuverville, Jules Godin, H. Aubert, l'amiral de La Huille, Le comte Grandmaison, Raymond Leygue, Méric, Moris et Sigallas.

## I. Ingénieurs d'artillerie navale.

M. le Président.

Le rapport que M. Godin a été chargé de préparer le 20 décembre, à l'appui du projet de loi portant organisation du Corps des Ingénieurs d'artillerie navale, est prêt. Il va en être donné lecture. Bien que l'année 1907 soit commencée, c'est incontestablement à la Commission de 1906 qu'il appartient de statuer sur ce rapport, puisque c'est elle qui a entièrement étudié la loi. Au reste la Commission de 1907 n'est pas encore nommée.

M. Jules Godin

donne lecture de son rapport qui est approuvé. <sup>(+)</sup> Il signale ensuite la nécessité de deux rectifications très légères aux articles 15 et 20. Elles sont adoptées.

## II. Travail à bord des navires de Commerce.

M. Chautemps

annonce qu'incessamment l'Imprimerie du Sénat lui livrera de nouvelles épreuves corrigées de son rapport et du projet de loi. L'impression a été retardée par l'accroissement du travail qu'a entraîné la composition des rapports budgétaires, qui passe naturellement avant toute autre besogne en ce moment.

## III. Allocutions de M. le Président.

M. le Président.

Les travaux de la Commission de 1906 sont clos. Elle peut se rendre le témoignage qu'elle a consciencieusement rempli son mandat et fait aboutir des réformes importantes. Tous ses membres ont facilité la tâche du Président. Il tient à les en remercier et à souhaiter de se retrouver avec eux dans la Commission de 1907.

La séance est levée à deux heures un quart.

Le Président,



(\*) Le rapport de M. Godin, quoiqu'approuvé le 19 janvier 1907, a été considéré comme ayant été déposé sur le bureau du Sénat le 13 avril 1906, à cause de l'incident qui s'est produit à cette dernière date. (N. 243 de 1906.) — Voyez plus haut, de l'année du 13 avril 1906 et note du même jour en regard. — Le projet de loi a été adopté par le Sénat les 5 et 8 mars 1907 et renvoyé à la Chambre le 20 du même mois.