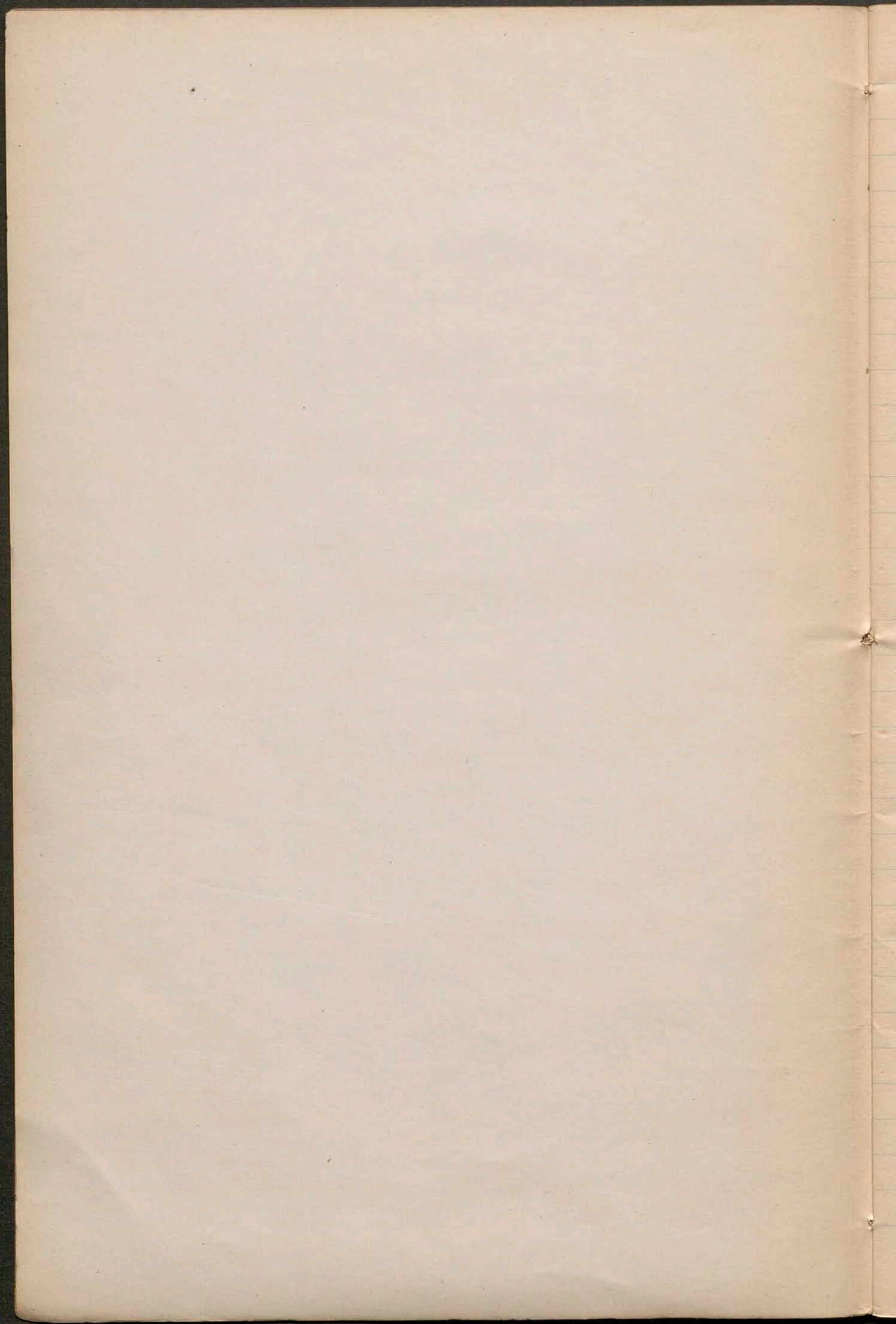


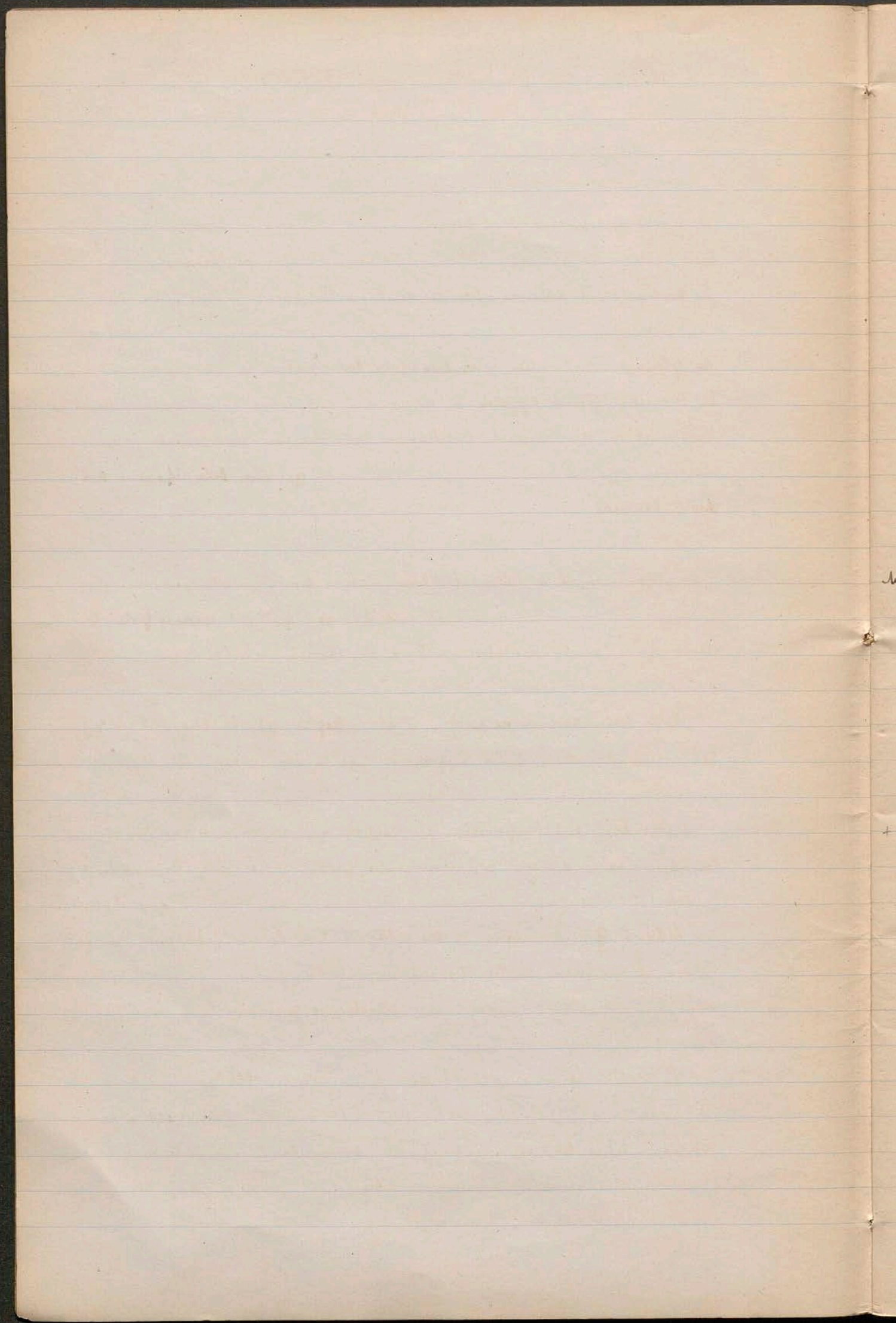
Commission de la Marine
années ~~1896 et~~ 1897.
y Registre C. 56.



Commission sénatoriale

de la marine

1896.



Séance du 22 mai 1897.



Présidence de M. E. Darboy.

La séance est ouverte à 2 heures.

Sont présents : M. M. Astor, Darboy, Cholet et Isaac.

Se sont excusés comme absents de Paris : M. M. Briens, Caullier et de Verminac.

La plupart des autres membres de la Commission n'ont pu se rendre à la séance, étant appelés à siéger au ministère de la Marine dans la Commission du Conseil supérieur de la Marine marchande, qui discute aujourd'hui même l'importante question de la réforme des droits de quai.

M. le Président explique qu'il a réuni la Commission pour qu'elle pût entendre les délégués de différents syndicats maritimes, qui ont manifesté le désir de présenter des observations au sujet de la loi relative à la demi-solde des inscrits maritimes.

Cette loi, comme on sait, a été adoptée par la Chambre le 5 juin de l'année dernière, puis approuvée par la Commission sénatoriale qui a chargé M. Cholet de la rapporter.

Mais depuis l'impression du rapport qui remonte à janvier dernier la Commission a reçu d'innombrables protestations contre les articles 6 et 7 de la loi. Ces protestations s'inspirent des considérations que l'honorable M. le comte Grandmaison et ses collègues de la Gauche - d'extrême ont fait valoir l'an passé contre les mêmes articles, et à l'aide desquelles ils ont défendu les divers amendements développés par eux le 7 Juillet 1896 devant la Commission.

La Commission a écarté ces amendements. Elle pourrait donc, pour les mêmes motifs, écarter les protestations analogues qui elle a reçues depuis. Mais les intéressés ayant demandé à être entendus par l'organe d'un certain nombre de délégués, il serait excessif de passer outre avant d'avoir recueilli leurs explications.

Dans ce sentiment, M. le Président a cru devoir convoquer les délégués des syndicats, qui avaient sollicité une audience de la Commission. Il a pris date avec emp pour aujourd'hui. Les délégués sont en ce moment au Sénat, accompagnés de plusieurs membres du Parlement. On va pouvoir les entendre immédiatement.

La Commission approuve le langage de M. le Président. Ordre est donné d'introduire M. les délégués. Ce sont :

1° M. Charmyer, député de la Charente Inférieure, qui se présente au nom des inscrits maritimes du quartier de La Rochelle, exerçant la profession de mytilculteurs (boucheleurs);

2° M. le commandant Minibel, capitaine de frigate en retraite, délégué du syndicat des capitaines au long cours de Marseille et du syndicat des inscrits maritimes mécaniciens du même port;

3° M. Mathier, directeur du journal "Le Marin du Commerce", délégué du syndicat des inscrits maritimes du Havre;

4° M. Clément Dupont et M. Sireuil, président d'honneur et président du syndicat des inscrits de Dunkerque, délégués de ce syndicat;

5° M. Brunellière, armateur, délégué du syndicat des inscrits de Nantes;

6° M. Gringoire, mécanicien, délégué du syndicat des inscrits mécaniciens de Nantes;

7° M. Wuejffinski, capitaine au long-cours, président du syndicat des capitaines au long-cours et secrétaire général de la fédération des syndicats d'inscrits maritimes de France, délégué du dit syndicat et de la dite fédération, ainsi que des syndicats de S. Nazaire et de La Rochelle;

8° M. Cural, délégué des syndicats d'inscrits de Thouen, de Cherbourg et de Villerville;

9° M. Albert Chiché, député de la Gironde, délégué du syndicat des inscrits maritimes de Bordeaux.

Les délégués ci-dessus sont accompagnés de M. Cristmann, sénateur du Nord, de Loup Guindmaison et Huillard, sénateurs de la Loire Inférieure.

M. le Président après avoir invité M. M. les délégués à prendre séance et remercié les membres du Parlement qui ont bien voulu se joindre à eux, rappelle quel est l'objet de la présente réunion.

Il invite ensuite les assistants à exposer en toute confiance leurs réclamations. La Commission, bien qu'elle en ait été saisie tardivement, ne demande qu'à les écouter et à les examiner avec intérêt. Elle est animée des sentiments de la plus vive sympathie pour tous les marins. S'il lui est démontré que les protestations dirigées contre la loi sont fondées, elle en tiendra le plus grand compte.

Cette observation faite, M. le Président donne tout d'abord le parole à M. le Député Charruyer, qui vient soumettre à la Commission des réclamations portant sur un point tout particulier.

M. Charruyer (La Rochelle) commence par donner lecture d'une pétition adressée au ministre de la marine par un grand nombre de ses électeurs. Cette pétition est signée par les inscrits des communes d'Esnandes, Marsilly et Charron, du quartier de La Rochelle. Les signataires exercent une industrie maritime spéciale, qui se trouverait gravement atteinte si le projet de loi était voté sans changement. Ils demandent que leur situation soit examinée de plus près et que la loi soit modifiée de manière à leur permettre de continuer l'exercice de leur profession.

Voici les principaux passages de cette pétition:

Collins' field notes under Channing

" Nous espérons, Monsieur le Ministre, que prenant en considération toutes ces sollicitudes, vous voudrez bien nous consacrer votre titre d'inscrit maritime et qui enfin vous nous ferez délibérer sur notre rôle d'équipage comme par le passé. "

Après avoir achevé la lecture de ce Document, M. Charruyer le commente. Il insiste sur trois points:

1° L'industrie des bouchots constitue une véritable pêche en mer, fatigante et périlleuse. Les bouchots sont en effet placés à une distance de 5 à 6 Kilomètres du rivage. On ne peut donc pas en faire ce genre de pêche avec celui qui consiste à aller recueillir les moules, on se rendant sur les lieux de pêche soit à pied, soit en charrette.

2° Cette navigation sui generis est active et professionnelle: active, car le bouchoteur doit aller presque chaque jour à la mer, sinon pour pêcher, du moins pour soigner les bouchots; professionnelle, car elle est pratiquée en vue de la vente des produits pêchés. Elle remplit donc les conditions requises pour compter en totalité en vue de la demi-solde et pour mériter à ceux qui la pratiquent la qualité d'inscrits.

3° Le bouchoteur ne se contente pas de récolter des moules. Cela ne suffirait pas à lui procurer un gain convenable. Il pêche aussi le poisson et il vend le produit de sa pêche. Or si le projet de loi est voté tel quel et si les bouchoteurs ne reçoivent plus à l'avenir qu'un simple permis de circulation au lieu d'un rôle d'équipage, ils ne pourront plus de livrer à la pêche, ils ne pourront plus vendre leur poisson. Or les prix vont ainsi d'une ressource indispensable, d'un moyen d'existence qu'il serait cruel de leur retirer.

L'orateur se borne à signaler ces divers points à la Commission. Il espère qu'elle y verra des raisons suffisantes pour amender la loi et permettre ainsi aux bouchoteurs de continuer à bénéficier de l'Etat d'inscrit, du droit à la demi-solde et de la faculté de vendre leur poisson.

M. le Président.

La situation des bouchoteurs est effectivement digne d'intérêt. Nous l'examinerons avec bienveillance. Mais il y a un point qui demande

à être immédiatement éclairci. Est-ce que réellement les bouchaliers ne pourront plus vendre le produit de leur pêche, si la loi est votée sans changement?

M. Charrier. Ceci demande une explication. D'après la loi du 24 X^{bre} 1896 sur l'inscription maritime (art. 1^{er}) ne peuvent être inscrits que ceux qui exercent la navigation à titre professionnel. D'après la même loi, sont réputés ne pas exercer la navigation à titre professionnel ceux qui exploitent des parcelles concédées sur le domaine maritime, tels que parcs, viviers, huîtres, moulières, etc. (art. 3) Il suit de là que si l'on applique ces dispositions aux bouchaliers d'une manière un peu rigoureuse, ils seraient considérés comme n'exerçant pas la navigation à titre professionnel et par suite comme incapables d'être inscrits.

D'autre part, d'après l'article premier du projet de loi sur la demi-solde, ils n'auraient plus droit à obtenir un rôle d'équipage. On ne leur délivrerait plus qu'un permis de circulation. De telle sorte que, même si on les admettait à l'inscription, ils ne pourraient plus acquiescer de droits à la demi-solde.

Ce n'est pas tout. Il est à craindre qu'on leur conteste même le droit de vendre le poisson pêché par eux. On leur laisserait probablement la faculté de vendre librement leurs moules, qui seraient alors regardés comme le produit d'une exploitation agricole ou commerciale. Mais la marine pourrait leur interdire le droit de pêcher et par conséquent de vendre du poisson, car cette dernière industrie devient, en vertu du projet de loi, un privilège réservé aux seuls inscrits embarqués sur des navires munis d'un rôle d'équipage. Or cette interdiction ressort très clairement de l'article 3, qui, se référant aux dispositions de l'article 2, retire le droit de pêcher (autrefois qu'à titre accidentel, sans filets et moyennant une redevance) aux embarcations munies d'un simple permis de circulation.

Si étrange que cela paraisse, la marine, armée de l'article 3 du projet sur la demi-solde, pourrait donc retirer aux bouchaliers la permission de pêcher et de vendre leur poisson.

Et ce ne serait là que le moindre de leurs maux. Ils perdraient en même temps au suivant exposé à perdre l'état d'inscrits, le droit à la demi-solde, puis par voie de conséquence le bénéfice de l'exemption de la patente et

la concession gratuite des parcelles du domaine où sont installés leurs
bouillottes. Ce serait la ruine complète pour ces pauvres gens.

M. le Président Il n'est pas possible de laisser se produire un pareil résultat. La
Commission fera de son mieux pour l'empêcher.

M. Charmyer remercie la Commission et se retire.

La Commission passe à l'audition des autres délégués.

M. le Président D'après la correspondance que nous avons échangée avec les divers
syndicats, et d'après les pétitions qui nous ont été remises, le
projet de loi sur la demi-solde a suscité des plaintes d'un ordre
général et des réclamations d'un ordre particulier. Les premières
portent sur l'ensemble de la loi; les autres portent plus spécialement
sur les articles 6 et 7.

Pour la clarté du débat, M. le Président invite M. M. les délégués
à exposer séparément ces deux ordres de réclamations.

I. Observations sur l'ensemble de la loi.

M. le C^t Rioudeu, prenant tout d'abord la parole, explique qu'il supplie devant la Commis-
(Marseille) sion M. Bénigui, président du syndicat des capitaines au long cours de
Marseille, qui a été contraint de retourner dans cette ville par suite
d'une indisposition subite. Il apporte à la Commission les doléances des
inscrits du port et quartier de Marseille.

Ancien officier de la marine de guerre, titulaire d'une pension qui
n'a rien de commun avec la demi-solde, l'orateur est absolument
désintéressé dans la question que soulève le projet de loi. Mais s'étant
toute sa vie occupé des intérêts de la marine marchande et consacrant
à leur défense tous ses loisirs depuis qu'il a quitté le service actif,
il croit être en mesure de faire clairement connaître en quoi ce
projet lèse les inscrits maritimes.

9

Le but avoué du projet est de réduire les dépenses de la caisse des Invalides, en écartant de la demi-solde un grand nombre d'inscrits qui on accuse de n'être point de véritables marins, et en retardant pour un grand nombre d'autres l'époque où ils pourraient entrer en jouissance de leur pension.

Y a-t-il parmi les inscrits des hommes qui ne sont que de faux marins? On le prétend. On cite des exemples. Il se peut qu'il y ait en effet quelques abus. Mais ceux qui ont l'expérience de la vie maritime n'admettent jamais que ces abus soient aussi grands qu'on le dit. Il y a beaucoup d'exagérations dans tout ce qu'on raconte de la navigation fictive. En réalité elle est l'exception.

Admettons cependant qu'elle soit très répandue. Incontestablement il faut la réprimer. Les vrais marins sont les premiers à le désirer.

Comment la réprimer? Pour cela il suffit d'une mesure bien simple. Le Ministre de la marine n'a qu'à prescrire, dans tous les quartiers, une révision sévère des contrôles de l'inscription. Qu'on raye impitoyablement de ces contrôles tous les individus qui n'exercent pas réellement la profession maritime, tous les amateurs, tous les parasites de l'inscription, et une fois ce travail achevé, on sera sûr de n'avoir plus à faire qu'à des marins véritables, dignes d'obtenir un jour la demi-solde.

Voilà une solution. C'est la seule qu'on puisse efficacement opposer aux abus réels ou supposés de la navigation fictive.

Quant aux moyens qu'on propose dans la loi pour y remédier, il sont cent fois plus que le mal. Sous prétexte d'atteindre quelques centaines de marins de fantaisie, on frappe des milliers d'inscrits, excellents marins, dans leurs intérêts les plus sacrés. On empêche les uns d'arriver jamais à la demi-solde, et les autres d'y arriver à l'âge où le déclin de leurs forces leur interdit la navigation. Ce sont là des mesures inhumaines.

Elles ont provoqué sur toute la côte de France d'unanimes protestations. L'inquiétude des populations maritimes est extrême. Tous les corps élus du littoral s'y associent. La Chambre de Commerce de Marseille s'est fait l'organe de ces sentiments dans une pétition

que la Commission a déjà reçue. Elle a pu dire, car c'est la vérité, que le vote actuel constituerait un éclatant acte de justice à l'égard des inscrits.

M. Geystram (sinateur) s'exprimant au nom des intéressés de la région du Nord, appuie les observations de M. le Commandant Brisnel.

Les abus, s'il y en a, doivent être inflexiblement extirpés; tout le monde demande qu'ils le soient ^{et dans} l'intérêt du Trésor et dans l'intérêt de la marine. Mais il ne faut pas aller au delà.

rien n'est plus facile que de les faire disparaître dans le présent et d'en prévenir le retour pour l'avenir. Dans le présent, il suffit de faire opérer une révision minutieuse des contrôles de l'inscription, de manière à en éliminer tous les faux marins. Cela, une commission instituée dans chaque arrondissement maritime peut le faire aisément. Pour l'avenir, il suffira de tenir la main à la stricte exécution de la loi sur l'inscription, de telle façon que nul ne puisse dorénavant se faire porter ou maintenir sur les contrôles s'il n'y a un droit véritable.

Les mesures donneront tous les résultats qu'on cherche à obtenir par le projet de loi. Il ne faut pas aller plus loin. Les rédacteurs du projet, pris d'un zèle excessif, ont voulu trop bien faire. Ils ont entassé en 15 articles une série de dispositions nouvelles, qui, si on les applique avec tout soit peu de rigueur, rendront l'acquisition de la demi-solde presque impossible. C'est dépasser le but. C'est placer nos populations maritimes dans une situation intolérable.

M. le Président Alors vous demandez que le Sénat rejette le projet de loi? Je dois vous faire remarquer que ce n'est pas admissible. Le projet peut avoir des imperfections, mais dans son ensemble il est bon. Ainsi il institue au rôle d'équipage le permis de navigation et le permis de circulation pour certaines catégories d'embarcations qui n'ont véritablement pas droit à un rôle. Il édicte des pénalités contre des fraudes que personne ne peut songer à défendre. Il établit une mitraille uniforme pour le calcul

des services donnant ouverture à la demi-solde, etc. les innovations
sont utiles.

Il y a peut-être lieu néanmoins de modifier telle ou telle dispo-
sition. Dans ce but il faudrait préciser les critiques qu'on adresse à
la loi. En somme que lui reprochez-vous?

M. Rathier
(de Havre)

Nous lui reprochons d'abord de reposer sur une idée fautive. La loi
suppose qu'il y a deux sortes d'inscrits maritimes, les uns qui naviguent
réellement, les autres qui ne naviguent qu'à moitié et même pas du
tout. Et dans cette dernière catégorie on englobe tous ceux qui naviguent
soit à la petite pêche, soit en eaux fermées, soit au bornage.

En bien! cette distinction est contraire à la réalité. En fait tous les
inscrits naviguent tantôt au long cours, à la grande pêche ou au
calebasse, tantôt à la petite pêche, au bornage, ou sur les navires
qui circulent en eaux fermées.

De sorte qu'en prétendant atteindre ceux qui on croit n'être que
des demi-marins, on atteint en somme tous les marins sans
exception. On les atteint en frappant d'une réduction de moitié
le temps qu'ils passent dans l'exercice des petites navigations; on
les atteint par plusieurs autres articles de la loi. Bref on les met
dehors l'impossibilité de réunir leurs 300 mois de navigation,
du moins à l'âge où ils n'ont plus d'autre moyen d'existence que
leur demi-solde.

M. Dupont
(de Dunkerque)

insiste sur ce que vient de dire le précédent délégué. Les inscrits se
livrent alternativement à toutes les navigations: aujourd'hui
le long cours, demain la petite pêche, après demain le calebasse,
et ainsi de suite. Ils embarquent suivant les circonstances et
les occasions. Cela dépend des engagements qu'ils trouvent.

Dans la pratique, il n'y a pas de marin qui pratique un seul
genre de navigation. On les pratique tous l'un après l'autre.

Cela s'explique d'ailleurs fort bien. Un inscrit qui part pour
la pêche d'Islande reste absent six mois. A son retour, si son bateau

est désarmé — c'est le cas le plus général — il faut bien qu'il débarque chaque fois qu'il trouve un autre engagement pour gagner sa vie. Il prend ce qui lui est offert. D'un autre côté, quand un inscrit revient d'une longue campagne, d'un voyage dans le Pacifique par exemple, il a besoin de se reposer. Avant d'embarquer de nouveau il cherche une occupation plus tranquille. Il travaille à l'intérieur d'un port ou bien se livre à la pêche côtière.

Ainsi donc on passe tour à tour d'une longue course sur une barque de pêche, d'un paquebot ou un bateau-pilote, etc. Le changement est perpétuel.

Ce n'est pas tout. Quand un inscrit est désigné à faire de la grande navigation, il ne le peut pas toujours. Il faut qu'il rencontre un capitaine ou un armateur qui veuille de lui. Or, dans l'état actuel de notre marine de commerce, il n'est pas facile de trouver des embarquements. On attend souvent une occasion propice pendant des mois. Dans l'intervalles que faire? Pour vivre on est bien obligé de faire de la petite navigation.

Il résulte de tout cela que tous nos marins, même ceux qui naviguent le plus et le plus loin, passent forcément une partie de leur existence dans les petites navigations. Dès lors le projet de loi, s'il était voté tel quel, leur rendrait l'obtention de la demi-solde extrêmement difficile. C'est de cela qu'ils se plaignent.

M. le Président Ceci est clair. Cependant il est bon de préciser encore.

M. Wiczynski
(S^t Wagnin) Il est facile de préciser. Ce qui a préoccupé les auteurs de la loi c'est évidemment de réserver les avantages de la demi-solde aux inscrits qui pratiquent la grande navigation. Eh bien, ne pratique pas qui veut la grande navigation.

Notre marine marchande est dans un état de décadence qui rend les engagements très difficiles. On arrive de moins en moins de navires, et quand un navire qui prend armement il y a pour chaque emploi à bord des candidats par douzaine. Ceux qui

parviennent à se faire embarquer sans des heuureux. Les autres
sont réduits à marquer le pas jusqu'à ce qu'une occasion favorable
se rencontre sur leur chemin.

Il faut cependant qu'ils gagnent leur pain. Alas, comme on l'a déjà
dit, ils cherchent une occupation. Celui-ci embarque sur un lamaneur,
cet autre sur un bateau de promenade, cet autre sur un transport
de rivière, etc. En un mot on fait ce qu'on peut.

Passe encore quand on est dans la force de l'âge. Mais dès qu'on
a dépassé la quarantaine, la difficulté de trouver un embarquement
augmente considérablement. Les armateurs veulent des hommes vi-
goureux et résistants. Le métier du reste l'exige. Le marin est alors
exposé le plus souvent à rester chez lui.

Que fait-il? Il fait de la petite navigation. C'est une nécessité
pour lui et pour les siens.

Aujourd'hui cela n'affecte pas d'inconvénient, puisque tous les genres
de navigation comptent également pour la demi-solde. Mais demain,
si la loi est votée, la situation deviendra cruelle pour tout le monde.
Depuis que la marine marchande est en déclin, on arrive avec
peine à la demi-solde à 53 ou 55 ans, vu le temps qu'on perd faute
d'engagements. Avec le nouveau régime on n'y arrivera plus qu'après
60 ans, si on y arrive. Les deux tiers des inscrits mourant avant d'avoir
réuni 500 mois de navigation.

M. Le Cour

(succédant)

confirme les assertions du précédent orateur. La distinction qui sub-
siste au profit de loi entre les marins de la grande navigation et ceux
de la petite n'est pas soutenable. Il n'y a réellement qu'une seule espèce
de marins, ^{mais} qui naviguent tantôt d'une façon tantôt d'une autre.

Par conséquent quand on a cru faire œuvre de justice en établissant
une différence de traitement entre les vrais marins et les demi-marins,
on s'est complètement trompé. On s'est figuré qu'on retirait un avantage
excessif à une classe d'individus qui ne la méritaient pas. En réalité on a
frappé lourdement tous les inscrits.

La conséquence d'une pareille mesure, si elle devait passer dans

la pratique, serait d'écarter de l'inscription la majeure partie des hommes qui recherchent aujourd'hui cette profession, malgré ses dangers, son dur labeur, ses assujettissements et la modicité de ses profits. Ils la recherchent parcequ'elle leur assure du moins la sécurité pour leurs vieux jours. Quand elle ne leur procurera plus cet avantage, ils la désertent. Ce sera une perte irréparable pour notre marine militaire et une cause nouvelle de déchéance pour notre marine de commerce.

M. Cholet En somme l'objection principale qui est dirigée contre le projet de loi consiste en ceci : tout marin pratique plus ou moins chaque genre de navigation ; donc tout marin passe dans sa vie un certain nombre d'années à des navigations qui, d'après cela, ne comptent plus en vue de la demi-solde que pour moitié de leur durée ; par suite l'âge d'obtention de la demi-solde va se trouver retardé, et parfois tellement retardé que la pension ne pourra plus être obtenue.

Ce raisonnement est peut-être très juste. Il paraît l'être. Seulement pour en apprécier exactement la portée, il faut examiner les réductions de durée édictées par les articles 5 et 7. Il est temps d'y arriver.

Quelques observations sont encore échangées entre les membres de la Commission et les délégués, puis on passe à l'examen de l'article 6.

II. Observations sur l'article 6.

M. Brunellière L'article 6 du projet de loi dispose que désormais les marins naviguant
(Nantes) en eaux fermées ne seront plus admis à faire compter que pour moitié de sa durée le temps de navigation qu'ils accomplissent dans les eaux abritées. Cette disposition vise spécialement les inscrits de la Basse Loire ; mais elle ne vise pas qu'eux seuls. Ceux de la Basse Seine, de la Gironde, du bassin d'Arcachon, du Bas Rhône, etc., sont également

atteints par elle. à quoi ces hommes sont-ils occupés? D'abord à la pêche en rivière, puis à des entreprises de carottage et de transport. Les auteurs de la loi, jugeant que cela ne constitue pas une forme intéressante de la navigation, leur retranchent une partie de leur temps de service en vue de la demi-solde. Est-ce juste?

Il importe d'abord de remarquer que si cette navigation donne lieu à des fraudes, comme on le prétend quelquefois, rien n'est plus aisé que d'y mettre obstacle. On n'a besoin pour cela que d'appliquer les règlements actuels sur la délivrance des rôles, et le mode de suppression des services. A plusieurs reprises déjà, dans ces derniers temps, les capitaines de la basse-Loire, stimulés par une circulaire ministérielle, ont refusé de compter à certaines embardées les services que leurs patrons prétendaient faire valoir. On est donc armé contre les abus. Il n'y a qu'à les réprimer quand il s'en produit.

Cette observation faite, il faut se demander si la navigation dans les camps doit être assimilée à la navigation hauturière. Assurément elle ne le mériterait pas si elle n'était pratiquée que par des marins qui ne quitteraient jamais les camps fermés. Mais les choses sont loin de se passer ainsi.

Suivant ce qu'on a expliqué tout à l'heure, les marins occupés dans ces camps sont des hommes qui se reposent entre deux campagnes à la mer, ou qui attendent un engagement, ou qui arrivés à la fin de leur carrière terminent dans un emploi relativement paisible leurs 300 mois de navigation. Ce sont aussi de très jeunes gens qui se forment au métier avant de pouvoir embarquer comme mousse, novice, ou matelot.

Ces réflexions s'appliquent tout spécialement aux inscrits de Nantes. La plupart des marins de ce port sont des long-courriers. C'est parmi eux que se recrutent principalement les matelots des grands voiliers qui vont dans la mer des Indes par le Cap de Bonne Espérance ou dans le Pacifique par le Cap Horn. Leurs campagnes durent souvent deux ans et demi ou trois ans. Quand ils reviennent ils ont besoin de se refaire. Ils naviguent alors en eau fermée pour la plupart.

C'est forcé. Ils ne trouvent pas d'autres moyen d'utiliser leurs loisirs.

Eh bien! si on les soumet à la règle de l'article 6, voilà des hommes qui sont incontestablement de vrais et solides marins, qui perdrait la moitié de leur temps de services pour le demi-solde. Est-ce équitable?

Pour avoir inséré une disposition semblable dans la loi, il faut avoir ignoré la situation vraie. Il faut aussi ne pas s'être rendu compte de ce qui est la navigation sur la Loire maritime.

On semble considérer que cette navigation n'est ni périlleuse, ni pénible, ni utile. C'est le contraire de la réalité. La navigation de la Dasse Loire est assez dangereuse et assez dure, puisqu'elle forme d'excellents équipages pour les plus rudes campagnes que les marins soient appelés à entreprendre. Elle est en outre très utile, car elle procure une pêche abondante, qui n'est certes pas sans profit pour le commerce national.

Les auteurs de la loi ont oublié de prendre garde à une autre considération. Cette navigation en eau fermée sert à former des milliers d'inscrits. Si elle n'est plus encouragée, si elle est découragée au contraire par le nouveau régime de la demi-solde, le recrutement de la profession maritime faiblira. On paraît en prendre son parti, en disant que le nombre de nos marins dépasse les besoins de la flotte de guerre et de la flotte commerciale. Oui, à l'heure actuelle il dépasse les besoins, parce que notre marine est dans une période de crise. Mais demain, si la crise finit, (et on s'occupe justement d'y mettre un terme) nous n'aurons que le nombre de marins nécessaire à nos armements. Il serait donc imprudent d'éloigner de la profession maritime des milliers d'inscrits, dont on aura peut-être un besoin pressant dans quelques années.

Dans le même ordre d'idées et pour préciser, l'auteur indique que la France ne compte pas plus de 1400 ou 1500 voiliers aujourd'hui. Cela fait en tout et pour tout 1400 ou 1500 places de mousses. Est-ce avec ce chiffre réduit qu'une nation comme la France peut arriver

à former des équipages pour ses navires? Evidemment non. Il est indispensable par conséquent de permettre aux jeunes gens, désireux d'embrasser la carrière maritime, d'apprendre leur état en embarquant sur toutes espèces de navires. L'article 7 ne leur permettrait plus. Car, comme l'acquisition de la demi-solde deviendrait à peu près impossible pour ceux qui navigueraient un certain nombre d'années en corps formés, personne ne voudrait plus s'adonner à ce genre de navigation.

La justice et la prévoyance commandent donc de supprimer l'article 6.

M. Liché
(Bordeaux)

prenant la parole à la fois comme député de la Gironde et délégué des inscrits de Bordeaux, confirme l'argumentation de M. Brunellière.

Les nombreux marins qui habitent les bords de la Gironde avaient grandement à souffrir du vote de l'article 6. Ceux qui s'adonnent à la pêche ou à des entreprises de transport sur le bassin d'Arcachon seraient également atteints.

La situation ici est à peu près la même que dans la basse-Loire. Les inscrits dont il s'agit ne sont pas des pêcheurs d'eau douce, comme on paraît le croire. Ce sont des marins véritables, qui ne naviguent en eau formée que par intervalles et non d'une manière continue. Souvent ils ne demanderaient pas mieux que de naviguer au long cours. Mais il n'y a pas assez d'armements pour fournir à tout le monde l'occasion de s'embarquer.

En second lieu, la navigation de la Gironde et du bassin d'Arcachon est loin d'être une navigation facile. La Gironde notamment est un fleuve redoutable, avec ses courants de brassé, ses bancs de sable, ses vents violents. On y devient aussi bon marin que partout ailleurs.

L'article 7 n'est donc pas juste à l'égard des inscrits de ces parages. Il crée même à leur égard une injustice qu'il faut signaler spécialement. Ces braves gens sont restés soumis à toutes les charges de l'inscription maritime: service militaire, régime particulier du décret-loi disciplinaire de 1852, assujettissement à des règles de séjour et d'absence, versements à la caisse des Invalides, etc. En revanche on leur a retiré tout ou partie du principal avantage qui est la remise de ces obligations. Les charges sont maintenues; la compensation de ces charges est diminuée ou disparaît.

L'orateur termine en faisant remarquer que, comme l'a dit les précédents orateurs, il est faux de prétendre qu'il y a deux sortes de marins, les vrais marins et les marins d'eau douce. Tous les marins sont à tout degré occupés en mer ou en eau fermée. En voulant frapper l'inscrit des eaux fermées, on frappe tous les marins.

M. Chichi dépose ensuite plusieurs pétitions des inscrits de Basenay qui protestent contre le projet de loi.

M. le Ct. Ronnel (Marseille) présente des observations analogues dans l'intérêt des populations maritimes qui pratiquent la pêche et d'autres industries similaires à l'embarcadour de l'Abbaye et sur les étangs salés du golfe du Lion.

M. Lural (Rouen) s'associe aux protestations qui précèdent. Il s'élève contre l'article 6, au nom des inscrits de la Basse Seine. Le port de Rouen et tous les petits ports situés en aval sont menacés par cet article. S'il était adopté, personne ne voudrait plus conserver dans cette région la qualité d'inscrit. Les marins émigreraient vers les côtes pour gagner plus aisément leurs invalides. Il en résulterait deux inconvénients bien graves : la désorganisation des services maritimes de la Basse-Seine et une concurrence terrible pour les inscrits du littoral, qui trouvent déjà tant de peine à gagner leur vie.

M. Guingois (Nantes) fait remarquer que l'article 6 établit d'ailleurs une règle injuste. Le marin monté sur un navire qui ira de Nantes à S. Nazaire sera réputé naviguer en eau fermée et perdra pour la demi-solde la moitié de son temps de navigation. Celui qui ira de Nantes à Belle-Isle sera considéré comme naviguant en mer, et on lui tiendra compte de tout son temps. Or de ces deux navigations, la seconde n'est ni plus dure ni plus difficile que la première.

M. Cholet On paraît oublier le véritable sens de l'article 6. La navigation en eau fermée ne comptera pour moitié de sa durée effective que si elle est exclusivement pratiquée en eau fermée. Quiconque

pénétrera dans la zone des eaux marines (ne fût-ce qu'assez rarement) en naviguant, ne sera pas assujéti à la réduction prévue par l'article 6. Ainsi il est probable que les marins qui font le service entre Roule et S. Nazaire seront réputés navigues en mer, parceque pour entrer à S. Nazaire ou en sortir ils devront vraisemblablement franchir la limite des eaux purement fluviales.

M. Dupont (Dunkerque) C'est une atténuation sans doute. Mais il restera bien des incertitudes en dehors de ce cas. De plus il y a des situations spéciales, très dignes d'intérêt qui risquent d'être sacrifiées.

Ainsi à Dunkerque nous avons des pilotes larronniers qui rendent d'excellents services. Ces hommes sont tous de vieux marins très expérimentés. Mais leur service est réglé de telle manière qu'ils ne dépassent jamais les jetées du port. Va-t-on les soumettre à la règle de l'article 6 ?

M. Sireuil (Dunkerque) cite à ce propos un exemple qui lui est personnel. Il a fait longtemps à Dunkerque un service de transport sur allèges. A certains moments le travail était écrasant. On était à la besogne de jour et de nuit. A d'autres moments on passait plusieurs journées sans quitter le quai. Le Commissaire de l'inscription décida que, pour respecter ce genre de service, il ne porterait plus sur le rôle qu'une sortie tous les dix jours. Si on établit une règle pareille à l'avenir en la combinant avec la réduction édictée par l'article 6, il suffira qu'un marin navigue de cette manière trois ou quatre ans dans sa vie, pour qu'il perde 50 ou 60 mois de services. Alors la demi-solde lui échappera forcément.

M. le Président La Commission ne peut pas répondre aux deux dernières observations qui viennent d'être faites. Il y aura presque dans chaque port des cas particuliers que le ministre devra trancher dans tel ou tel sens suivant les principes généraux posés par la loi. Mais nous bornons à poser ces principes. Nous ne pouvons pas descendre dans le détail des questions d'espèce. Mais nous tiendrons le plus grand compte de ce qui vient d'être dit.

Après avoir entendu quelques autres observations qui n'ajoutent rien à ce qui précède, la Commission invite les délégués à s'expliquer sur l'article 7.

III. Observations sur l'article 7.

M. Wuyffinski
(S. Marine)

Cet article est le plus dur de toute la loi. Il décide que la navigation à la pêche côtière ne comptera plus à l'avenir en vue de la demi-solde que pour la moitié de sa durée. Cette mesure atteint, on peut le dire, tous les inscrits.

Tous en effet pratiquent la petite pêche plus ou moins longtemps durant leur carrière. C'est un métier qu'ils exercent dans l'interval de leurs autres navigations, et c'est un métier indispensable pour eux. La preuve en est qu'il est exercé ^{en permanence} par la moitié de nos marins. La petite pêche est en effet la seule ressource des inscrits qui reviennent du large ou attendent un embarquement. Ils trouvent bien un peu d'emploi dans les ports ou dans les rivières; mais l'immense majorité d'entre eux est obligé de se consacrer à la petite pêche.

Si l'on se les astreint à la réduction de durée fixée par l'article 7, ils perdent un temps énorme pour l'acquisition de la demi-solde. La plupart n'y arriveront jamais.

Cette innovation ne sera pas cruelle seulement pour les jeunes. Elle va l'être aussi et surtout pour les vieux, pour ceux qui ne peuvent plus naviguer au large, qui sont à la veille d'obtenir leur pension et qui ne veulent s'éloigner de plusieurs années ou même s'évanouir tout à fait. Quelle perspective pour des gens qui peinent depuis vingt ans et plus, et qui depuis leur enfance font des versements sur leur solde à la Caisse des Invalides!

M. Mathies
(Le Havre)

Oui, cette disposition est bien rigoureuse. C'est elle qui a provoqué l'agitation qui se manifeste en ce moment sur tous les points du littoral, agitation qui ne fera que grandir si l'article 7 est voté, et qui obligera le Parlement à le rapporter au bout de peu de mois.

Jamais en effet les intéressés ne se résigneraient à une pareille mesure. Ils ne s'y résigneraient point, parce qu'elle les condamnerait à la misère pour leurs vieux jours et parce qu'elle est d'ailleurs souverainement injuste.

Nos marins sont très malheureux. Beaucoup d'entre eux ne gagnent pas 30 francs par mois. S'ils restent fidèles à la profession maritime c'est parce qu'elle leur offre la compensation d'une retraite pour leur vieillesse.

Autrement ils aimeraient mieux gagner leur vie à terre ou s'engager sur des navires étrangers, où l'on trouve des embarquements rémunérateurs.

L'application de l'article 7 les privera en grand nombre de la pension en vue de laquelle ils travaillent toute leur existence. Le résultat de ce changement est facile à prévoir : dans tous les quartiers on désertera l'inscription. Qu'est-ce que l'Etat y gagnera ? Quelques millions peut-être. Mais en échange il y perdra et les facilités actuelles qu'il trouve à recruter ses équipages de guerre et les ressources immenses que lui offre le personnel maritime en cas de mobilisation.

Dira-t-on que la pêche côtière n'est pas une navigation sérieuse ? Mais ne fait-elle pas assez de victimes pour qu'on soit édifié sur ses périls ? Ne fournit-elle pas d'excellents marins, très entraînés et par dessus le marché toujours prêts à rejoindre en cas de mobilisation ? Ne procure-t-elle pas au pays, sous la forme des produits de la pêche, une valeur commerciale de 70 millions par an ? Faut-il de gaieté de cœur anéantir une pareille industrie ?

M. le C^t Riouhel
(Marseille)

L'article 7 est une innovation rétrograde. Jadis la pêche côtière n'était comptée en vue de la demi-décime que pour les $\frac{3}{4}$ de sa durée. En 1881 on lui a accordé l'égalité complète avec les autres navigations. Elle compte depuis ce temps pour la totalité de sa durée. C'est sur cette équitable assimilation qu'on propose de revenir. Le Parlement ne saurait prêter les mains à cette mesure de réaction, qui constituerait un véritable déni de justice.

M. Brunellière demande à signaler tout particulièrement une conséquence fâcheuse
(Nantes) qu'engendrerait l'application de l'article 7. C'est un certain âge les capitaines au long-cours ne trouvent presque plus d'occasions d'embarquer. Pour gagner leurs invalides ils se livrent volontiers à la petite pêche. Si on leur retire cette faculté — et c'est la leur active que des sanctions au régime de l'article 7 — la plupart devront renoncer à la demi-solde.

M. Cholet Toutes ces doléances reposent sur une conception erronée de l'article 7. Aux termes de cet article, la petite pêche ne subira la réduction contre laquelle on proteste, que si elle n'est pas à la fois active et professionnelle. Or elle le sera le plus souvent. Quand elle ne le sera pas, elle constituera, il faut l'avouer, une navigation peu intéressante.

M. Geystram Soit! mais comment s'y prendra-t-on pour constater qu'elle
(Nantes) est active et professionnelle? Il faudra surveiller les pêcheurs à une surveillance de tous les instants. Ce sera une source de chicanes et de vexations continuelles.

M. Cholet En aucune manière. La pêche sera professionnelle si elle est pratiquée en vue de la vente du poisson. Or il n'est pas besoin d'une surveillance bien étroite pour savoir si tels et tels inscrits pêchent pour vendre leur poisson. Quant à l'autre condition, il sera facile également de constater si elle est ou non remplie. Bien qu'elle le soit, le pêcheur devra aller en mer au moins un jour sur trois, c'est-à-dire que sur 365 jours il devra sortir au moins 122 jours par an. Les mouvements des bateaux sont suffisamment connus des autorités pour que le nombre des sorties soit facilement constaté.

M. Mathis Il serait bien de dire dans la loi, en ce cas, que l'article 7 devra être
(Le Havre) interprété dans ce sens, qu'on n'exigera point que les bateaux sortent régulièrement le lundi, le jeudi, le dimanche, etc ainsi de suite, mais qu'ils pourront sortir à leur choix si un port est fermé, pourvu qu'on l'ait

ils demeurent en mer un tiers de la durée du rôle d'équipage qui leur sera délivré.

M. Cholet Cette précaution est inutile. L'insubordination du ministre de la marine est certaine, et nous l'avons au reste signalée expressément dans le rapport. Il n'y aura pas de difficulté dans l'application.

La Commission s'entretient encore quelques instants avec les délégués des questions soulevées par l'article 7. Puis, sur la proposition de M. le Président, elle examine le point suivant.

IV. Calcul des 500 mois de navigation.

M. le Président Il nous a été dit au cours des précédentes dépositions que, si le projet de loi est voté tel quel, les inscrits ne pourront plus que très difficilement réunir les 500 mois de navigation exigés par la loi pour l'acquisition de la demi-solde.

Ceci mérite d'être étudié de plus près. Nous allons donc prier M. les délégués de nous fournir des chiffres.

Combien de mois de navigation effective un marin peut-il fournir par année? Pour que les réponses soient claires nous allons distinguer.

1° De 13 ans à 20 ans, c. a. d. de sa sortie de l'école primaire jusqu'à son entrée au service militaire, combien de mois l'inscrit provisoire ou définitif peut-il en moyenne naviguer de mois?

M. Dupont Environ 7 mois par an, soit au total 50 mois en chiffres ronds, (Dunkerque) autrefois on arrivait à un chiffre plus élevé, parcequ'on naviguait à partir de 10 ans.

M. le Président Ceci est pas beaucoup, mais passons. Je continue:

2° De 20 à 24 ans environ, l'inscrit servant à l'Etat, combien de mois peut-il réunir?

Je crois qu'il faut compter 12 mois au minimum, si non de présence effective au parillon, du moins de service à l'Etat, en faisant

entrer en ligne les sursis, congés, renvois anticipés, etc., qui tous sont de 'comptes' pour le demi-solde.

M. Weyfferski C'est exact. Le service était de plus de 42 mois il y a peu d'années ;
(5^e rayon) il est peut-être de 40 mois seulement aujourd'hui. mais nous pouvons accepter pour moyenne 42 mois.

M. le Président Le pourrais :

3^e de 24 ans, date de la libération, jusqu'à 50 ans, date minimum de l'acquisition de la demi-solde, combien de mois de navigation l'inscrit peut-il réunir ?

M. Mathis On ne peut pas compter plus de 7 mois par an. Pour une période
(Lettre) de 26 ans ($50 - 24 = 26$), cela fait 182 mois.

En additionnant, nous trouvons $50 + 42 + 182 = 274$ mois à 50 ans d'âge. A ce moment l'inscrit aura encore à faire 26 mois pour arriver à la demi-solde. C'est à dire que pour arriver à ses 500 mois, il devra naviguer encore 4 années à raison de 7 mois par an. Il n'obtiendra donc la demi-solde qu'à 54 ans à peu près, et à la condition que toutes ses navigations lui comptent intégralement.

M. le Président Nous sommes d'accord. à la vérité votre coefficient de 7 mois de navigation par année est bien faible. Le Ministère de la marine nous avait indiqué une moyenne de 10 mois. Notre collègue M. Léon Grandmaison avait de son côté admis le chiffre de 9 mois. Nous ne parlons plus que de 7 ; c'est très peu. mais nous l'admettons provisoirement.

Eh bien, si je ne me trompe, vous vous plaignez de deux choses. D'abord que le marin ne puisse, en naviguant toujours au long cours, à la grande pêche, au cabotage ou à l'état, parvenir à la demi-solde qu'à 54 ans ; ensuite qu'il se voie menacé, par suite des règles nouvelles posées par les articles 6 et 7, de subir des retards tels dans l'acquisition de son demi-solde, qu'il ne puisse l'obtenir avant un âge beaucoup plus avancé.

M. Mathis
(Littérateur)

C'est parfaitement cela. Nous avons parlé de 54 ans tout à l'heure, mais nous avons supposé que l'inscrit naviguerait toujours d'une manière qui lui garantirait le décompte intégral de ses mois de services à la mer. Or, dans la pratique, jamais aucun marin ne navigue dans ces conditions. On l'a expliqué longuement au début de la séance. Tout inscrit navigue dans sa vie, soit à la petite pêche, soit en can fermé, un temps plus ou moins long, qu'on ne peut pas évaluer à moins de dix années.

Si pour ces dix ans, qui représentent 70 mois de navigation, on ne lui compte que la moitié ^{de la durée de ses embarquements} en vue de la demi-solde, ce sera une perte de 35 mois sur ses états de services.

En conséquence à 50 ans, au lieu d'avoir à son actif 274 mois de navigation, il n'en aura que 239. Alors il lui en manquera, une plus 26 pour arriver à la demi-solde, mais 61.

Les 61 mois manquants l'obligeront à faire 9 années de service de plus (toujours à raison de 7 mois par an), ce qui l'empêchera de recevoir la pension avant 59 ans.

Encore faut-il supposer que pendant cette dernière partie de sa carrière, il pourra naviguer 7 mois par an intégralement décomptés; ce qui ne sera pas. A ces âges-là en effet, on n'embarque plus au long cours ou à la grande pêche. C'est tout au plus si l'on peut naviguer à la petite pêche. Aussi le terme de 59 ans sera-t-il en fait toujours dépassé, et il arrivera que des quantités d'inscrits, trahis par leurs forces, ne parviendront point à compléter leur 500 mois.

M. Levisant

Nous comprenons très bien votre raisonnement. Mais tous ces chiffres ont besoin d'être contrôlés. Il paraît difficile d'admettre a priori qu'on ne navigue pas plus de 7 mois par an en moyenne. C'est possible pour la grande navigation. Mais pour la petite je crois le chiffre au-dessous de la vérité. Nous demanderons des relevés de rôles au ministère de la marine.

M. Lelour
(Sénateur)

dès à présent, dans l'empire d'une législation beaucoup plus libérale,

on n'arrive à la demi-solde que vers 52 ou 55 ans, quand on est un favorisé. Il n'est donc pas étonnant qu'avec le nouveau régime les inscrits soient exposés à subir de très longs retards.

On n'a tenu compte jusqu'ici que des retards résultant de l'application des articles 6 et 7 du projet. Mais il s'en produira beaucoup d'autres. Le nouveau mode d'évaluation des services édictés par l'article 10 est plus rigoureux que le système actuel. De là de nouvelles réductions sur le temps de service qui sera compté aux inscrits. D'autre part l'application de la loi sur l'inscription maritime entraînera des réductions nouvelles, qui seront probablement assez sensibles. On refusera dorénavant de compter pour la demi-solde différentes navigations dont on faisait état jusqu'ici, et le marin ne pourra pas toujours se dispenser de les pratiquer, parce que souvent, faute d'une autre occupation, il sera obligé d'y recourir comme à un gagne-pain. Les retards qu'on prévoit dans l'acquisition de la demi-solde sont donc certains.

Sous le régime antérieur au décret du 18 avril 1884, alors que la petite pêche ne consistait que pour les trois quarts de sa durée, il y avait au moins un correctif à cette disposition restrictive. L'inscrit qui avait servi six ans dans la marine de l'Etat était admis à faire compter pour la totalité de sa durée le temps qu'il avait consacré à la petite pêche. Le nouveau système sera moins libéral, puisque, d'une part, il réduit à la moitié de sa durée le temps passé à la petite pêche, et que d'autre part il supprime l'ancienne bonification.

A la suite d'un nouvel échange d'explications, M. le Président clot le débat et le résume. Il invite ensuite les membres de la Commission à poser des questions à MM. les Délégués, s'ils jugent qu'il reste quelque point à éclaircir.

M. Cholet interroge alors plusieurs des assistants sur la réglementation de la date du départ des navires qui se rendent à Terre-Neuve et en Islande, et sur l'organisation d'un service de navires

hospitair. Ces deux questions, n'ayant pas de rapport direct avec le projet de loi, ne donneront lieu qu'à de courtes explications.

M. de Lour Grandmaison appelle l'attention de la Commission sur l'utilité que présenterait l'institution de demi-soldes proportionnelles. M. le Président observe que l'on peut difficilement y songer, en regard aux dépenses que cela entraînerait. Par contre le Département de la marine se préoccupe d'organiser l'assurance obligatoire pour les marins. Un projet de loi vient d'être préparé dans ce but par la Commission supérieure de la Caisse des Invalides. M. le Président donne quelques renseignements sur ce projet.

La discussion est close. M. Grupteau, au nom de mm. les délégués, remercie la Commission de son bienveillant accueil. M. le Président répond qu'elle examinera avec soin les observations qui lui ont été présentées.

Mm. les délégués se retirent.

La Commission décide qu'elle se réunira de nouveau pour statuer sur les questions qui viennent de lui être signalées. (*)

La séance est levée à 5 heures.

Le Président,

G. Groubet

Le Secrétaire,

A. P. de C.

(*) Cette idée a été d'abord abandonnée, les membres de la Commission s'étant trouvés d'accord pour maintenir la loi sans changement; puis elle a été reprise et a provoqué une réunion qui a eu lieu le 25 Juin.

Séance du vendredi 18 Juin 1897.

Présidence de M. Haulon, doyen d'âge.

La séance est ouverte à deux heures et demie.

Sont présents : M. M. Anglés, Bisot de Fontény, Brunet, Cholet, Haulon, Isaac, Garbis et Vellin.

En l'absence de M. le Président Bourbey, retenu hors de Paris par un devoir officiel, et de M. M. les vice-présidents André de Herdieu, en charge, et Alligre, absent, M. Haulon, doyen, prend place au fauteuil.

M. le Président explique que la Commission vient d'être convoquée d'urgence à l'instant même, sur l'initiative de l'honorable M. Cholet, rapporteur du projet de loi sur la demi-solde. Il invite M. Cholet à faire connaître l'objet de la réunion.

M. Cholet dit qu'il a cru nécessaire de réunir ses collègues à la suite des incidents qui se sont produits à la fin de la séance publique d'hier, lorsque M. le Président du Sénat a appelé la discussion du projet de loi sur la demi-solde. Ces incidents menaçant de se reproduire aujourd'hui, l'honorable rapporteur a cru bon de provoquer au préalable une courte délibération de la Commission.

On se souvient qu'hier, au moment où le projet de loi arrivait en discussion, l'honorable M. de Larcyntz a réclame l'ajournement, non pas un ajournement de peu de durée, mais un ajournement sine die.

"Je m'y suis opposé", dit l'orateur, estimant qu'il n'y avait aucune raison pour retarder encore l'examen d'un projet de loi déposé depuis sept ans et rapporté depuis six mois. Mes paroles ont soulevé de vives protestations de la part des adversaires de la loi. Nous avons été entendus les uns et les autres à aborder le fond de la question, ce qui m'a valu une observation de la part de M. le Président du Sénat... mais voici la fin de ce débat.

M. Chovet. Il ne s'agit dans ce moment, en effet, que d'une question d'ordre du jour et si je touchais en passant le fond, c'est parce que M. de Lareinty m'avait amené sur ce terrain. Je comprends très bien qu'il n'y ait pas lieu de discuter au fond quant à présent; mais la question est posée depuis sept ans, et je vois, par la vivacité avec laquelle on proteste contre une discussion prochaine, qu'il peut y avoir urgence à l'étudier.

Il s'agit d'ailleurs d'une 1^{re} délibération, et les adversaires du projet qui depuis sept ans sont parvenus à la faire ajourner me donnent à penser que la demande de remise d'aujourd'hui n'est que la continuation du système qu'ils ont mis en pratique depuis tant d'années. J'avoue qu'en l'absence de plusieurs membres de la commission, je ne peux pas prendre sur moi d'inviter le Sénat à discuter *sine die*.

Si M. de Lareinty demandait l'ajournement pour cause d'indisposition, évidemment nous aurions fort mauvaise grâce à n'être pas courtois vis-à-vis d'un collègue qui sollicite une remise dans de pareilles conditions.

Je prie le Sénat de laisser subsister le projet à l'ordre du jour.

La proposition de M. de Lareinty tend à un ajournement *sine die*, c'est-à-dire à la remise après les vacances, c'est contre cette proposition que je proteste.

M. le marquis de Carné. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Carné.

M. le marquis de Carné. Je voudrais dire un mot de ma place.

Il y a parmi nous des collègues qui avaient des raisons de croire que le projet ne viendrait pas en discussion avant la séparation...

M. le baron de Lareinty. Parfaitement.

M. le marquis de Carné. ... et qui doivent prendre part à la discussion. Ces collègues sont partis avec l'intention de ne pas revenir... (*Exclamations à gauche.*)

Permettez-moi d'ajouter que M. le ministre a déclaré lui-même aujourd'hui qu'il ne voyait pas d'inconvénient à remettre à quelques mois cette discussion. Je demande que, dans ces conditions, le Sénat consente également à renvoyer la question à plus tard.

M. le baron de Lareinty. D'autant plus que le président de la commission est absent. Je répète encore que M. le ministre m'a déclaré tout à l'heure ici même consentir au renvoi, qu'il n'y voyait aucun inconvénient, et c'est en présence de cette déclaration du ministre que j'ai demandé l'ajournement.

M. le président. M. le rapporteur de la commission s'oppose à l'ajournement demandé par M. de Lareinty.

M. le baron de Lareinty. M. le président de la commission est absent, je le fais encore remarquer, et il est impossible que la commission délibère sans son président.

M. Chovet. Je serais désolé de prendre sur moi la responsabilité d'une mesure qui vous est aussi désagréable, mon cher collègue. Voulez-vous remettre à demain ou à une prochaine séance la fixation du jour de la discussion du projet?

M. le président. M. le rapporteur de la commission demande que le projet dont il s'agit soit discuté demain. M. de Lareinty et M. de Carné s'y opposent.

L'ajournement ayant la priorité, je le mets aux voix.

(L'ajournement n'est pas prononcé.)

M. le président. Le projet est maintenu à l'ordre du jour.

"Ainsi donc, continue M. Chovet, le projet a été maintenu à l'ordre du jour et va revenir en discussion aujourd'hui. Je suis averti que les adversaires de la loi en demanderaient de nouveau la remise, sous le prétexte que M. Darby, notre président, est absent. Que devrai-je répondre?"

Personnellement je suis d'avis d'attendre le retour de M. Darby pour discuter, mais j'estime qu'il ne faut pas consentir à un ajournement plus prolongé. Quel est l'avis de la commission?"

"J'ai été accusé hier de repousser l'ajournement sans lui en avoir référé. Je désire cette fois pouvoir dire que je parle en son nom."

M. Veltin estime qu'il n'y a pas lieu de renvoyer la discussion à la session d'automne, comme a paru le demander hier M. de Lareinty. Mais une remise à huitaine ou à quinzaine pourrait être acceptée.

M. Marmet pense qu'un effet un court ajournement aurait sa raison d'être. On annonce des amendements. Il conviendrait d'attendre que la commission en fût saisie et qu'elle eût délibéré sur eux.

D'autre part on ne peut pas délibérer en l'absence de M. Darby, qui est non seulement le président de la Commission, mais l'auteur du projet de loi.

M. Rigot de Fontenay M. Cholet sait-il combien de temps durera l'absence de M. Darby?

M. Cholet Quelques jours seulement. M. Darby est au Havre avec une délégation de la Commission extra-parlementaire de la marine. Il sera de retour vraisemblablement lundi ou mardi.

M. Veltin propose de demander au Sénat de renvoyer au lundi 28 comme la discussion du projet de loi.

Cette proposition est adoptée. M. Cholet est chargé de la formule à la tribune au cours de la séance de ce jour. (*)

La séance est levée à 3 heures.

Le Président,

G. Darby

Le Secrétaire,

A. Pécary

(*) La proposition a été effectivement inscrite à l'ordre du jour du lundi 28.

Le 24 Juin 1897, M. le Ministre de la Marine s'étant rendu dans le sein de la Commission de la Marine de 1897, M. Bonby, président de cette Commission et de celle de 1896, a profité de sa présence pour l'entretenir, au nom de cette dernière, du projet de loi sur la demi-solde.

L'entretien a eu lieu en présence de M. Cholet, rapporteur du projet de loi, et de M. Godin, rapporteur spécial de la Commission des finances, ainsi que de la plupart des membres de la Commission de 1896.

M. le Ministre a déclaré qu'il maintenait toutes ses propositions, qu'il n'acceptait aucun amendement, enfin qu'il était prêt à discuter lundi prochain en séance publique.

M. Cholet, pour des raisons de convenances personnelles, a demandé que la discussion fût renvoyée au lendemain mardi, 29 juin, ce à quoi M. le Ministre a aussitôt consenti.

Sur la demande de M. Cholet, il a été décidé que la Commission de 1896 serait convoquée pour le 25 Juin, afin de ratifier cette fixation et de convertir en avis ferme les décisions jusqu'ici concertées officieusement à l'égard des demandes formulées par les représentants des Syndicats maritimes, dans la séance du 22 mai.

Séance du vendredi 25 Juin 1897.

Présidence de M. Barley, président.

La séance est ouverte à deux heures.

Sont présents: M. Alligre, Astor, Barley, Bijot de Fonteny, Cholet, Delobean, Isaac, de Kerdel et Veltin.

Eperisés: M. M. Belour Grandmaison et Rouland.

M. le Président rend compte de ce qui s'est passé hier à l'issue de la séance de la Commission de la marine pour 1897 et demande à ses collègues s'ils acceptent que le projet de loi sur la demi-solde vienne en discussion le mardi 29 courant, ainsi qu'il a été convenu avec M. le Ministre de la marine.

La Commission approuve cette fixation.

M. le Président invite la Commission à statuer officiellement sur les demandes qui lui ont été soumises le 22 mai par les délégués des syndicats maritimes. Il fait connaître que le gouvernement repousse toute modification à la loi. Tel avait paru être jusqu'ici le sentiment des membres de la Commission individuellement consultés. Mais il est bon qu'ils se prononcent officiellement.

M. de Kerdel demande s'il est décidément impossible de leur concéder aux inscrits qui se livrent à la petite pêche.

M. Cholet répond qu'il n'y a pas besoin de leur rien accorder, attendu que leurs intérêts ne sont point lésés par la loi. Pour surseoir la réduction de leur temps de navigation à moitié, il faudrait qu'ils prennent la mer moins de 122 jours par an et qu'ils pratiquent la pêche dans un autre but que celui de vendre leur poisson. Ces deux conditions ne se réaliseront jamais.

pour les véritables pêcheurs. Elles ne concernent que des amateurs pour lesquels on ne doit éprouver aucun intérêt. En somme l'article 7, qui avait paru tout d'abord très menaçant pour les pêcheurs côtiers, est sans portée à leur égard. Jamais on ne trouvera l'occasion de leur appliquer. Leur navigation sera comptée en fait pour la totalité de sa durée.

M. Leherbel J'en suis fort aise. Reste à savoir s'il n'est pas possible d'altérer les dispositions de l'article 6, en ce qui concerne les inscrits des eaux fermées.

M. Cholet Les inscrits, de même que les pêcheurs côtiers, s'échapperont la plupart du temps, quoique moins souvent, à la réduction stipulée dans l'article 6. Cet article dispose en effet que seuls les inscrits naviguant exclusivement dans les eaux fermées verront leur navigation décomptée pour la moitié de sa durée. Cette expression "exclusivement" leur permettra très souvent d'échapper à l'application de la loi. Il leur suffira de puis être de temps en temps dans la zone maritimes des eaux, pour ne pas tomber sous le coup de l'article 6.

M. Astor Assurément ce sera facile pour ceux qui habitent la région voisine de la mer. Mais pour ceux qui résident assez loin dans l'intérieur des terres, l'article 6 s'appliquera rigoureusement.

M. le Président Sans doute. Mais ceux-ci sont peu intéressants, car ce ne sont point de vrais marins. De plus ils sont peu nombreux. Ainsi on calcule que, dans le sous-arrondissement du Hâvre, il n'y aura que 200 inscrits atteints par l'article 6.

M. Astor Dans le nombre il y aura peut-être des marins ou long cours ou de la grande pêche, de vrais marins par conséquent, qui se livreront à la pêche en eau fermée, faute d'une

autre occupation, dans l'intervalle de deux campagnes au
loin. N'est-il pas fâcheux de frapper ces hommes? Ne
pourrait-on faire une exception pour eux, s'ils justifiaient,
par exemple, qu'ils ne passent pas plus de deux ans à
naviguer en camp fermés?

M. le Président Les marins du long cours et de la grande pêche ne se recrutent
pas dans l'intérieur des terres. Ceux qui vivent dans ces parages
sont des marins d'eau douce. Ainsi les 249 inscrits au sous-
arrondissement de Hâbre atteints par l'article #6 sont presque
tous des habitants de Rouen, qui ne sont marins que de
nom. Ils exercent une autre profession et profitent simple-
ment de la tolérance des règlements actuels pour acquiescer des
droits à la demi-solde, en faisant semblant de naviguer. Leur
navigation se réduit à des promiscuités en barque sur la Seine.

Différentes observations sont ensuite présentées, par M. Allègre
sur la navigation de l'étang de Berre, par M. Cholet sur celle
de la Basse-Loire, par M. Delobean sur celle de la Gironde.

Finalement la Commission décide qu'il n'y a pas lieu de ~~demander~~
faire les articles 6 et 7 du projet de loi.

M. le Président fait alors observer qu'il sera peut-être présenté au cours de la
discussion en séance publique des amendements tendant à
modifier les dits articles.

La Commission ne peut pas, bien entendu décider à l'avance
qu'elle repoussera ces amendements, puisqu'elle ne les connaît
point. Elle doit se réserver de les examiner, s'ils se produisent.

M. Cholet dit qu'il a été averti que M. Monis avait l'intention
de demander, par voie d'amendement, que les anciens grades des
équipages de la flotte ne fussent pas assujettis aux réductions
spécifiées dans les articles 6 et 7.

M. le Président Cui prouverait que les adversaires de la loi, qui annonçaient vouloir en combattre le principe, se rendent compte de l'exagération de leurs premières demandes. Ils ne réclament plus qu'une exception aux articles 6 et 7, au lieu de proposer le rejet des articles eux-mêmes.

M. Delobean Pourrait-on accueillir l'amendement de M. Monis s'il était formulé à la tribune ?

M. le Président C'est difficile à dire à l'avance. Nous ne savons pas à combien d'inscrits ils s'appliqueraient ni l'augmentation de dépense qui pourrait en résulter.

La Commission examinera, s'il y a lieu, cette question.

M. Isaac demande si la loi sera appliquée de plein droit aux colonies.

M. le Président De l'avis du Conseil d'Etat, consulté officieusement, la loi ne s'appliquera aux colonies, que si le gouvernement en décide ainsi par décret. L'intention du ministre est de l'appliquer à certaines colonies et pas à d'autres. Ainsi il ne l'appliquera point en Indo-Chine, ce qui fait disparaître une difficulté qui a été soulevée l'an dernier, celle de savoir si les inscrits naviguant sur les rivières de l'Indo-Chine perdent la moitié de leur temps de navigation conformément à l'article 6.

M. Isaac L'avis du Conseil d'Etat est sujet à contestation. Il n'est pas de matière plus obscure que celle de la mise en vigueur des lois métropolitaines aux colonies. Je me réserve de questionner le gouvernement, lors de la discussion publique, sur la doctrine qu'il soutient à propos de l'application de la loi aux colonies.

La Commission s'entretient encore des contradictions que son projet pourra rencontrer en séance publique.

M. le Président estime que la Commission devra s'attacher à bien mettre en lumière les points suivants:

1^o Il s'agit de réprimer la navigation fictive, que tout le monde est d'accord pour condamner;

2^o La navigation fictive est déjà visée par la loi du 24 x^u 96 sur l'inscription maritime; mais les prescriptions de cette loi ne sauraient produire d'effet qu'autant qu'elles seraient complétées par le projet sur la demi-solde;

3^o Les inscrits jouissent ~~de~~ de privilèges considérables, indépendamment de la demi-solde. Ces privilèges et cette demi-solde sont depuis longtemps critiqués comme injustifiés, depuis l'extension de l'obligation du service militaire à tous les Français. Si les inscrits veulent les conserver, ils doivent se résigner à certains sacrifices, d'ailleurs exigés par la justice distributive.

4^o La liste des Invalides est obérée par le service des demi-soldes qui exige aujourd'hui plus de 10 millions de subventions, alors qu'il y a 20 ans la subvention de l'Etat ne dépassait pas 400.000^f.

M. M. Cholet et Alligé ajoutent quelques considérations dans le même sens.

M. Wjot de Fonteny dit qu'au début de l'examen du projet de loi, l'année dernière, on avait fait espérer que l'adoption du nouveau régime de la demi-solde procurerait des économies sensibles. S'il est vrai, comme on l'a expliqué tout à l'heure, que l'article 5 et l'article 7 ne s'appliquent qu'à un nombre restreint d'inscrits, que deviendra l'économie promise?

M. le Président Le Ministre a pu calculer avec précision que l'on pouvait compter sur une première économie annuelle de près de 170.000 francs. Il n'a compris dans ce calcul que les chefs de réductions susceptibles d'une évaluation certaine. Il reste, après cela, toute une série de diminutions qu'on ne saurait évaluer mathématiquement.

ment des aujourd'hui, mais qui monteront à un total bien autrement considérable.

En tous cas la loi aura pour effet d'écartier de la demi-solde et de l'inscription tous les faux marins, qui n'auront plus d'intérêt désormais à se faire délivrer des rôles, car ils auront peu de chances d'arriver à la pension, du moment qu'ils ne pratiqueront que des navigations restreintes.

La séance est levée à trois heures.

Le Président,

Le Secrétaire,

Le projet de loi sur la demi-solde n'ayant pu être discuté le 29 Juin, l'ordre du jour du Sénat étant très chargé, il a été renvoyé au Jeudi 1^{er} Juillet.

Séance du Jeudi 1^{er} Juillet 1897.

Présidence de M. Darby.

La séance est ouverte à deux heures 1/2.

Sont présents : M. M. Alligé, Astor, Darby, Cholet, Delbecq, Isaac, de Kerdel, Carlier et Veltin.

Excusé : M. Rouland.

M. le Président fait savoir que depuis la dernière réunion de la Commission, le Sénat a été saisi de plusieurs amendements au projet de loi sur la demi-solde. C'est pour examiner ces amendements que la Commission est réunie, car la discussion va s'engager tout à l'heure devant le Sénat.

Ils ont été préalablement soumis à M. le Ministre de la Marine, qui n'a pas eu parvoir s'y rallier. M. le Ministre a d'ailleurs consulté ses collègues, qui, à l'unanimité, se sont opposés à ~~la~~ toute modification du projet de loi.

C'est dans ces conditions que la Commission est appelée à délibérer sur les amendements déposés récemment.

Ces amendements sont au nombre de trois.

Le premier émane de M. M. Le Comte, Flandre et Richard Waddington. Il tend à modifier l'article 1^{er} du projet de loi, de manière à laisser subsister le rôle d'équipage au profit des "chalands, pontons et autres engins flottants exclusivement affectés aux entreprises industrielles dans les eaux maritimes."

Les deux autres amendements émanent de M. de Laroche. Ils tendent l'un à faire compter pour les 3/4 de sa durée la navigation en eau fermée ou à la petite pêche, l'autre à faire bénéficier les inscrits comptant dix années de grande navigation du droit de faire entrer en ligne de compte pour la totalité de leur durée toute leur navigation, quelles qu'elles soient.

Examinons d'abord le premier amendement.

à la suite d'un court échange d'observations, entre M. Cholet, Delolme et Allègre, la Commission est unanime à constater que l'amendement de MM. de Lour-Grandmaisons et Waddington créait un privilège injustifié au profit de la catégorie la moins intéressante des aspirants à la demi-solde, la navigation sur les chalands, pontons et autres engins flottants étant celle qui s'éloigne le plus de la navigation véritable. En conséquence l'amendement est écarté.

M. le Président invite ses collègues à délibérer sur l'amendement de M. de la... relatif aux 5/8 de la durée des rôles.

M. de Kerdel se déclare partisan de cette mesure. Ce serait une transaction honorable entre les partisans de l'abolition et ses adversaires. Si l'on accordait cette satisfaction aux sénateurs hostiles au projet de loi, ils retireraient tous leurs amendements et laisseraient voter ce projet, même avec le bénéfice de l'urgence, sans opposition.

M. Cholet Le dépôt de cet amendement prouve que nos contradicteurs se sont enfin rendu compte du bien-fondé des propositions du ministre de la marine. Au moment qu'ils admettent l'idée que certaines navigations ne doivent pas être en vue de la demi-solde pour la totalité de leur durée, c'est qu'ils reconnaissent que le principe des articles 6 et 7 est équitable. Il ne s'agit plus de l'un ou l'autre entre eux et nous que d'un désaccord sur une question de quotité.

Faut-il consentir à élever de la moitié aux trois quarts la réduction édictée par les articles 6 et 7? l'orateur ne le pense pas. La réduction de moitié n'est pas excessive. Il est bien évident que le long cours et la grande pêche valent, comme services et comme entraînement professionnel, plus du double de la petite pêche ou de la navigation en eau fermée. Il ne paraît donc pas qu'on puisse accueillir l'amendement.

M. Astor Sans doute. Mais il faut tenir compte de la nécessité où les marins peuvent se trouver par intervalles de servir quelque temps, soit à la pêche côtière, soit en eau fermée.

M. Alligre Cette observation ne s'applique pas à l'amendement que nous discutons. Elle trouvera mieux sa place à propos de l'amendement, qui attribue aux inscrits comptant un certain nombre d'années de grande navigation le droit de faire compter ^{toutes} leurs navigations pour la totalité.

Quelques observations sont encore présentées par M. Delobran, de Kerdel et le Président. Finalement la Commission repousse l'amendement.

M. le Président met en discussion le second amendement de M. de Larinty, relatif aux hommes qui comptent dix années de grande navigation.

M. Cholet fait observer que l'application de cette mesure créerait de nombreuses complications, car il faudrait distinguer sur chaque rôle les hommes appelés à en bénéficier et les autres. Il faudrait à chaque fois des justifications. Ce serait interminable.

M. de Kerdel Non. On pourrait ne faire le décompte fiscal qu'au moment de la liquidation de la demi-solde. Les navigations seraient, au fur et à mesure de leur accomplissement, comptées à chacun pour la durée intégrale au reduite portée au projet de loi. Puis, lors de la liquidation, ceux qui rempliraient 10 ans de grande navigation obtiendraient une bonification sur ceux de leurs services qui sont assujettis à une réduction.

M. Astor C'est affaire à régler pour l'administration. L'essentiel est qu'on ne frappe pas de réduction des hommes qui méritent d'être bien traités. Il y a parmi nos marins une foule d'hommes très entraînés,

ceux du long cours par exemple, qui, au retour d'une campagne possible, ~~exercent~~, ont besoin de repos. Pendant qu'ils se reposent, ils naviguent à la petite pêche ou en eau fermée. Si on ne leur décompte que la moitié du temps qu'ils emploient à naviguer de cette manière, on leur fait une tort sensible. C'est ce que l'amendement a pour but d'éviter. Aussi ne peut-on que en approuver le principe.

M. le Président

Si la loi était à refaire, on pourrait entrer dans cette voie peut-être. Mais si on entre aujourd'hui serait rendre nécessaire le renvoi du projet à la Chambre, et nul ne peut dire combien de temps il y séjournerait encore. Il y a déjà sept ans qu'il est en instance. Il faut aboutir.

M. de Kerdel

convient qu'il est désirable que la loi soit votée promptement, mais pour obtenir ce résultat il ne faut point sacrifier des intérêts respectables. On abuse un peu trop de l'argument qui consiste à dire qu'il ne faut pas renvoyer la loi à la Chambre.

M. Cholet

Il nous est difficile de consentir à une modification de la loi, alors que le ministre de la marine, avec qui nous avons jusqu'à présent marché d'accord, se refuse à tout changement ~~de~~, de l'avis du Conseil des Ministres.

La commission s'abstient encore de la question quelques instants. Puis elle repousse l'amendement.

En conséquence M. Cholet, rapporteur, reçoit le mandat de combattre toutes les modifications qui pourraient être proposées au cours du débat.

L' séance est levée à trois heures.

Le Président,

Le Secrétaire,

Le projet de loi sur la demi-solde a été discuté en première lecture les 1^{er} et 6 juillet 1897 et adapté sans modifications. Il a été définitivement voté dans la séance du 12 juillet sans changement.