

C-56

— 8 —

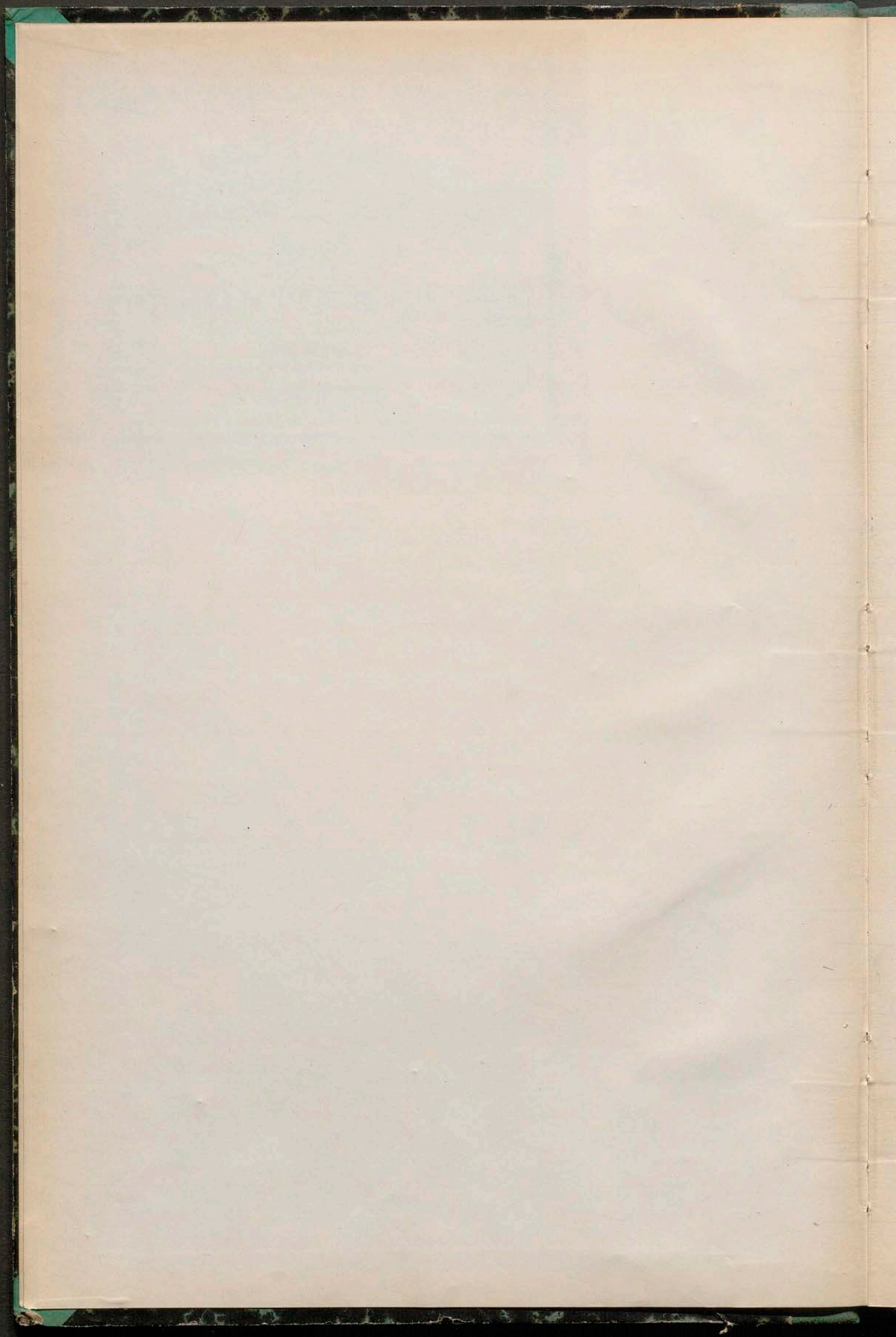
COMMISSION de la Marine.

(ANNÉE 1910.)

(Nommée le 27 janvier 1910.)

MM.

- | | | |
|------------------------|---|--------------------------------------------------|
| 1 ^{er} BUREAU | { | PEYTRAL.
Félix CRÉPIN. |
| 2 ^e BUREAU | { | AIMOND.
CHAUTEMPS |
| 3 ^e BUREAU | { | CUVINOT.
BEAUPIN. |
| 4 ^e BUREAU | { | HAYEZ.
HUGUET. |
| 5 ^e BUREAU | { | GENET.
Louis MARTIN. |
| 6 ^e BUREAU | { | Vice-Amiral DE CUVERVILLE.
CABART-DANNEVILLE. |
| 7 ^e BUREAU | { | D'ESTOURNELLES DE CONSTANT.
Etienne FLANDIN. |
| 8 ^e BUREAU | { | LOZÉ.
Louis PICHON. |
| 9 ^e BUREAU | { | Vice-Amiral DE LA JAILLE.
RIOTTEAU. |



1910

Sénat.

Commission de la marine.



Année 1910.

Liste des séances.

- | | |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 28 janvier. | Élection du Bureau. — Projets et propositions en instance. |
| 19 février. | Programme naval. — S ^e hydrographique. — Flôte de littoral. |
| 18 mars. | Pensions de demi soldé. — S ^e Hydrographique. — adjudic ^{on} de projectiles. |
| 2 avril. | Construction de 2 cuirassés. — Pensions de demi-soldé. |
| 5 Juillet | Inscription maritime aux colonies. |
| 24 novembre. | Inscription maritime aux colonies. |
| 6 Décembre. | Inscription maritime aux colonies. |

Composition de la Commission.

La Commission de la Marine, pour l'année 1910, a été élue par le Sénat dans ses Bureaux, le 27 janvier. Voici la liste de ses membres :

1 ^{er} Bureau.	MM. Peytral.	Félicy Crépin.
2 ^e -	Aimard.	Chautemps.
3 ^e -	Cuvinst.	Vieuchamp.
4 ^e -	Harpy.	Huguet.
5 ^e -	Genet.	Louis Martin.
6 ^e -	L'ami ^{al} de Cuviville.	Cabart-Danneville.
7 ^e -	d'Estournelles de Constant.	Flandin.
8 ^e -	Lozé.	Louis Pichon.
9 ^e -	L'ami ^{al} de La Gaille.	Priosteau.

Orsz des sénateurs ci-dessus désignés avaient fait partie de la Commission de 1909, savoir : MM. Peytral, Aimard, Cuvinst, Harpy, Huguet, Genet, l'ami^{al} de Cuviville, Cabart-Danneville, Lozé, l'ami^{al} de La Gaille et Priosteau.

Bureau de la Commission.



Elue le 27 janvier, la Commission s'est réunie le lendemain pour se constituer. Elle a formé son bureau de la manière suivante :

- Président M. Curvint.
- Vice-président MM. Peyrol et Cabat-Danneville.
- Secrétaires MM. Haffy et Louis Martin.

Le bureau se trouve composé de la même manière qu'en 1909, avec cette seule différence que M. Louis Martin, l'un des secrétaires, remplacé M. Gaston Mercier, qui ne fait point partie de la Commission de 1910.



Ministère de la marine.

Pendant toute l'année 1910 le ministère de la marine a été dirigé par M. le vice-amiral Boué de Lapeyrière, qui avait été appelé à ces fonctions le 24 juillet 1909, en remplacement de M. Alfred Picard, au moment de la formation du premier cabinet Briand.

Ce cabinet ayant été reformé le 4 novembre 1910, sous la présidence de M. Briand, M. l'amiral de Lapeyrière a été compris dans la nouvelle combinaison. Il a conservé son portefeuille jusqu'à la constitution du ministère Mercier, le 2 mars 1911.



Handwritten text at the top of the page, possibly a title or header.

Main body of handwritten text, consisting of several lines of cursive script.

A small handwritten mark or character, possibly a number '2'.

Second main section of handwritten text, continuing the cursive script.

Final section of handwritten text at the bottom of the page.

Présidences successives

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

La séance est ouverte à deux heures.

Présents: mm. Aimond, Beaupin, Cabart-Danneville, Chautemps, Crépin, Curvot, d'Estournelles, Flaudin, Genet, Hazy, Hugnet, Lozi, Louis Martin, amiral de La Gaille, Seytral et Louis Pichon. — M. Rioteau, excusé.

M. l'amiral de Cuverville, doyen d'âge, occupe le fauteuil.

I. Election du Bureau.

M. le Président d'âge. La Commission est unanime à désirer que M. Curvot, qui présidait la Commission de 1909, consente à conserver les mêmes fonctions pendant l'année 1910, malgré la lourde tâche que la loi des retraites ouvrières lui impose.

M. Curvot est réélu président par acclamation.

M. le Président d'âge propose ensuite que mm. Seytral et Cabart-Danneville, vice-présidents de 1909, ainsi que M. Hazy, secrétaire, soient également maintenus dans leurs fonctions.

Il en est ainsi décidé. La Commission complète le Bureau en nommant secrétaire, sans scrutin, M. Louis Martin, en remplacement de M. Gaston Méner qui ne figure plus parmi ses membres cette année.

M. le Président d'âge est persuadé qu'il exprime le sentiment de tous ses collègues en souhaitant que la Commission soit appelée en 1910 à travailler plus activement que l'année dernière, où, malgré le nombre et l'urgence des questions qui sollicitaient l'attention des amis de la marine, elle n'a eu que bien peu de projets à examiner.

Tous les membres de la Commission s'associent à ce vœu. M. le Président d'âge

cède alors le fauteuil à M. Curinat, qui vient d'être nommé président.

M. le Président

remercie ses collègues du nouveau témoignage de confiance qu'ils viennent de lui accorder. Il espère, lui aussi, que l'année 1910 sera une période de travail pour la Commission. On doit cependant prévoir que pendant les deux ou trois premiers mois de la session ordinaire, les réunions ne pourront pas être fréquentes, en regard à l'importance exceptionnelle des discussions que le Sénat est appelé à poursuivre en séance publique: retards annuels, tarif des Douanes, budget, etc.

II. Projets et propositions en instance devant la Commission.

M. le Président

pose en revue les affaires dont la Commission est saisie. Elle sont au nombre de quatre.

1. Proposition de loi de M. Cabart-Darnet sur la Service hydrographique de la Marine. — Cette proposition a été examinée en dernier lieu dans une séance qui a été tenue le 12 novembre 1909. On a reconnu la nécessité de confier avec le Ministère. Mais le 17 du même mois, M. l'amiral de Lapeyrière, qui avait été prié de venir s'expliquer devant la Commission, a demandé un sursis. Deux affaires graves — programme naval et projets de réforme — l'absorbent en ce moment d'une manière tellement exclusive, qu'il ne lui est pas possible de s'en détacher pour s'occuper d'autres objets. Il faut donc attendre.

2. Proposition de loi de M. Cabart-Darnet sur la vente des îlots du littoral. — Cette proposition, d'après ce que sait M. le Président, soulève quelques objections, non seulement de la part de l'administration maritime, mais de la part de ~~certains~~ ministres. Il sera nécessaire de provoquer un échange de vues avec le ^gouvernement.

3. Proposition de loi de M. Cabart-Darnet tendant à modifier la loi sur les pensions des inscrits maritimes. — Cette proposition est récente. Elle a été déposée le 12 novembre. Elle n'a pas encore été examinée. Il s'agit d'une rectification législative destinée à réparer q^l injustices.

4. Projet de loi portant organisation du corps du Commissariat de la marine.
 — Celui-ci est ancien. Il remonte au 3 juillet 1903. La plupart des membres de la Commission en connaissent la singulière histoire. M. Camille Pelletan, qui l'a déposé pendant son ministère, a déposé en même temps à la Chambre (8 juillet 1903) un projet connexe : "portant organisation du corps des administrateurs de l'inscription maritime." Or il est impossible de dissocier ces deux projets, car ils soulèvent une question préjudicielle et capitale, celle de savoir si l'on maintiendra la séparation des deux corps telle que l'a réalisée M. Lockroy, ou bien si l'on reviendra au régime antérieur qui comportait un corps unique pour les deux services. La méthode qu'a suivie M. Pelletan en déposant deux projets de loi distincts, l'un au Sénat, l'autre à la Chambre, a abouti à mettre l'une et l'autre assemblées dans l'impossibilité de rien voter. — (à titre de renseignement M. L'Union donne lecture d'un débat qui a eu lieu à ce sujet, le 23 janvier 1906, dans le sein de la Commission d'alors).

M. l'amiral de Courville rappelle que M. Pelletan, puis M. Thomson, entendus à ce sujet par la Commission, ont reconnu que les deux questions étaient étroitement liées. Ils ont même à peu près prouvé le retour au régime ancien. Il est en effet irrational d'avoir constitué un corps d'administrateurs de l'inscription maritime, soit-disant civil, et qui en fait s'occupe surtout du recrutement de la flotte, c. a. d. de questions militaires. La majorité d'ailleurs des intéressés n'est pas satisfaite du nouveau régime.

M. Cabot-Samuel ajoute qu'en outre ces administrateurs prétendus civils ont conservé l'état d'officiers. L'organisation envisagée par M. Lockroy n'a entraîné en somme qu'à des augmentations de personnel et à des complications administratives. On a séparé des services qui ne peuvent bien fonctionner que réunis et on a chargé les cadres.

M. Duprat estime que le statu quo ne peut se prolonger. Il faut en finir avec ces deux projets de loi. Ils doivent tenir une certaine place dans les projets qu'élabore le ministre actuel. Il faut l'interroger et lui demander de mettre la Chambre en position de statuer.

III. Projets et propositions pendant devant la Chambre.

M. le Président pense que la Commission doit aussi songer aux questions maritimes dont la Chambre est seule saisie jusqu'ici, mais qui viendraient devant

le Sénat à bref délai. Il en est plusieurs, indépendamment de celle de l'administration de l'inscription maritime, qui méritent d'être signalés.

1. Proposition de loi déposée le 21 janvier (et non encore distribuée) par M. Lamy, sur les pensions de demi-solde des inscrits. — Cette proposition est analogue à celle de M. Cabart-Danneville.

2. Proposition de résolution de M. Guilloteaux sur les syndics et gardes maritimes — La Commission de la Chambre a approuvé ce projet qui tend à améliorer le sort des agents envisagés. M. Guernier vient de déposer un rapport dans ce sens.

3. Projet de loi sur le recrutement de l'armée navale. — Ce projet est extrêmement important. Il modifie sensiblement les obligations militaires des inscrits et par suite le mode de constitution de nos équipages, ainsi que celui de nos réserves navales. Il date du ministère de M. de Lamoignon. Il a été repris et modifié par M. Pelléan. M. Thomson s'en est occupé aussi. Dans sa forme actuelle il remonte au 11 mai 1909.

4. Enfin il y a le "programme naval", dont le dépôt est imminent et qui excite d'avance un vif intérêt, dans le public autant que dans les Chambres.

M. l'amiral de Lamoignon appelle l'attention de ses collègues sur le projet relatif au recrutement de l'armée de mer. Il est regrettable qu'une telle question soit en suspens. La Commission devra demander au ministre d'en presser le vote. Les populations du littoral sont depuis 10 ans tenues dans l'incertitude, et les chefs de la marine, au moment où ils étudient des réformes, ont besoin de savoir sur quels équipages ils pourront compter demain. Le recrutement de nos marins est évidemment la base de nos institutions maritimes.

M. Armand croit que le programme naval est au moins aussi important. C'est au reste une question qu'on peut régler plus aisément et plus vite que celle du recrutement. Avant tout il faut des navires de combat. Notre flotte n'est que trop réduite. Nous n'avons pas plus de 15 cuirassés à envisager au feu. Et encore!

M. Seytral dit qu'après les catastrophes qui ont j'été dans le pays touché d'insubmersibles,

après que le Gouvernement lui-même a proclamé que notre organisme naval exige une réorganisation complète, il importe peu de se prononcer théoriquement en faveur de telle ou telle mesure. L'essentiel est d'agir et de réformer. Le nouveau ministre a été bien accueilli. Mais dans l'état actuel de la marine, quelles que soient l'expérience, la capacité, la puissance de travail de l'homme qui le dirige, il ne pourra rien que s'il est soutenu par le sentiment public et le parlement. Le premier soin de la Commission devrait donc être de se mettre en rapports avec l'amiral de Lapeyrière, d'apprendre de lui quelles sont ses vues, ses intuitions, ses projets, puis, si le plan du ministre paraissait répondre à la gravité des circonstances, d'arrêter avec lui une méthode de travail, et, cela fait, de l'appuyer énergiquement.

IV. Entente avec le Gouvernement.

La Commission, passé de nouveau en revue la liste des projets et propositions qui viennent d'être énoncés. Elle est unanime à reconnaître qu'elle ne peut se mettre à l'œuvre utilement, tant qu'elle ne se sera pas entendue avec le Gouvernement. Toute étude entreprise en ce moment risquerait en effet de contredire l'initiative du nouveau ministre et de troubler le plan de réorganisation naval qu'il élabore.

En conséquence, sur la proposition de M. Peytral, elle décide que son Bureau fera incessamment une démarche auprès de l'amiral de Lapeyrière et demandera à celui-ci d'accepter une entrevue avec la Commission pour une date rapprochée.

M. Chautemps

demande que le Bureau signale à M. le Ministre une question de plus grande importance. La loi qui régle le travail à bord des navires de commerce donne lieu dans l'application à des difficultés. Les bureaux de la marine, sous l'influence de certaines suggestions, se préparent à en aggraver les dispositions, au préjudice de l'armement national, par des décrets et des instructions. Il importe que le Gouvernement ne laisse pas ébraser l'armement qui n'est déjà que trop compromis.

La séance est levée à 3 heures.

Le Président,

Notes.

7 février 1910.

Le lundi 7 février, dans la matinée, le Bureau de la Commission a eu une entretiens avec M. le ministre de la marine, l'amiral Barre de Lapeyrière. Le Bureau a fait part au ministre des sentiments que la Commission avait manifestés lors de sa première réunion et du vif désir qu'elle a de se concerter avec lui.

L'amiral a fait connaître qu'il comptait déposer d'un moment à l'autre sur le bureau de la Chambre le projet de loi portant constitution de la flotte française. Ce projet n'a pas seulement pour but de déterminer le nombre et la nature de nos bâtiments de combat. Il trace les grandes lignes de l'organisation des forces maritimes du pays. C'est donc tout un programme. Il fournit à l'administration l'occasion et les moyens de s'entendre avec le Parlement sur toutes les questions importantes qui se rattachent à la défense navale de la France.

Le ministre, dès qu'il aura saisi la Chambre, se mettra à la disposition de la Commission sénatoriale pour conférer avec elle. L'entrevue, dont la date sera ultérieurement fixée, pourra avoir lieu dans le cours de la semaine prochaine.

9 février 1910.

Le projet de "loi navale" portant constitution de la Flotte" a été déposé sur le bureau de la Chambre le 9 février 1910. Dans les jours suivants, M. le ministre de la marine s'est entretenu avec M. le Président de la Commission et date a été pris pour le 19 février.

12 février 1910.

M. F. Laisières pose une question à M. le ministre de la marine, au sujet de la catastrophe du paquebot General Chanzy.

11

Séance du 19 février 1910.

Présidence de M. Curvilot.

La séance est ouverte à 2 heures 1/2.

Présents: MM. l'amiral de Luzeville, Cabart-Darnetville, Colquhoun, Curvilot, d'Estournelles, Genet, l'amiral de la Gaille, Flandrin, Louis Martin, Louis Richem, Peytral et Riottreau.

Excusés: MM. Arimond et Chautemps.

M. l'amiral Boni de Lapeyrière, ministre de la marine, assiste à la séance.

M. le Président remercie M. le ministre de s'être rendu si promptement aux désirs de la Commission. Il le félicite d'avoir réussi à mettre sur pied, en si peu de temps, le projet de recensement de la flotte. Mais ce document n'est pas encore distribué. L'exposé des motifs n'est connu jusqu'ici de quelques initiés. En conséquence la Commission sera reconnaissante à M. le ministre de lui en présenter un résumé. En regard à l'extrême importance du sujet, on pourrait y consacrer toute la séance de ce jour et remettre à un autre moment les autres questions dont il y aura lieu de s'occuper.

M. le Ministre répond qu'il s'est rendu au Luxembourg avec l'intention de fournir à la Commission les éclaircissements les plus complets. L'exposé des motifs du projet de loi a dû être abrégé. On ne pouvait donner dans ce document que des indications sommaires, certains détails, certains des vœux du gouvernement ne sont pas faits pour être livrés à la publicité. Mais les commissions constituant les deux Chambres ont le droit de tout savoir. Le ministre est prêt par conséquent à leur communiquer sa pensée tout entière. Si donc la Commission sénatoriale le désire, il va lui faire connaître les exceptions qui ont présidé à l'élaboration du projet de loi. Puis il donnera des éclaircissements sur la composition de nos forces navales telle que le projet la prévoit, ^{sur} l'organisation sur la défense des points d'appui de la flotte, sur les travaux à entreprendre dans les ports, etc.

La Commission est prête à entendre M. le Ministre.

I. Exposé du ministre.

1. Objet du projet de loi. — L'organisation, l'administration, le recrutement de l'armée de terre sont réglés en France par des lois. La marine vit encore sous le régime des décrets. C'est seulement depuis une dizaine d'années qu'on a compris la nécessité de donner pour base à ses services un ensemble de prescriptions législatives. Mais le Parlement n'a voté jusqu'à ce jour qu'un petit nombre de lois désirables. Il en résulte que notre établissement naval est à peu de chose près livré à l'arbitraire des ministres. Il subit en effet incessamment le contre-coup des fluctuations que l'instabilité ministérielle introduit dans la direction des affaires maritimes. C'est pourquoi il a toujours été si difficile au ministère de la marine d'avoir un programme et de s'y tenir. Pas un seul programme n'a été réalisé intégralement. On en vote un, on le met à exécution; mais bientôt survient un nouveau ministre qui le fait modifier ou l'abandonne. Il faut mettre fin à ces pratiques. Il faut qu'une loi détermine pour une assez longue période dans quel sens la marine doit orienter ses efforts et le poids des sacrifices. Alors tout le monde sera fixé et l'on pourra se mettre à l'œuvre sans crainte de voir le travail commencé rendu stérile par un brusque changement d'idées venant tout à coup surgir dans l'esprit d'un ministre, parmi ses collaborateurs ou au sein des commissions parlementaires. Tel est le premier objectif du projet de loi.

2. Principe du projet de loi. — Une armée, une flotte sont faites pour combattre. On n'est capable de bien combattre que si l'on est de force à attaquer l'ennemi. Une armée, une flotte, qui seraient constituées uniquement en vue de la défense, seraient des instruments de guerre insuffisants et impuissants. Toute organisation militaire doit donc être conçue en vue de l'offensive. — Dans les vingt dernières années la conception qui a prévalu chez nous, dans la marine, a été surtout défensive. On a commis là une erreur que nous payons cher aujourd'hui. On a dépensé des sommes énormes à créer des croiseurs, des torpilleurs en nombre immense. On a négligé la construction des grands navires de combat, oubliant que toute la stratégie navale se ramène à ces principes.

mote " être maître de la mer " et que pour être maître de la mer il faut des bâtiments de ligne. Ce n'est pas avec des torpilleurs et des croiseurs cytur - rapides qu'on peut battre une flotte ennemie ; c'est avec de grosses unités capables de détruire l'adversaire. — Nous devons revenir à cette idée. Nous sommes malheureusement les seuls à nous en être écartés. C'est pourquoi nos rivaux nous ont si fort distancés. Pendant que nous nous épuisions à créer des flotilles, eux créaient des flottes. Il nous faut maintenant refaire une flotte à la France. M. de Louman a commencé cette œuvre par la mise en chantier des 6 Patric ; M. Thomson a continué en obtenant des Chambres l'autorisation de mettre en chantier les 6 Santos. Mais ces 12 bâtiments, dont la moitié sont à peine mis sur cale, ne représentent qu'une que les deux cinquièmes de l'indispensable. Il y a donc un gros effort à entreprendre. Le projet de loi énonce cette doctrine que la France doit posséder une flotte offensive, que cette flotte doit être composée principalement de grosses unités, que tout le reste — bâtiments, effectif, approvisionnement, outillage des ports, dépenses annuelles — doit être subordonné à cette idée directrice.

3. Préparation du projet de loi. — Ces données ne sont pas l'expression des préférences de tel ou tel ministre. Elles découlent des études du Conseil supérieur de la marine, études entreprises sous l'administration du précédent ministre, M. Alfred Picard, et récemment achevées sous l'administration actuelle.

Le Conseil a procédé à un inventaire de nos forces. Il a déterminé à quels objectifs elles devraient être en état de suffire. Il en a déduit ce qui nous manque, dans quel délai nous devons nous le procurer, quels sacrifices sont pour cela nécessaires, comment enfin il est possible d'ajuster en cette circonstance les besoins, les ressources, l'échelonnement inévitable des opérations. Sauf sur certains questions, d'ailleurs secondaires, le Conseil a été unanime à recommander les solutions consignées dans le projet. Celui-ci offre donc au pays le maximum possible de garanties. Il est le résumé de l'expérience des hommes de mer les plus qualifiés. Le Parlement n'est pas ici mis en présence des concepts personnels d'un ministre ou d'un état-major ; il peut s'engager avec la certitude d'adopter le parti le plus raisonnable.

4. Analyse du projet de loi. — Le projet ne comprend que 11 articles, mais il dit tout ce qu'une loi peut dire dans une matière telle que celle-ci, où nécessairement on doit laisser une large part à l'initiative des hommes chargés de l'exécution.

Les sous-titres à eux seuls permettent de se rendre compte de l'esprit de la loi : Composition de la flotte. — Durée maxima d'existence des bâtiments. — Position d'armement des bâtiments. — Effectifs entretenus et effectifs de équipages. — Mentions et approvisionnement à entretenir. — Outillage des ports. — Crédits.

5. Composition de la flotte. — La flotte française doit être en mesure de satisfaire à quatre objectifs : guerre d'escadre dans les mers d'Europe ; — service des divisions navales hors d'Europe ; — défense du littoral ; — services spéciaux (écoles, hydrographie, surveillance de la pêche, transports). Le Gouvernement propose de la constituer comme il suit :

1		2		3		4	
Flotte de combat		Divisions lointaines		Défense sous-marine		Services spéciaux	
Cuirassés	28	Croiseurs	10	Sous-marins	94	Écoles.	} suivant les besoins
Éclairés	12	Avisos	} suivant les besoins.	Potiers de mines	4	Garde-pêches	
Contre-torpilleurs	52	Canonnières		} suivant les besoins	Dragues de mines	}	Transports
	92						

6. Services spéciaux. — Il n'y a pas à se préoccuper de la dernière de ces catégories de bâtiments. La marine dispose à l'heure actuelle de navires qui pour la plupart suffisent longtemps encore au service des écoles, de la pêche, de l'hydrographie et des transports. Lorsque ces navires seront à bout de bord, il sera facile de trouver, parmi les navires de combat devenus impropres aux opérations de guerre, des bâtiments susceptibles d'être adaptés à peu de frais à ces services accessoires.

7. Divisions lointaines. — On peut également négliger cette catégorie

de bâtiments. Non qu'ils ne soient nécessaires, mais nous possédons actuellement dans notre matériel flottant une vingtaine de croiseurs, dont beaucoup sont récents, grâce auxquels on peut pendant longtemps assurer le service des mers lointaines sans avoir à mettre en chantier d'unités nouvelles. Toute construction d'unités destinées à cet office est inutile avant huit ans. Pour le moment donc il n'y a point à s'inquiéter des besoins de cet ordre.

Reste à envisager la flotte de combat et les défenses sous-marines.

7. Flotte de combat. — Les progrès de l'architecture navale et de l'artillerie conduisent présentement toute les marines à ramener la composition d'une armée navale à trois espèces de bâtiments : le cuirassé, puissamment armé, fortement défendu, pourvu de combustible et de munitions de manière à tenir longtemps le large, doté enfin d'une vitesse d'au moins 20 nœuds ; l'éclairneur, navire plus rapide, capable d'exécuter des raids à grande distance pour reconnaître l'ennemi et porter les nouvelles, mais réduit par son armement à un rôle secondaire en cas de combat ; enfin le contre-torpilleur ou aviso-torpilleur, bref le torpilleur de haute-mer, assez fort pour affronter le large et les mers mauvaises, pour accompagner partout une escadre, pour assurer la garde des cuirassés contre les torpilleurs et les sous-marins ennemis,

L'expérience conseille d'autre part de ne pas multiplier les types de bâtiments. Tous les navires [maintenant] de guerre doivent être construits par lots similaires. Il en résulte de moindres frais d'études, puis que les études faites pour le premier bâtiment d'un lot servent pour ses frères, et de moindres délais pour la passation des marchés, puis que le premier marché sert pour les autres marchés similaires. Mais l'avantage que présente surtout ce mode de procéder c'est qu'il permet de constituer des groupes de navires homogènes, dont la puissance offensive et défensive, la vitesse, les qualités d'évaluation, bref les propriétés, sont les mêmes. L'instrument devient alors plus maniable dans la main du chef, et au point de vue administratif il est d'une gestion à la fois plus facile et plus économique, car on n'est pas obligé d'accumuler et d'entretenir pour 6 navires pareils autant d'approvisionnement que pour 6 navires différents.

C'est d'après ces deux données que le projet de loi règle la composition de notre future flotte.

8. Cuirassés. — Le cuirassé de grand tonnage est aujourd'hui ce qu'il était le vaisseau de ligne autrefois. Il est par excellence l'instrument de combat. C'est uniquement par lui qu'on peut se rendre maître de la mer, c.à.d. en chasser l'ennemi ou poursuivre malgré l'ennemi la liberté de ses communications maritimes. — Le petit cuirassé est partout abandonné. Il ne vaut pas ce qu'il coûte. Son rendement militaire est toujours faible. Au reste de nos jours il ne pourrait plus soutenir le feu des grosses unités modernes sans être immédiatement accablé. — La garde-côtes aussi a fait son temps. Aucun pays n'en construit; aucun en effet n'a les moyens de créer deux flottes, l'une pour garder le littoral, l'autre pour tenir le large. Construire des garde-côtes c'est d'impoverir double dépense pour n'avoir en somme qu'un tiers ou une moitié de ses navires propres à la vraie guerre.

La nouvelle flotte de la France doit donc être formée de grands cuirassés, rien que de grands cuirassés. Combien nous en faut-il? Si les marins ne consultaient que leur désir de voir le pays aussi puissant sur les mers qu'il l'a été autrefois, ils demanderaient une quarantaine de vaisseaux de cette sorte. Mais force est de compter avec le budget, avec les ressources du recrutement, avec les agencements de nos ports militaires, pour commencer tout avec les capacités productives de nos chantiers.

Le conseil supérieur avait demandé d'abord 36 cuirassés. Plus tard il a porté ce chiffre à 45. Mais le cuirassé d'aujourd'hui coûte de 50 à 60 millions. Celui de demain en coûtera au moins 65, sous peine de dévaluer des stocks à terre. On est donc obligé de se limiter. Le projet de loi fait descendre à 28 le nombre total des cuirassés que la France doit posséder et entretenir. On trouvera peut-être que c'est peu, si l'on songe que notre voisine l'Allemagne est en marche pour en avoir 42 à la date où nous ne pourrions nous mêmes en mettre en ligne que 28. Mais la construction et l'entretien de ces 28 navires représentent tout compte fait le maximum de ce que notre pays peut mettre à flot et maintenir en bon état d'ici 10 ans.

Si du reste ils sont aussi puissants que les plus puissants de l'étranger, s'ils sont bien préparés pendant la paix à leur rôle éventuel du temps de guerre, cet effectif suffit.

Le conseil supérieur a calculé que nous aurions besoin, en cas

d'hostilités maritimes, de deux armées navales, chacune de 12 cuirassés répartis en deux escadres de 6 bâtiments. Cela exige 24 navires, auxquels il faut ajouter un cuirassé de supplément par escadre, soit 4 cuirassés, pour subvenir au remplacement des indisponibles. ainsi s'établit le total de 28 cuirassés.

actuellement nous ne pourrions envoyer au combat, en fait de cuirassés capables de se mesurer avec l'ennemi, que 16 navires, dont 6 seulement, les 6 Patrie, sont tout à fait récents. Encore ne sont-ils pas des Dreadnought. Sur les 10 autres, le Suffren seul a une véritable valeur. Le Dromme date de 20 ans. Le Farriguilley, le Carnot, le Charles Martel, quoique un peu plus jeunes, sont à demi-démodés. Le Masséna et le Borel valent un peu mieux, mais pas beaucoup plus. Les trois Charlemagne, construits ensuite, ont toujours été faibles d'échantillon. D'ici cinq ou six ans la moitié de ces bâtiments auront terminé leur carrière. Aucun, sauf le Suffren et peut-être l'un des Charlemagne, ne sera encore en service dans 10 ans.

Si donc on se place par la pensée en 1919, et qu'on se demande quel effort la France doit s'imposer pour avoir alors les 28 cuirassés dont il est question en ce moment, on arrive à la conclusion suivante. En 1919 nous disposerons des 6 Patrie du programme Lanessan et des 6 Danton du programme Thomson, soit 12 cuirassés. Pour en avoir 28 à cette date il faut d'ici là en construire 16, et les construire en les échelonnant de telle manière qu'ils entrent en service au fur et à mesure que nos 10 vieilles unités actuelles disparaissent. On pourrait souhaiter davantage, mais les faibles contributions des pays ne le permettent pas.

Le budget de la marine est en 1910 de 371 millions. Si le Parlement vote la loi qui lui est proposée, il aura, dans les neuf années qui viennent, à le porter à 416, 428, 438, 453, 469, 459, 453, 449, 418 millions. On ne peut pas demander plus au pays.

Pour commencer le Gouvernement propose aux chambres, dès que le projet de loi sera adopté, d'autoriser la mise en chantier d'une nouvelle série de 6 cuirassés. Le type de ces navires est d'ores et déjà étudié. Les plans sont prêts. Les bâtiments projetés, au lieu de 15.000 tonnes comme les Patrie, de 18.000 comme les Danton, déplacent 23.500 tonnes. Ils sont supérieurs à tout ce que l'étranger a en chantier en ce moment.

m. le ministre fait connaître les caractéristiques de ces navires. Longueur : 165 mètres. Largeur : 27 mètres. Tirant d'eau : 9 m. 01. Déplacement 23.500 t. Vitesse : 20 nœuds théoriquement ; pratiquement on est sûr d'atteindre 21 nœuds. Moteur à turbines. Rayon d'action : de 2.800 à 3.400 milles. Artillerie : 12 canons de 30 en tourelles doubles ; 22 canons de 14 en casemates ; 4 canons de 47 m/m ; 4 tubes lance-torpilles sous-marins. Pas d'éperon. Ceinture cuirassée complète à la flottaison et ceinture légère au dessus ; 27 et 18 centimètres. Deux parts cuirassés. Cheminées blindées. Cloisonnement contre les avaries à la flottaison. Coût 65 millions ; 70 avec le stock d'approvisionnement à terre.

g. Croiseurs Cuirassés. Nous possédons en ce moment une belle flotte de 16 croiseurs cuirassés, dont deux, l'Ernest Renan et le Waldeck Rousseau, ne sont pas encore achevés. La Commission a certainement remarqué qu'il n'en a pas fait état dans les éclaircissements qui précèdent et que le projet de loi ne prévoit la construction d'aucun nouveau navire de ce type. En voici la raison.

C'est une question très controversée dans toutes les marines que celle de savoir si le grand croiseur cuirassé, tel qu'on l'a compris dans les dernières années, est un bâtiment vraiment utile. Il coûte presque aussi cher qu'un cuirassé, mais ne rend pas les mêmes services.

Sans doute il est plus rapide : il file de 3 à 5 nœuds de plus. Seulement il est moins armé, moins cuirassé, et avec les progrès récents de l'artillerie il ne peut plus figurer dans une ligne de bataille, même à 6000 mètres d'un cuirassé, sans risquer d'être écrasé. Et il ne rend même pas coup pour coup, puisque la puissance de ses canons est sensiblement inférieure à celle des gros canons des cuirassés.

Des lors est-ce la peine de fabriquer des bâtiments aussi coûteux pour un service qui se réduit à celui de l'exploration ? Des bâtiments de moindre tonnage, très rapides aussi, peuvent suffire à l'emploi.

Telle est du moins l'opinion de la majorité des armateurs. Il est vrai qu'à Anvers on continue à construire des croiseurs cuirassés à grand déplacement. Tel l'Hydonitabé. Mais nos voisins ne les destinent pas à la guerre d'escadre. Ils en ont besoin pour la protection de leur commerce et des routes de navigation. De même en Allemagne, où l'on en construit encore quelques uns, on paraît

surtout vouldrois les affecter à un service de croisière commerciale. Nous n'avons pas les mêmes besoins, si ce n'est à un faible degré. Aussi le Conseil supérieur s'est-il prononcé à une forte majorité pour la suppression des croiseurs cuirassés.

Il y a eu des opposants. Mais leurs objections se sont évanouies devant deux considérations décisives. Actuellement nous n'avons pas assez de cuirassés et nous avons trop de croiseurs cuirassés pour le nombre d'escadres que nous sommes en état d'envoyer à l'ennemi. Mettre en chantier des croiseurs c'est nous condamner à ne pas avoir les 28 cuirassés qui nous font besoin. D'autre part nos 16 croiseurs sont en grande partie récents, quelques uns même tout neufs. Rien ne presse. Si les idées changent, il sera temps dans six ou sept ans de revenir aux croiseurs.

+ 10. Eclaircisseurs. Le rôle dévolu jusqu'à présent aux croiseurs cuirassés semble pouvoir être rempli désormais par des navires de 10.000 tonnes seulement, filant 27 nœuds, légèrement cuirassés, munis d'artillerie moyenne, en un mot des navires plutôt protégés que cuirassés, assez résistants pour suivre une escadre ou la devancer par un impératif quel temps, assez armés pour ne pas craindre l'attaque d'autres bâtiments légers.

Des études ont été faites qui ont conduit à l'établissement d'un plan satisfaisant, dont la vitesse irait jusqu'à 30 nœuds. Mais le gouvernement ne propose pas quant à présent de construire des bâtiments de ce genre. Nos croiseurs cuirassés existants assureraient facilement jusqu'en 1919 l'éclairage des escadres.

X 11. Navires torpilleurs. Il a été dit que la composition de la flotte comportait 52 torpilleurs d'escadre. Il s'agit de bâtiments analogues aux contre-torpilleurs d'aujourd'hui et destinés à accompagner les cuirassés à la mer. Sans la pensée du Conseil supérieur nous n'avons pas besoin de nous presser pour en construire. Nous en possédons bien assez. Il en faut 12 par escadre, soit 2 par cuirassé. Pour les escadres de 6 cuirassés cela fait un effectif de 48, auquel on en ajoute 4 pour les remplacements éventuels. C'est un total de 52. L'opinion dominante est qu'il faut accroître leur tonnage, aller au besoin jusqu'à 800 tonnes, afin de les rendre plus habitables et plus stables à la mer.

12. Défenses sous-marines. A l'heure présente la défense des arsenaux, des points d'appui de la flotte et des grands ports de commerce est assurée — artillerie à part — par des torpilleurs, des sous-marins et des mines. Le développement de la navigation sous-marine et celui de l'emploi des mines est en train de modifier considérablement les doctrines qui avaient prévalu jusqu'à maintenant en matière de défense des côtes. Le projet de loi inaugure un nouveau système.

13. Torpilleurs de côtes — Le petit torpilleur de 60 à 120 tonnes, qui a eu une si grande vogue, apparaît maintenant comme une arme vieillie. On sait qu'il n'est plus possible, à moins de circonstances exceptionnelles, de l'utiliser de jour. On ne peut l'employer que la nuit, où les ténèbres lui permettent de se dissimuler. Encore risque-t-il d'être démasqué par les projecteurs de l'ennemi et mitraillé avant de parvenir à portée de lancement.

Le sous-marin au contraire peut agir de jour comme de nuit, et quand il navigue immergé il est invulnérable, même sans le canon de celui qu'il attaque. Puisqu'il en est ainsi, pourquoi entretenir deux flotilles, l'une de torpilleurs, l'autre de sous-marins, qui exigent des installations, du matériel et des approvisionnements distincts? N'est-il pas plus simple de n'avoir que des sous-marins pour utiliser la torpille?

Cette idée a rallié les esprits dans le Conseil supérieur. Il a été décidé que, tout en continuant à tenir en état les torpilleurs existants, nous n'en construirons plus de nouveaux. On les remplacera peu à peu par des sous-marins.

Au reste le torpilleur de côtes est une arme coûteuse. Il est fragile. Il dure peu et réclame de fréquentes réparations. Dans la manche et dans l'Atlantique, quand la mer est mauvaise, il ne peut sortir ou ne peut se livrer qu'à des lancements risqués. Le sous-marin, lui, moins fatigué par la lame, résiste mieux. Il se jure un mauvais temps en s'immergeant. Donc suppression graduelle des torpilleurs de côtes.

14. Sous-marins. Le projet prévoit 94 sous-marins. Nous en possédons déjà un bon nombre. Mais il faut en construire de neuf pour augmenter l'effectif actuel et pourvoir au remplacement progressif des unités en début qui laissent à désirer. En ce moment il y en a 30 en chantier.

On a reproché au Département de la marine d'avoir en ces dernières années perdu du temps pour la construction des sous-marins. Le grief n'est pas juste. Des hésitations étaient permises. On ne savait pas exactement quels étaient les types qui méritaient la préférence. Le ministre a eu raison de ne rien précipiter. On aurait aujourd'hui sur les bras bien des coques de maigre valeur.

On a jugé meilleur de pousser plus loin les études. On a fait venir des ports de jeunes officiers ayant la pratique des sous-marins. Leurs conseils ont été utiles. On a pu alors arrêter des plans qui seront adoptés sans peur. Il sera facile de rattraper le temps perdu.

La marine a besoin de deux sortes de sous-marins, les uns défensifs, les autres offensifs, ces derniers de plus grand volume et susceptibles de faire des raids au loin. Exemple: l'archimède.

On se propose de répartir ces petits bâtiments entre neuf stations, savoir: Dunkerque, Cherbourg et Brest, Quiberon et l'île d'Orléans, Oran et Bizerte, Toulon et les îles d'Hyères. Dans la manche et l'océan on ne placera que des sous-marins défensifs. Dans la méditerranée, on en mettra de défensifs et d'offensifs.

15. Mines. La question des mines immergées préoccupe les marins de tous les pays, depuis que la guerre russo-japonaise a fait reconnaître la terrible efficacité de ces engins. Il est nécessaire qu'une escadre puisse mouiller des mines aux approches d'un port ennemi. Il est nécessaire que nos grands ports puissent également en mouiller dans leur propre voisinage pour en écarter l'ennemi. Cela ne suffit pas, il faut qu'une escadre ou un arsenal soit en mesure ou de relever les mines immergées par ses soins, ou de draguer celles que l'adversaire a déposées dans un endroit déterminé. Les opérations exigent un matériel spécial et des bâtiments spéciaux.

Jusqu'ici à Cherbourg, à Brest et à Toulon, le port disposait des moyens de mouiller des mines. Il ne pouvait ni les relever méthodiquement, ni les draguer. Deux chalutiers ont été acquis au rabais pour pratiquer des essais à Brest. Le 1^{er} avril ces expériences seront terminées. On achètera alors deux chalutiers pour chacun de ces trois arsenaux et on les aménagera en ensigneurs. Deux bâteaux spéciaux ont été en outre commandés au chantier Normand. On étudie d'autre part la transformation de plusieurs castra-torpilleurs en mouilleurs et dragueurs de mines pour le service des escadres. Enfin la Foudre est en voie de transformation dans le même but. Le bâteau ne peut servir qu'en escadre. Il est trop long pour être employé sur les côtes.

L'administration de la marine a eu le tort de supprimer, il y a quelques années, la direction de la défense fixe dans les ports de guerre. On a transféré ses attributions au sous-chef d'état-major. Il est trop occupé pour y donner son attention. Aussi le service est-il fort mal en point. L'une des réformes en projet vise à centraliser ce service et celui des mines entre les mains d'un capitaine de vaisseau. Ce sera une amélioration réelle.

16. Outillage des ports. Les quatre ports de Cherbourg, Brest, Lorient et Toulon exigent des travaux depuis longtemps nécessaires et d'autres encore qui sont rendus indispensables par les dimensions des bâtiments en construction ou en projet. M. le ministre énumère brièvement ces travaux. La Commission aura par la suite l'occasion de s'en occuper, quand les crédits seront demandés au Parlement.

Les plus importants ont pour objet l'amélioration de la Penfeld à Brest, où les sinuosités du Chenal rendent dangereuse la manœuvre des longs navires d'aujourd'hui. D'autre part on prévoit l'établissement de 2 grandes passes neuves à Toulon, 2 à Bizerte, 1 à Lorient, en sus des 8 qui existent ou se construisent à Cherbourg, Brest et Toulon.

Dunkerque d'autre part exige une bassin spécial pour la défense mobile de la station. La marine de guerre gêne le commerce

Dans ce port ; elle y est elle-même gênée par tout le monde. Cette situation appelle un remède urgent.

L'heure s'avancant, M. le ministre se voit obligé d'abréger ses explications. Il se borne en conséquence à donner lecture à la Commission des articles du projet de loi qui ont trait à la position d'armement des navires, aux effectifs, à la constitution des stocks d'approvisionnement et de munitions.

Et exposé terminé, M. le ministre ajoute qu'il a le ferme espoir que le projet recevra du Parlement un accueil favorable. Il sera critiqué sans doute à certains égards, les uns le trouvant trop modeste, d'autres trop ambitieux. On s'accordera probablement à regretter l'accroissement des charges qu'il imposera au Trésor. La vérité est qu'il est un compromis entre les exigences de la situation internationale, les ressources financières dont on dispose et les moyens de production de nos chantiers. Il a du moins un mérite, c'est d'être la première tentative qui ait faite le Gouvernement pour soustraire la création de nos forces navales et leur entretien aux conséquences de l'instabilité des ministères et du flottement des théories. A ce titre il présente une garantie pour le pays.

M. le Président

remercie M. le ministre d'avoir bien voulu donner une telle ampleur à ses explications. La Commission lui en sait gré. Elle apprécie l'effort de volonté, les bonnes intentions et la clairovoyance dont le projet témoigne. Quelques parties du programme se discutent peut-être une mise au point. Mais l'ensemble donne l'impression qu'on entre enfin dans la bonne voie. La marine paraît décidément à la veille d'avoir une méthode et un but.

La Commission s'associe aux paroles de M. le Président. Plusieurs de ses membres manifestant le désir de demander à M. le ministre un complément de renseignements sur quelques points particuliers, la discussion est ouverte.

II. Echange d'observations.

M. l'arrivail de La Trille considère le plan présenté par le Gouvernement comme rationnel, mais il le regarde comme un minimum. Descendre au dessous du nombre de 28

cuirassés serait périlleux pour le pays. Il importera donc que le ministre ne se laisse pas ébranler par les critiques que son programme subira sûrement de la part de ceux qui se plaignent trop volontiers de l'exces des sacrifices que l'armée et la marine font peser sur les contribuables.

M. le ministre déclare que, lui aussi, est persuadé que les 28 cuirassés sont un minimum. Il ne les tient pour suffisants que sous une condition : à savoir que quand on les possédera, ils seront toujours prêts à entrer en action.

M. D'Estournelles se réserve, quand le moment sera venu, c. a. d. quand on demandera les ressources nécessaires aux constructions navales projetées, de faire entendre une fois de plus les doléances que lui a plusieurs fois déjà inspirées la folie des armements. Il ne demande pas le désarmement. Ce serait une folie d'une autre genre. Il réclame une entente entre les puissances, entente désirée par plusieurs d'entre elles, en vue d'arriver à limites et entraînement raisonnables.

M. le ministre De toutes les grandes puissances, c'est la France qui a fait le moins pour sa marine depuis 1900. Ce que veut entreprendre le Gouvernement se vise qu'à sauvegarder la sécurité nationale. Faire moins équivaldrait à désarmer. N'est-ce pas ainsi que du rang de seconde puissance maritime nous soyons descendus en quelques années au quatrième ?

M. Fayat désire savoir comment le Gouvernement entend engager les dépenses qu'il a prévues. Ces dépenses résulteraient-elles du vote du projet ? Ou bien le projet se bornera-t-il à tracer les grandes lignes de l'organisation nouvelle de la flotte, des lois spéciales devant ensuite intervenir pour autoriser les travaux et ouvrir les crédits ? Cette dernière solution paraît la vraie.

M. le ministre C'est en effet celle du Gouvernement. Elle est expressément indiquée dans le projet de loi. Ce projet voté, le ministre de la marine et celui de finances reviendront devant le Parlement et demandent, avec des crédits ^{spéciaux} ~~ordinaires~~, l'autorisation de mettre en chantier une première série de 6 cuirassés et d'entamer les travaux projetés dans les ports.

M. Bistram que doit-on entendre par crédits spéciaux ? Demanderons-nous au Parlement de ouvrir un budget extraordinaire ?

M. le ministre Nullément. Toutes les dépenses qui découlent du projet actuel seront imputées sur le budget ordinaire. C'est l'intention formelle du Gouvernement.

Mais comme il j'uge indispensable de commencer les travaux dès cette année et que le budget de 1870 est en cours d'examen, il faudra bien réclamer des Chambres un supplément de dotations qui s'incorporera au budget. Pour les années suivantes, les crédits nécessaires seront inscrits d'avance dans chaque budget. Mais le vote de la loi de principe constituera pour le Parlement une sorte d'engagement moral de voter les sommes voulues.

M. Louis Duchesne prie M. le ministre de préciser les travaux qu'il j'uge utiles à Brest. L'élargissement de l'entrée de la Penfeld est une opération qui s'impose. Mais le reste, en quoi consiste-t-il?

M. le ministre Pour la Penfeld, il y a une dépense de 8 millions à exécuter: dérochement, recèdement des angles rochers et d'une partie du château, bief redressement du chenal. — La rade abri en second lieu est trop ouverte. La houle s'y fait sentir fortement. Les grands bâtiments sont obligés de s'amarrer à quai, ce qui ne permet pas d'en loger plus de 9 dans l'enceinte dérivée par les jetées. Tous les autres navires sont alors obligés de mouiller en grande rade, où quand le temps est mauvais on ne peut les ravitailler. Il faut donc fermer la rade abri d'amont. Coût 1.200.000 francs.

En suite il faut améliorer les approches du magasin de munitions de la rivière de Landerneau. La jetée est insuffisante. Une escadre ne peut se ravitailler que par chalands. Il lui faut trois jours pour aller.

M. Guet s'étonne que rien ne soit prévu pour l'arsenal de Rochefort, double position vers le milieu du golfe de Gascogne est stratégiquement si heureuse. C'est le seul point du littoral où l'on puisse surveiller la côte, de Lorient à S. Sébastien.

M. l'ami de Lavenille estime que l'on aurait dû au moins faire figurer dans les prévisions la construction de la section de voie ferrée, qui doit relier la côte à la fosse d'Inet. Il s'agit d'un kilomètre de voie seulement. Il est vrai qu'il coûtera cher — 5 millions — à cause d'une digue qu'il faut construire. Mais le moyen de transport permettrait de ravitailler facilement une escadre stationnant à la rade de l'île d'Airy.

M. le ministre ne me connaît pas l'utilité de cette voie, mais il n'a pu la faire entrer dans son programme, pas plus qu'aucune autre opération pour l'arsenal de Rochefort, parce que les crédits ne le permettent pas. Il faut choisir entre éparpiller l'argent ou le concentrer. La sagesse est de porter tout l'effort financier sur les constructions neuves et les aménagements des ports qui produisent un effet utile très vite. Sans cette réserve, du reste, la question du chemin de fer mérite qu'on s'y arrête. Le département de la marine y songe, mais avec cette préoccupation de ne faire que ce qu'il faut pour les sous-marins et torpilleurs.

M. Crépin observe qu'on paraît vouloir à rien faire d'important pour les colonies.

M. le ministre non pas. Dakar, l'Indo-Chine continueront à recevoir sur les crédits annuels les dotations nécessaires. Mais on a voulu tout faire à la fois dans toutes les colonies, et on a égaré sans profit son argent.

Ainsi à Madagascar la défense maritime n'existe pour ainsi dire pas. On a créé à Diego-Suarez une station de torpilleurs. La houle y est si dure qu'ils peuvent à peine tenir la mer trois mois par an, et ils ne sont pas en état de lancer. à quoi les y maintenir? Il faudrait les remplacer par des contre-torpilleurs. Le mieux serait encore de ne pas construire cette station, d'en faire l'économie, et de se borner à défendre Diego par des mines. Nous devons tout sacrifier à la nécessité de nous préparer à une guerre en Europe.

M. le Président demande quand et comment le ministre espère mettre en chantier les 2 cuirassés de 23.500 tonnes dont il a parlé. La session est avancée, les élections générales doivent avoir lieu en mai. D'ici là le Parlement est surchargé de besogne. Le Gouvernement a-t-il obtenu de la Chambre actuelle le vote du projet de loi navale, puis le vote du programme des 6 nouveaux cuirassés?

M. le ministre Le Gouvernement regarde comme probable que la loi navale sera votée par la Chambre avant sa séparation. La Commission de la marine est disposée à en hâter le vote autant qu'il dépendra d'elle. Toutefois distinctement après le Gouvernement réélue l'autorisation de mettre

en chantier 2 des 6 cuirassés en 1910 - ils seraient confiés aux arsenaux - et peut-être celle de commander à l'industrie en 1911 les 2 suivants.

M. Cabart Darneville doute que la Chambre à la veille des élections générales trouve le temps de voter la loi navale, puis la construction de 2 ou de 6 cuirassés. Il y a aussi d'ailleurs une forte opposition au vote de ces lois dans le parti socialiste.

Une discussion s'engage à ce propos. Le sentiment presque unanime de la Commission est qu'il y a peu de probabilités pour que l'espoir du gouvernement se réalise. Le plus pratique serait d'incorporer à la loi de finances les crédits nécessaires à la mise en chantier des 2 premiers cuirassés, et de laisser à la nouvelle Chambre le soin de statuer sur la loi navale et sur le programme. L'urgence ferait probablement accepter les 2 cuirassés par la Chambre, sans l'adaptation préalable du programme.

La discussion est close. La Commission passe à un autre objet.

III. Service Hydrographique de la marine.

M. le ministre n'a pas voulu se rendre auprès de la Commission, sans avoir examiné d'abord au moins des questions dont le Directeur l'a entretenue il y a quelques jours. Son attention est d'abord portée sur la proposition de loi de M. Cabart-Darneville relative au service hydrographique.

M. Cabart-Darneville se préoccupe à juste titre de l'amélioration des cartes que le service géographique distribue aux navigateurs. Les cartes ne sont pas assez tenues au courant. Les accidents cités par l'honorable sénateur en sont la preuve. Il y a eu d'autres incidents à Madagascar. Il y a donc des mesures à prendre.

L'auteur de la proposition suggère une réorganisation du service hydrographique. Elle ne paraît ni nécessaire ni opportune. Le corps des ingénieurs hydrographes est admirable. Il ne faut pas le bouleverser, le détourner de sa mission scientifique pour des opérations que d'autres peuvent accomplir.

En somme ce que réclame M. Cabart-Darneville c'est une révision plus fréquente, une mise au courant plus rapide de nos documents cartographiques livrés au commerce. Les officiers de marine peuvent très bien être chargés des relevés nécessaires. Il serait fâcheux d'enlever à leurs recherches les ingénieurs hydrographes.

M. Cabart-Darnetville dit qu'il s'est rendu compte de certaines imperfections du texte dont il a saisi le Sénat. Il se propose de le remanier.

TV. Hôti du littoral.

M. le Ministre a également examiné la proposition de M. Cabart-Darnetville qui se rapporte à cet objet. La solution de la question soulevée a été en effet plusieurs départements ministériels. Les mêmes propos ont suscité certaines objections. M. le Ministre se promet d'en entretenir le Conseil et de demander le renvoi de l'affaire à l'examen d'une conférence interministérielle.

La Commission et M. le Ministre sont d'accord pour arrêter ici l'entretien. D'autres entretiens auront lieu ultérieurement.

M. le Ministre se retire après avoir reçu de M. le Président l'assurance que la Commission lui est reconnaissante de l'abandon et de la sincérité de ses communications.

La séance est ensuite levée à 6 heures.

Le Président,

Séance du 18 mars 1910.

- - -

Présidence de M. Fystal, vice-président.

La séance est ouverte à 2 heures.

Présents : M. M. Beaupuis, Cabart-Danneville, Crépin, amiral de Cuverville, Quest, Haye, Guquet, Flaudin, Louis Martin et Fystal.

Excusés : M. M. Cuniot et Armand.

M. le Président fait savoir que M. le Président Cuniot, empêché par d'autres devoirs, l'a chargé de réunir la Commission, afin que celle-ci s'entretienne, sur la demande de M. Cabart-Danneville, de deux objets urgents.

I. Pensions de demi-solde.

M. le Président rappelle que le Sénat est saisi depuis la fin de l'année dernière d'une proposition de loi de M. Cabart-Danneville, qui tend à rectifier les articles 2 et 8 ainsi que les dispositions transitoires de la loi du 14 juillet 1908 sur les pensions de la Caisse des Invalides de la marine. (Sénat, S. E. 1909. n° 267).

D'autre part la Chambre a adopté le 29 juin 1909 une proposition de loi de M. Maurice Colin qui tend à compléter la même loi.

Comme il y a urgence à ce que ces questions soient examinées avant la fin de la législature et, s'il y a lieu, réglées, M. le Président Cuniot a prie l'honorable M. Louis Martin d'étudier les deux propositions de loi et de présenter à la Commission un rapport préparatoire.

M. Louis Martin donne lecture d'un rapport sur la proposition de loi de M. Maurice Colin. Le rapporteur conclut à l'adoption du texte voté par la Chambre.

M. l'amiral de Cuverville fait remarquer que la proposition de loi paraît à première vue justifiée. Mais la question est neuve. Elle ne semble pas avoir été soumise à l'examen du ministre de la marine. Il serait bon de savoir jusqu'à ce que le service de l'inscription maritime ait fait connaître son avis.

M. le Président observe en outre que le vote de la proposition entraînera des dépenses nouvelles, qui paraît conduire à certains pensionnés un avantage excessif. L'avis du ministre compétent est néanmoins.

La Commission décide qu'il y a lieu de surseoir à statuer jusqu'à ce que M. le ministre de la Marine ait été consulté. M. Louis Martin est confirmé comme rapporteur, et son rapport est provisoirement approuvé sans condition de réserve.

M. Louis Martin donne lecture d'un second rapport, portant celui-ci sur la proposition de loi de M. Cabart-Danneville. Le rapporteur conclut à l'adoption.

Après échange d'observations, la Commission reconnaît que les rectifications qu'il s'agit d'apporter à la loi de 1908 sont justifiées. En conséquence le rapport est approuvé sous réserve d'une nouvelle lecture après quelques rectifications.

II. Service Hydrographique.

M. le Président informe ses collègues que M. Cabart-Danneville a obtenu de M. le Président du Sénat l'autorisation de faire imprimer en épreuves un nouveau texte du dispositif de la proposition de loi sur le service hydrographique. On se souvient que l'honorable sénateur avait annoncé l'intention, le 19 février, de remanier sa rédaction. Le nouveau texte sera envoyé à domicile à MM. les membres de la Commission.

III. adjudications de projectiles.

M. Haye appelle l'attention sur une pratique administrative de la Marine, qui est à la fois défavorable à l'industrie française et onéreuse sans profit pour le budget. La Marine a l'habitude de mettre en adjudication les lots de projectiles qu'elle commande à l'industrie par fourniture de 800 ou 900.000 francs, et parfois davantage. Un petit nombre de maisons peuvent soumissionner d'aussi gros lots. On écarte ainsi des adjudications les maisons moyennes. On laisse par conséquent les grandes maisons maîtresses du terrain et par suite des prix. L'Etat avec ce système paie plus cher que si, les fournitures étant divisées, la concurrence pouvait être plus étendue.

Mais ce n'est pas le seul inconvénient de son procédé suivi par la Marine. Ces grosses fournitures qui montent à un million ou chiffres ronds, sont-elles commandées en un seul lot et sont-elles essayées et reçues? Quand le fabricant présente ses obus à la livraison, on se borne à prélever sur le stock un ou deux projectiles qu'on tire immédiatement. Si l'expérience ne donne pas satisfaction, tout le

lot est rebute'. Il s'en suit que, pour un seul projectile defectueux, une fourniture d'un prix tres considerable, risque d'etre luee pour compte a l'industriel interese'. Naturellement, quand dans un marche un usinier court d'aussi grosses chances, il est oblige de s'en couvrir par une majoration tres sensible de ses prix. Pour cette seconde raison encore la maniere surpasse des abus.

Il serait facile de remédier à ces errements. Il suffirait de mettre en adjudications les fournitures par lots de 400 à 500.000 francs, et de prescrire des essais qui seraient moins aléatoires pour les fabricants. On obtiendrait certainement avec ces nouveaux errements des rabais de 20 ou 25 % plus élevés que ceux dont on se contente par force aujourd'hui. En même temps on doublait ou on triplerait le nombre des usines en état de fournir des obus, ce qui n'est certes pas à dédaigner.

M. l'amiral de Lamoignon partage la façon de penser de M. Haegy. Il y a certainement là une réforme utile à opérer. Il enverrait cela signalé au ministre.

M. Haegy dit qu'il a eu l'occasion d'en entretenir M. l'amiral de Lapeyrière, qui a promis de prendre des mesures dans le sens indiqué.

M. le Président conclut qu'il est certain qu'on trouvera la matière à des économies d'autant plus appréciables que le coût des projectiles augmente sans cesse. On en est maintenant à des obus en acier d'un prix très élevé.

La séance est levée à 2 heures 50 minutes.

Le Président,

Notes.

21 mars 1910.

M. Mouis dépose sur le bureau du Sénat le rapport sur le budget de la marine de 1910.

23 mars 1910.

D'après les instructions de M. le Président Loubet, des renseignements ont été pris au ministère de la marine et à la Chambre des Députés, sur le point de savoir si le projet de "loi navale" et le projet autorisant la construction de 2 nouveaux cuirassés viendraient en discussion avant l'expiration de la législature.

Le gouvernement continue à espérer que le projet de loi navale pourra être voté avant les élections générales, conformément aux conclusions du rapport déposé par l'honorable M. Chammet.

Quant au projet relatif aux 2 cuirassés à mettre en chantier en 1910, il vient d'être déposé le 21 mars. Le rapport sera déposé aujourd'hui par M. Chammet que la Commission de la Chambre a désigné comme rapporteur. Les conclusions sont favorables.

1^{er} avril 1910.

La Chambre ayant adopté le projet de loi relatif aux 2 cuirassés dans sa séance du 1^{er} avril, M. le ministre de la marine en a saisi le Sénat le jour même. La Commission sénatoriale de la marine a été aussitôt convoquée pour l'examiner et M. le ministre a été prié d'assister à la séance. Celle-ci a été fixée au 2 avril.

Séances du 2 avril 1910.

Présidence de M. Curviot.

La séance est ouverte à 2 heures.

Présents : M. M. Ainsard, Beaupin, Cabat-Sarnerville, Chautemps, Créqui, l'amiral de Cuverville, Curviot, D'Estournelles, Flandrin, Genet, l'amiral de La Ville, Loye, Louis Martin, Feytaud, Nicot.

Excusé : M. Haeg.

M. le Président.

La Commission connaît le but de la présente réunion. Il s'agit pour la Commission de mettre le Sénat à même d'examiner dans le plus bref délai le projet de loi, voté hier par la Chambre, qui autorise le Gouvernement à entreprendre en 1910 la construction de 2 cuirassés, qui doivent être l'amorce d'une nouvelle série de 6 bâtiments de ligne.

Le projet de "loi navale", dont M. le ministre de la marine nous a entretenus le 19 février, a fait l'objet d'un rapport favorable de M. Chammet en date du 23 mars, lequel vient d'être distribué. Mais il n'y a plus aucune chance, malgré l'optimisme que gardent encore certaines personnes, de le voir adopté avant la prochaine séparation des Chambres. Il ne pourra être examiné qu'après les élections législatives.

En attendant, le Cabinet sollicite du Parlement l'autorisation de mettre sans délai en chantier deux des cuirassés prévus par ce projet et par celui qui doit suivre en ordonnant la construction de 6 navires. Cette mesure est commandée par une urgente nécessité. Les armées de l'Est et de l'Orient vont manquer de travail. La Commission sera invitée à adopter le projet de loi et à en recommander le vote immédiat au Sénat.

I. Examen du projet de loi.

M. le Président

donne lecture des principaux passages du court exposé de motifs qui précède le projet de loi dont la Chambre a été saisie et du court rapport de M. Chammet. Il s'arrête ensuite aux caractéristiques des bâtiments projetés. La Commission en a déjà connaissance. Le ministre les a exposés le 19 février. De plus elle

sont relatifs à l'état H du budget de 1910. Les nouveaux navires sont très puis-
sants, puis qu'ils déplacent 25.500 tonnes, soit 5.500 tonnes de plus que le
Danton en ce moment en construction. La marine assure qu'elle pourra les
construire en trois ans. Le projet de loi lui en impose du reste l'obligation.

M. l'amiral de Cuverville Il ne peut y avoir aucun doute sur l'extrême urgence de ces mises en chantier.
Nous avons perdu l'Éna; il faut le remplacer. Depuis 1906 nous n'avons
entrepris la construction d'aucun cuirassé neuf. Cette situation devient inquié-
tante en face des progrès considérables réalisés par les marines rivales.
Quant au type des bâtiments proposés, il mérite toute approbation. Les 2 cui-
rassés demandés par le ministre l'emportent sur n'importe lequel des bâtiments
étrangers à flot ou sur cale ou même en projet.

M. Charbonnet appuie les observations de l'amiral. Nous avons dix cuirassés sur seize
qui vont disparaître assez vite. Il faut les remplacer. En construction deux
nouveaux n'est même pas assez.

M. Cabant Darnaud nous nous sommes laissés débarrasser par les autres pays. Le rapporteur du budget
de la marine pour 1910, l'hon. M. Moris, dit même dans le rapport
qui vient d'être distribué au Sénat que "la France est déclassée". Il ne
faut pas le laisser croire. — Personnellement l'orateur n'est point un
partisan des mastodontes. Il avait des réserves à faire sur l'exagération du
tonnage qu'on prétend donner aux nouveaux cuirassés. Mais le moment
n'est pas aux théories. Il faut construire à tout prix.

M. l'am^e de la Taille Il n'est que trop vrai que nous avons perdu notre ancienne supériorité
sur les marines allemande, américaine, japonaise; l'Autriche maintenant
entre dans la lice. Si la France ne veut pas laisser mettre en danger ses
intérêts et sa sécurité, il faut qu'elle suive le mouvement. Elle a malheur-
seusement attendu trop longtemps. Elle se rattrape par son ancien rang.

M. Charbonnet Nous avons une excellente artillerie navale. Nous sommes en avance
sur les autres nations pour la navigation sous-marine. Nos ingénieurs
sont les plus habiles à embrasser les diverses parties d'un grand navire. Ce
sont des motifs qui doivent nous soutenir et nous encourager. Nous pouvons
rattraper l'infériorité du nombre par la qualité.

M. Feytaud Il importait d'être fixé sur la valeur des l'artillerie des nouveaux
navires. Le tribunal du Sénat a entendu de plaintes amères sur l'état

de notre artillerie navale : poids, projectiles, boches à feu, méthodes de tir, tout a été critiqué. Au moment où l'on demande à la France de si grands sacrifices, la Commission a le devoir de s'assurer que toutes les mesures ont été prises pour assurer à la nouvelle flotte des canons dignes d'elle.

M. le Président.

M. le ministre nous éclairera dans un instant sur cette grave question. Un autre point préoccupe par le moment plusieurs membres de la Commission ; c'est la dépense. Chaque cuirassé coûte 65 millions ; 70, nous a dit en finissant M. le ministre, avec la valeur des stocks à tenir. Pour l'exercice 1910 il n'est demandé que 4 millions 500.000 francs pour les deux navires. Mais pour les exercices 1912 et 1913 la dépense s'élèvera à 42 millions au cours de chaque exercice. La vente des cinq navires condamnés doit, paraît-il, fournir au ministre des finances en 1910 un supplément de recette important, qui ne laisse aucun doute sur la possibilité de faire face aux $\frac{1}{2}$ de crédits que réclame pour débiter le ministre de la marine.

M. d'Estournelles

Tout le monde est d'accord aujourd'hui pour admettre qu'on ne doit plus construire de flotte d'échantillons. Les escadres doivent être homogènes, c.à.d. composées de cuirassés du même modèle. Le projet de "loi navale" a précisément pour objet de consacrer cette règle de bon sens et d'expérience. Or juste au moment où l'on proclame cette règle, on la viole en proposant de construire deux bâtiments qui ne se rattachent à aucun programme, puis que rien n'est voté, ni la loi de principe, ni la loi qui doit en ordonner la première application. Cette dérogation à un principe certainement juste est inexplicable. L'orateur n'entend pas s'y associer.

M. Armand.

Ces sont les circonstances qui nous obligent à procéder ainsi. Si l'on n'était pas à la veille des élections législatives, la "loi navale" serait déjà votée ou le serait en-jours-ci. La Chambre voterait également le programme des 8 nouveaux cuirassés. N'est-ce pas regrettable sans doute qu'on ne puisse suivre cette marche régulière. Mais peut-on, parce que la nécessité commande à s'en écarter inopinément, retarder la mise en chantier de 2 navires tant à fait rétrospectifs et s'exposer à laisser en chômage les ouvriers de Brest et de Lorient ?

M. l'amiral de la Taille

Si l'on attend pour entreprendre ces deux bâtiments, que les deux lois de principe soient votées, les plans seront dessinés au moment où on vaudra les mettre à exécution. Il faudra les recommencer. Ce sera un nouveau retard.

La Commission, avisée que M. le ministre est arrivé au Luxembourg, décide de

l'entendre immédiatement. En conséquence M. l'amiral Bore de Lapoyrière, ministre de la marine, est introduit.

II. Audition de M. le ministre.

M. le Président

met M. le ministre au courant des observations qui viennent d'être échangées, et le prie de faire connaître ce qu'il croit avoir à dire sur le projet de loi. L'impression est que la Commission met à examiner ce projet pourvu au Gouvernement carabin, elle est désireuse de l'appuyer dans la circonstance.

M. le Ministre

répond à la Commission sa vive gratitude d'un tel procédé. Il résume brièvement les considérations qui militent en faveur du vote immédiat de la loi et invoque à ce propos l'exemple des pays étrangers. Il passe en revue les caractéristiques déjà connues des nouveaux cuirassés, puis avise par M. le Président, que la Commission désire surtout des renseignements sur l'artillerie de ces navires, il entre à ce sujet dans d'assez longs développements.

Les 2 cuirassés à construire seront armés, comme on le sait, de 12 pièces de 305, de 22 pièces de 147, enfin de 6 pièces de 47 mm/m.

Cannons de 305. - Disposés par paires en 6 tourelles spacieuses, dont 2 à l'avant, 2 à l'arrière, 2 en abords de part et d'autre. - Cuirassement des tourelles 27 centimètres. - Appareillement de 100 corps par pièce au lieu de 80 sur les Danton. - Projectiles de 400 kilos dont les études sont terminées et qui vont être essayés. Grande puissance de perforation. Grande capacité. Charge à la mélinite. Les obus, préparés par le Conseil supérieur, sont supérieurs à ceux du calibre 340. Ils sont plus maniables que ceux de 440 à cause de leurs moindres dimensions. Rapidité de tir : 5 corps à la minute par tourelle, c.à. d. 1 corps $\frac{1}{2}$ par pièce. Matériel capable, théoriquement de mener, de supporter 700 corps par pièce. - 6 télémètres à bord.

Cannons de 147. - Disposés en casemates spéciales, pourvus de mezzanines mobiles avec l'affût, de manière à racheter la largeur d'ouverture des embrasures. A l'avant 6 pièces, en deux casemates, dont l'une à gauche, l'autre à droite. - Sur les flancs 12 pièces, en quatre casemates, dont deux à tribord, deux à babord. - A l'arrière 6 pièces en deux casemates. - Cuirassés de 18 cm sur les casemates, capables de résister même aux obus de 27 cm à la distance de 6000 mètres. - Une pièce de remplacement par 6 canons. -

affournis un nombre de 240 coups par pièce. — Le développement considérable de cette artillerie moyenne — les Dantow n'ont que de la petite artillerie en dehors de leurs 309 et de leurs 240 — assurent une supériorité de feu considérable aux norvégiens cuirassés.

Canons de 147 m/m. Il n'y a rien à dire de ces petits engins qui n'ont d'utilité que comme moyen de garde contre les torpilleurs.

Délai de livraison. La direction de l'artillerie affirme qu'elle pourra livrer l'artillerie de 2 navires par an, projectiles compris. Quelques essais sont encore nécessaires avant la mise en fabrication. Pour les projectiles les essais vont commencer. Pour les canons l'artillerie voudrait éprouver ses pièces à charge de combat dans une série de tirs. Les tirs à charge d'exercice ne servent en effet à rien comme démonstrations de la résistance des pièces. Seulement on doit se demander si on ne fatiguera pas prématurément le matériel avec des essais poussés à fond. Le ministre vient de donner l'ordre d'éprouver une pièce de 16 cm. à fond à titre d'expérience.

Différentes observations sont échangées entre M. le ministre, l'amiral de Cuverville et M. Chateaubriand au sujet des canons de 309. L'amiral est préférentiel du 360. Mais M. le ministre fait savoir que les études du 360 ne sont pas encore terminées et que la fabrication des pièces ne pourrait par conséquent être achevée pour l'époque où les deux cuirassés seront disponibles.

M. d'Estournelles réitère les réserves qu'il a précédemment formulées sur le défaut de méthode dans lequel on s'obstine. On promet de ne plus continuer que d'après un programme et tout de suite on engage une construction de 2 navires avant d'avoir un programme.

M. le ministre Il y a un programme, si un vote, du moins proposé; un programme dont toutes les parties sont arrêtées, car tout le plan et même les marchés sont faits. Nous en attachons un morceau prématurément, cela est vrai. Mais le Gouvernement, d'accord avec la Commission de la Chambre, est résolu à ne permettre les constructions ultérieures qu'en les demandant identiques aux 2 cuirassés d'aujourd'hui jusqu'à concurrence de 6 ou 7 navires. Il n'y a aucune chose par manque d'homogénéité.

M. le Président La Commission semble éclairée. Le débat est clos. Nous remercions M. le ministre.
M. le ministre de même.

III. Adoption du projet de loi.

La Commission délibère sur la suite que doit recevoir la discussion. Après avoir entendu M. Poytal, le Président, à l'unanimité et Chautemps, elle se prononce pour l'adoption du projet de loi. Elle décide ensuite que son rapport sera soumis dans le plus bref délai au Sénat.

Il est procédé à la désignation du rapporteur. M. Cabart-Danneville et Chautemps annoncent qu'ils sont prêts à donner lecture d'un rapport de séance suivante.

Par 6 voix contre 4 et 2 abstentions, M. Cabart-Danneville est désigné comme rapporteur. Il donne sur le champ lecture du rapport qu'il a préparé.

Le rapport est adopté avec une légère modification suggérée par M. le Président. Il sera déposé au cours de la séance publique de cet après-midi.

IV. Pensions de demi-solde.

M. Louis Martin fait part à la Commission du texte définitif du rapport qu'il a communiqué au cours de la dernière séance sur la proposition de loi de M. Cabart-Danneville.

Le rapport est approuvé. M. Louis Martin est autorisé à le déposer.

La séance est levée à 3 heures 45 minutes.

Le Président,

Notes.

2 avril 1910.

Le rapport de M. Cabart-Darnerville sur le projet de loi autorisant la construction de 2 cuirassés a été déposé le 2 avril 1910. — Sénat. 1910. S.O. n° 259.

A été déposé le même jour le rapport de M. Louis Martin sur la proposition de loi de M. Cabart-Darnerville modifiant la loi de 1908 sur les pensions de demi-solde (n° 240).

3-4 avril 1910.

Le Sénat discute et adopte le budget de la marine pour l'exercice 1910.

4 avril 1910.

M. Moris dépose sur le bureau du Sénat, l'avis de la Commission des finances sur le projet de loi autorisant la mise en chantier de deux cuirassés. (n° 246).

5 avril 1910.

Le projet de loi dont il vient d'être question est adopté par le Sénat, après une discussion à laquelle prennent part : MM. d'Estouville de Castant, l'amiral de Doué de Lauprère, ministre de la marine, Faissières, Cabart-Darnerville, rapporteur. Belou-Grandmaison, Riou, l'amiral de Lussville, Moris, Ainsand, Rouvier, président de la Commission des finances, Cochet, ministre des finances.

6 avril 1910.

adoption par le Sénat de la proposition de loi de M. Cabart-Darnerville, portant modification à la loi sur les pensions de invalides de la marine. (Rapporteur M. Louis Martin).

6 avril 1910.

Promulgation de la loi autorisant la mise en chantier de 2 cuirassés. (Officiel du 7)

31 mai 1910.

La Chambre et le Sénat se séparent. Les pouvoirs de la Chambre sont expirés. Les élections générales vont avoir lieu.

Séance du 5 juillet 1910

Présidence de M. Curvint.

La séance est ouverte à 2 heures.

Présents MM. Mearquin, Cabart-Danneville, Curvint, Crépin, Flandin, l'amiral de La Haye, Pignat, Pothreau et Loye.

Excusés: MM. Armand et l'amiral de Cuverville.

Inscription maritime aux colonies.

M. le Président

informe la Commission qu'il l'a convoquée pour qu'elle examine un projet de loi, déposé le 15 mars dernier sur le bureau du Sénat, projet qui a pour objet de modifier le fonctionnement de l'inscription maritime dans les colonies.

Ce projet a été déposé sur le bureau de la Chambre le 27 mars 1907, par MM. Thomson et Millier-Lacroix (Chambre, 9^e Lég., n^o 915). Il a fait l'objet d'un rapport favorable de M. Abel Bernard, le 17 mai 1907 (n^o 1362) et d'un avis favorable de la Commission du budget, en date du 24 mars 1908 (n^o 1822). La Chambre l'a adopté le 1^{er} mars dernier.

M. le Président donne lecture de ses dispositions.

M. Étienne Flandin

observe qu'il est difficile de préjuger ce que donnera la nouvelle organisation. Elle se charge les budgets coloniaux de certaines dépenses qui logiquement incombent à la métropole. En cela elle a sa raison d'être. Mais le service sera-t-il économiquement assuré?

M. Pothreau

croit que l'occasion serait bonne pour examiner une bonne fois si l'inscription maritime, telle du moins qu'elle fonctionne hors d'Europe, est une institution utile. L'honorable sénateur l'a toujours jugée pour sa part inutile, sauf à S. P. et Miquelou.

M. Crépin.

dit que sans doute il est permis de penser qu'elle appelle quelques réformes. Mais elle est nécessaire à la navigation marchande, qui sans l'inscription serait dans l'incapacité d'accomplir certaines formalités aux colonies et d'assurer la discipline de ses équipages.

M. Peytral

est d'avis qu'on ne peut statuer sur les simples applications consignés dans les documents distribués. Il faut entendre le ministre de la marine et celui des colonies.

La Commission partage ce sentiment. Elle ne croit pas devoir dire plus en rapport avec pour le moment. Elle reprendra l'examen de la question à la séance d'automne.

La séance est levée à 2 heures 55 minutes.

Le Président,

Notes.

12 juillet 1910.

La session ordinaire des Chambres est close.

25 octobre 1910.

Les Chambres se réunissent en session extraordinaire.

Séance du 24 novembre 1910

Présidence de M. Curvint.

La séance est ouverte à 2 heures.

Présents : MM. Cabart-Darnet, L'Amiral de Cuverville, Crépin, Curvint, D'Estournelles, Flandin, Hugué, Gent, Louis Martin, Louis Richard, Seytral et Riottaux.

Excusés : MM. Auzanet et Chautemps.

Inscriptions maritimes aux colonies.

M. le Président rappelle que le 5 juillet la Commission a tenu à l'étatue sur le projet de loi dont elle est saisie, en exprimant le désir de confier au sujet de cette affaire avec les ministres compétents.

M. Seytral s'est préoccupé de la question. Il est porté à douter de l'utilité et de l'opportunité de la loi. Le projet est présenté comme une mesure d'exécution d'une disposition insérée dans la loi de finances du 14 avril 1906, par conséquent comme une suite naturelle de cette loi. Mais on doit en réalité se demander si le législateur a eu raison de faire ce qu'il a fait en 1906, sans s'être rendu compte des conséquences de son acte. En tous cas il ne paraît pas évident qu'on s'y prend de la meilleure manière pour appliquer la décision de 1906.

M. Cabart-Darnet pense avec M. Riottaux, qui s'est maintes fois prononcé dans ce sens et qui connaît bien la question, que l'inscription maritime tend peu de services aux colonies. Il vaudrait mieux la supprimer que d'assurer le service d'une façon aussi précaire que le fait le projet de loi.

M. Crépin On peut l'alléger ; on ne peut pas la supprimer, ou bien alors il faudrait une refonte complète des lois et règlements sur la navigation qui supprimerait l'intervention en nombre de cas de fonctions maritimes de l'inscription.

M. l'Amiral de Cuverville L'inscription tend peu de services dans nos possessions lointaines, sauf à I. l'Inde et Madagascar, telle est la vérité. La suppression tout à fait serait néanmoins chose grave, non en ce qui concerne le recrutement des équipages, mais pour le fonctionnement des tribunaux maritimes et

l'accomplissement de certains actes qui intéressent les intérêts métropolitains navigent dans les mers lointaines. Il n'est pas possible de se pencher sur de pareilles questions sans se concerter avec les ministres responsables. On devrait donc revenir à l'idée admise le 5 juillet de conférer avec les ministres de la marine et des colonies.

La commission partage ce sentiment. Mais, les ministres de la marine et des colonies devant en conséquence être convoqués pour une date rapprochée.

La séance est levée à 2 heures 5/4.

Le Président,

Nota.

Le 29 novembre, conformément à la décision prise le 24 par la Commission, M. le Président Carnot a prié par lettre M. le Ministre de la Marine et des Colonies de vouloir bien se rendre au Sénat le vendredi 2 décembre ou le mardi 6 décembre. Cette date a été prise avec M. le Ministre pour la journée du 6.

Séance du 6 décembre 1910

Présidence de M. Lurmel.

La séance est ouverte à deux heures.

Présents M. M. Beaufray, Chauleps, Cabat-Danneville, Lammul de Cuverville, Lurmel, Flambert, Genet, Hagey, Lammul de la Jaille, Peytral, Pichon, Rivet. - Excuse M. Dupin.

L'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi sur la reorganisation du service de l'inscription maritime aux colonies. (Projet déposé à la Chambre le 27 Mars 1907, adopté par la Chambre le 1^{er} Mars 1910, déposé au Sénat le 19 Mars 1910)

M. le Président fait savoir que conformément au désir exprimé par la Commission le 24 novembre, il a prie M. M. les Ministres de la Marine et des Colonies, de venir conférer avec elle au sujet de ce projet de loi. Les mesures proposées paraissent en effet soulever des objections. M. Jean Morel ministre des Colonies et M. Guindhan sous secrétaire d'Etat de la marine, ont bien voulu répondre à la convocation qui leur a été adressée. Il conviendrait de les entendre immédiatement.

M. le Ministre et M. le Sous-secrétaire d'Etat sont introduits

I Déclarations du Gouvernement.

M. le Président. Le projet de loi a un double but. Il dispose d'abord qu'à l'avenir les dépenses de l'inscription maritime aux colonies seront en principe supportées par les budgets locaux, sauf subvention de la métropole s'il y a lieu. C'est là l'objet de l'art 1^{er}. Il édicte ensuite certaines mesures destinées à assurer, dans d'autres conditions que par le passé, le fonctionnement du service de l'Inspection. C'est l'objet des articles 2 et 4. Des doutes se sont élevés sur l'utilité réelle et l'efficacité pratique de ces mesures. La Commission désirerait des éclaircissements.

M. le Ministre des Colonies. Le Gouvernement ne pouvait se

dispense de saisir les Chambres du projet dont il s'agit. La loi de finances du 14 avril 1906 a décidé que dorénavant les charges résultant du service de l'inscription maritime seraient payées par les colonies, au lieu d'incomber au budget métropolitain. Or les budgets coloniaux, pour la plupart, sont incapables de faire face aux dépenses de l'espèce. Il a donc fallu demander au Parlement de décider que des subventions pourraient leur être attribuées. Voilà un premier point.

Le Gouvernement a dû d'autre part se préoccuper d'un autre besoin. Afin de restituer à la marine un certain nombre de fonctionnaires de l'inscription maritime qui sont détachés dans les colonies et dont elle peut difficilement se passer, il a prévu que le service de l'inscription maritime pourrait être confié dans nos possessions lointaines, sauf à S^t Pierre et Miquelon à des agents d'un autre service, par exemple aux officiers de l'intendance des troupes coloniales ou aux fonctionnaires civils appartenant à l'administration coloniale ou aux services locaux.

Mais ces agents ne pourraient remplir leurs missions s'ils n'étaient investis des pouvoirs disciplinaires et des autres pouvoirs pénaux que le décret-loi de 1852 et les actes subséquents ont confiés au personnel de l'inscription dans la métropole. Le projet stipule donc que les fonctionnaires appelés à l'avenir à assurer le service de l'inscription dans les colonies seront munis de ces pouvoirs.

Cette dernière disposition, en apparence secondaire, est peut-être celle qui a le plus d'importance. En effet, depuis 1906 le Gouvernement a progressivement réalisé la réforme dont il s'agit car ce moment, à la Guadeloupe, à la Martinique, à S^t Pierre et Miquelon. Mais les nouveaux chefs du service de l'inscription, dépourvus de pouvoirs suffisants sont hors d'état de remplir leur office. Ils n'ont aucun moyen de contrainte à l'égard des inscrits, ils ne peuvent présider les tribunaux maritimes commerciaux. Bref le fonctionnement de l'inscription est paralysé et la marine marchande a beaucoup à

souffrir de cette situation

Le vote de la loi est à cet égard tout à fait urgent. Les gouvernements ont unanimement à le déclarer. On ne peut maintenir plus longtemps l'état de fait provisoire et fâcheux, qui résulte des dispositions incomplètes adoptées en 1906.

M. le Sous secrétaire d'Etat de la marine. Le département de la marine est entièrement d'accord avec celui des colonies pour penser qu'une solution immédiate s'impose. Elle s'impose pour les raisons de service que vient d'indiquer M. le Ministre des colonies. Elle s'impose en outre pour une raison budgétaire. Le service est désorganisé faute de crédits suffisants. Il faut que la métropole se résigne à revenir en partie sur la solution de 1906, c. a. d. à reprendre à sa charge une portion des dépenses de l'Inscription, en accordant des subventions aux budgets coloniaux.

Les subventions sont prévues au budget de 1911. Mais pour que les Chambres les accordent, il est nécessaire que le principe en soit posé. C'est ce que le projet de loi a pour objet de réaliser. Il n'échappera pas au surplus à la commission que les mesures proposées constituent des simplifications de service destinées à procurer des économies.

II. Echange d'observations avec les ministres.

M. Rivotteau. L'inscription maritime a toujours coûté fort cher dans les colonies. Cependant, sauf à St Pierre et Miquelon, elle n'y a jamais rendu de services appréciables. En fait c'est un service qui est à peu près inutile et qu'il vaudrait peut être mieux supprimer, tout au moins pour ce qui est du recrutement de l'armée navale. Il suffirait ensuite de prendre quelques mesures propres à assurer l'application sur place des lois qui intéressent la marine de commerce.

M. Cabart Danneville. De deux choses l'une; ou bien l'inscription est inutile aux colonies, ou bien elle est nécessaire. Le projet de loi la regarde comme nécessaire puisqu'il la maintient en la réorganisant. Mais comment la réorganise-t-il? Il retire le service aux fonctionnaires spéciaux, expérimentés et qualifiés qui en ont le maniement pour le confier à des agents non préparés, impro-

visés, qui en seront chargés transitoirement. Ceci n'est certes pas d'une bonne méthode. Les agents qu'on se propose d'invoquer de cette mission conserveront d'ailleurs, la plupart du temps, leurs fonctions habituelles. Ils ne s'occuperont de l'inscription qu'à temps perdu. La marine n'aura d'autre part aucune action sur eux, puisqu'ils demeurent forcément sous l'autorité de leurs chefs naturels. Il est difficile d'attendre de bons résultats d'une pareille organisation.

M. L'amiral de Luverville. L'observation que faisait il y a un instant M. Rivoteau est exacte. Au point de vue militaire, l'inscription est de peu d'utilité aux colonies. Aux Antilles par exemple elle est purement décorative. La levée des inscrits ne se fait pas. Au Sénégal, on n'a pas besoin d'un service spécial pour recruter les quelques noirs qu'on utilise comme chauffeurs sur les bâtiments de la station.

Néanmoins l'inscription est nécessaire à certains égards dans l'intérêt de la navigation commerciale. Mais il ne paraît pas indispensable de légiférer sur cette matière immédiatement. Il serait plus rationnel de réserver la question pour le moment où les Chambres régleront le nouveau statut de l'inscription et le nouveau statut du commissariat.

M. l'amiral de la Faille. Le projet de loi ne modifie en rien le régime de l'inscription aux colonies. Il apporte seulement quelques changements à l'organisation du personnel dirigeant. Le projet a par conséquent très peu d'importance. Néanmoins ces dispositions ne seraient pas sans effet utile. La situation actuelle est gênante pour le commerce maritime.

M. le Sous-secrétaire d'Etat de la marine. Le département de la marine n'ignore pas que pour ce qui est du recrutement de l'armée navale, le fonctionnement de l'inscription a toujours été défectueux aux colonies. ainsi en 1905, sur 9920 hommes inscrits, 72 seulement se sont présentés à la levée. C'est cette constatation qui a provoqué l'insertion dans la loi de finances de 1906, de la disposition dont il a été parlé au début de la présente séance et qui a

fait naître l'idée d'une réorganisation.

Mais à côté du rôle militaire de l'inscription, ce service a un autre rôle à remplir. Celui-ci consiste à appliquer les lois qui intéressent la marine marchande. A cet égard, tout est en souffrance actuellement. Le projet de loi a surtout pour but d'apporter remède à cette situation qui ne peut durer.

M. le Ministre des Colonies On pourra sans doute modifier plus tard le régime de l'inscription aux colonies. Mais pour le moment, nous ne pouvons faire autrement que d'appliquer les lois organiques existantes. Pour les appliquer nous avons besoin de personnel et de crédits. Nous vous demandons le personnel aujourd'hui. Demain nous vous demanderons les crédits dans le budget de 1901. Il n'est pas possible d'ajourner ces mesures.

Différentes questions sont ensuite posées à M. M. les ministres sur certaines dispositions particulières du projet de loi.

M. Genet. D'après l'article 2 les fonctions d'administrateur de l'inscription pourront dorénavant être confiées, soit à des fonctionnaires civils, soit à des fonctionnaires de l'intendance des troupes coloniales. Il ne s'agit donc que d'attribuer au Gouvernement une simple faculté. La portée de la réorganisation en paraît sensiblement atténuée. - D'autre part on prévoit que ces agents seront placés hors cadres. S'ils sont placés hors cadres où sera le bénéfice? Il n'y aura pas de réduction d'effectif. Alors mieux vaudrait maintenir en fonction des administrateurs de l'inscription maritime, nécessairement plus compétents.

M. le Ministre des Colonies. Le Gouvernement appréciera s'il y a lieu de placer ces agents hors cadres. Cette mesure ne sera pas obligatoire.

M. le Président. Le texte de l'article 2 ne laisse pas le choix au Gouvernement. La mise hors cadres est forcée. Si non, il faudrait modifier la rédaction de l'article.

M. Peytral. C'est évident. Autrement on aboutirait à des créations d'emploi par voie détournée.

M. Rioteau. La colonie de S^t Pierre et Miquelon, la seule où l'inscription maritime fonctionne réellement et fonctionne dans l'intérêt principalement de la métropole, est éviscée depuis 1906 par les conséquences de la mesure qui a reporté sur les budgets locaux les dépenses du service. Elle paye de ce chef 27.000 fr. L'injustice est criante.

M. le Sous-Secrétaire d'Etat. C'est précisément pour y mettre fin que le Gouvernement demande par l'article 1^{er} à être autorisé à allouer des subventions aux colonies.

M. Chaubemps. On a dit tout à l'heure que l'inscription, en tant que service de recrutement local, n'est qu'un don aux colonies. Cependant on compte aux colonies un assez gros effectif d'inscrits locaux. Les inscrits à peu près fictifs doivent donner naissance à un certain nombre de demi-soldiers, qui émargent au budget comme pensionnés. Les gens sont donc pensionnés pour des services qu'ils ne rendent pas, du moins pour la plupart.

M. le Sous-secrétaire d'Etat. Assurément il y a les demi-soldiers. Mais c'est qu'il résulte de leurs décomptes qu'ils ont fait 200 mois de navigation.

M. l'amiral de Luverville. Reste à savoir comment sont calculés les périodes de navigation. Il doit se produire beaucoup d'abus.

M. M. les ministres se retirent, après avoir de nouveau signalé à la Commission l'impossibilité de conserver plus longtemps le statu quo.

III. Délibération de la Commission.

M. Rioteau. On abuse de l'argument qui consiste à dire qu'une solution est urgente. Elle n'est urgente qu'en un sens. Il faut que le Gouvernement finisse allouer des subventions au budget local de S^t Pierre et Miquelon. Mais c'est tout. Cette question peut se régler dans le budget de 1911. Pour le surplus la seule mesure à prendre serait de supprimer l'ins-

cription dans toutes les autres colonies, où elle n'est qu'une cause de
dépense sans profit.

M. Peytral. Nous avons à choisir entre trois solutions : rejeter le projet de
loi, l'adapter avec ou sans modification, enfin l'ajourner en renvoyant
l'examen de ses dispositions au moment où nous examinerons les trois
projets qui concernent l'un le recrutement de l'armée de mer, la réorganisa-
tion du commissariat, le troisième la réorganisation des corps des administra-
teurs de l'inscription maritime.

L'ajournement ne serait pas une décision franche. S'il n'y a rien à
faire, mieux vaudrait repousser le projet de loi. S'il y a quelque chose à
faire, il faut le faire tout de suite. La commission ne peut donc
choisir qu'entre le rejet de la loi et son adoption intégrale ou partielle.

M. L'amiral de la Faille. Le projet de loi n'a certainement pas grand
intérêt. Pourtant, il procurera, s'il est voté, un résultat immédiat qu'on
ne peut négliger. En ce moment certaines parties du service, parties
essentielle, sont paralysées. Il y a des colonies où l'on ne peut pas
constituer le tribunal maritime, faute d'un chef de service pour
présider cette juridiction. En outre dans ces colonies, quand passe un
bâtiment français, venu de la métropole monté par un équipage
métropolitain, si pour une raison quelconque, de discipline ou autre,
l'inscription est appelée à agir, on la trouve ou désarmée ou
désorganisée. Il y a certainement quelque chose à faire pour
remédier à cette situation. Faut-il pour cela adapter le projet
tel quel ? Faut-il le restreindre ou l'amender ? C'est une autre
question, mais on ne peut laisser les choses en l'état.

M. Peytral. On pourrait alors adopter les articles 3 et 4 qui ne
font pas de difficulté et réduire le 2^e à ce qui est nécessaire pour
assurer la partie indispensable du service.

M. Rioteau. En ce cas vous refuseriez toute subvention
aux colonies surchargées ? Ce n'est pas possible pour Saint
Pierre et Miquelon.

M. Hayes. La question des subventions peut se régler par
l'inscription d'un simple crédit au budget.

M. l'amiral de Lamoignon. Ce n'est pas sûr. La loi de finances de 1906 subsisterait sans changement, et elle exclut toute subvention. Donc le vote d'un crédit ne suffirait pas à priori.

M. le Président. La situation se résume ainsi. Elle a deux aspects: un côté organique et un côté budgétaire. Pour ce qui est de l'organisation, nous sommes en présence de dispositions légales qui existent et qui doivent être appliquées: recrutement de l'armée navale, discipline des inscrits, decriptes des marins de commerce, tribunaux maritimes etc. Ces dispositions ont été jusqu'en 1906 plus ou moins régulièrement observées. Depuis 1906 il semble qu'elles ne le sont plus du tout. Certains intérêts, tout au moins ceux de la navigation commerciale en souffrent, donc un remède est nécessaire. Il s'agit de le faire simplement provisoire.

Au point de vue budgétaire, nous avons à compter avec la loi de 1906, qui greve à l'excès différents budgets coloniaux. Il y a donc aussi une rectification à prévoir à cet égard.

Il ne paraît donc pas qu'on puisse refuser ou ajourner le vote de la loi. Toute la question est de savoir si on ne doit pas la modifier.

Après un échange d'observations auquel prennent part M. M. Charpentier, Genet, Cabart-Danneville et Pichon, la Commission, sans prendre de résolution formelle, se rallie à la manière de voir de M. le Président. Elle décide qu'elle reprendra à la rentrée de janvier l'examen du projet.

La désignation d'un rapporteur est ajournée à ce moment, sur la proposition de M. Flandin.

La séance est levée à 3 heures vingt minutes.

Le Président