

COMMISSION de la Marine.

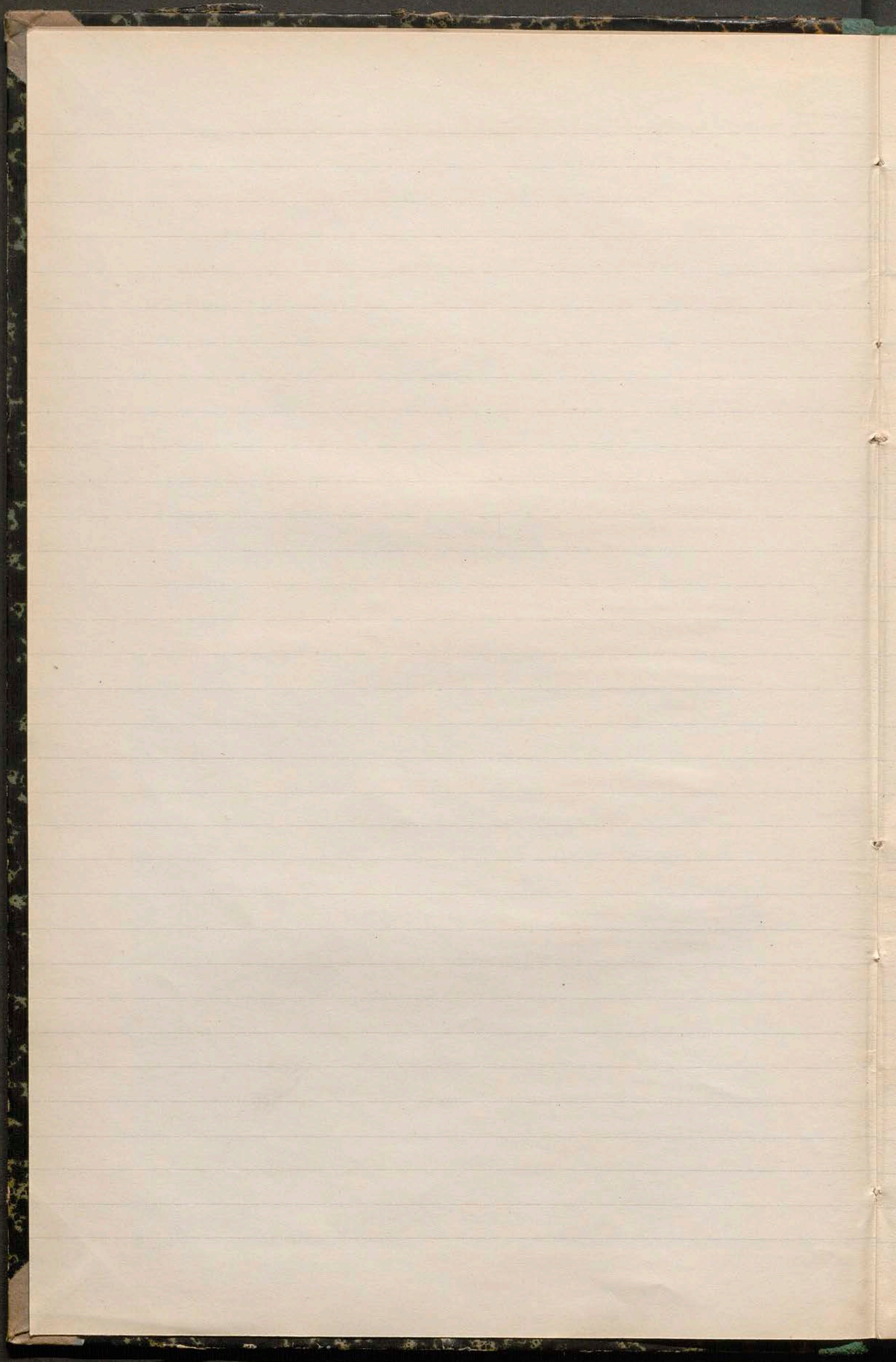
(ANNÉE 1912.)

0.56

(Nommée le 26 janvier 1912.)

MM.

- | | | |
|----------------------------|---|--|
| 1 ^{er} BUREAU.... | { | GENET.
DE LA BATUT.
BASIRE. |
| 2 ^e BUREAU.... | { | JOUFFRAY.
Amiral DE LA JAILLE.
Lucien HUBERT. |
| 3 ^e BUREAU.... | { | CHASTENET.
LE COUR GRANDMAISON.
AMIC. |
| 4 ^e BUREAU.... | { | POIRRIER.
OURNAC.
D'ESTOURNELLES DE CONSTANT. |
| 5 ^e BUREAU.... | { | HENRI-MICHEL.
HUGUET.
TRYSTRAM. |
| 6 ^e BUREAU.... | { | PEYTRAL.
PERREAU.
RINGOT. |
| 7 ^e BUREAU.... | { | CUVINOT.
POIRSON.
Comte DE SAINT-QUENTIN. |
| 8 ^e BUREAU.... | { | CHAUTEMPS.
Albert DECRAIS.
Louis MARTIN. |
| 9 ^e BUREAU.... | { | HAYEZ.
Honoré LEYGUE.
DELOBEAU. X <i>Labat Dannerville</i> |





Séance du Mardi 30 Janvier 1912

Présents M. M. Peytral, Denais, Chauteauf, Chastenet, Delobean, de la Batut, Honoré Leggère, Hagez, Luvinot, ~~de la~~ de la Gaille, Lucien Hubert, Bayrie, de Saint Quentin, Courmeau, Poussin, Poirier, Henry Michel.

Présidence de M. Delobean d'âge
M. Lucien Hubert secrétaire d'âge.

Electeur du bureau définitif.

Sont élus par acclamations

Président : M. Luvinot

Vice Présidents M. M. Peytral et de la Gaille

Secrétaires M. M. Louis Martin, Genet et Hagez.

M. Luvinot P^r remercie la Commission de la nouvelle marque de confiance qu'elle vient de lui donner. La Commission va être saisie prochainement du programme naval, elle sera unanime à vouloir l'examiner le plus rapidement possible.

J'espère, ajoute M le Président, que nous serons également bientôt saisis du projet de loi sur la réforme du mode de recrutement de l'armée de mer qui est destinée à nous donner des équipages exercés et à accroître les ressources de notre défense nationale.

M. Peytral appelle l'attention de la Commission sur l'intérêt qu'il y aurait à examiner une proposition de loi de M. Cabart Danneville et plusieurs de ses collègues relative à la visite à des étrangers d'îlots sur les côtes de Normandie ou de Bretagne

La Commission décide qu'elle examinera le projet
dans l'une de ses plus prochaines réunions.

La séance est levée

Le Président

[Signature]

3

Séance du Jeudi 7 Mars 1912

Présidence de M. Curion Président

Présents M. M. Curion : amiral de La Gaille, Hagey, Poisson, Chastenet-Arnac, Henry Michel, Chautemps, Delobean, Louis Martin, Genet, Barrie, Le Cour Grandmaison, Perreau, Ringols de Saint-Quentin, Decrais, Honoré Lepage.

Examen du projet de loi relatif à la
Constitution de la flotte.

M. le Président

Je vous ai réunis aujourd'hui pour commencer l'étude du projet de loi relatif à la constitution de la flotte. J'avais prié M. le Ministre de la Marine de notre réunion. Il m'a répondu qu'il ne pouvait venir au Sénat aujourd'hui mais qu'il nous demandait à être entendu par vos Mardi prochain à 2 heures. Je vous convoquerai donc à nouveau pour Mardi. Nous pourrions néanmoins aujourd'hui entendre les observations que nos collègues désireraient présenter *(Assentiment)*

M. Chautemps

A mon avis, notre examen devra être très rapide, car pour que les constructions dont la mise en chantier est prévue pour cette année puissent être commencées le premier mai il faut que le projet soit voté avant les vacances de Pâques. Il faudrait donc, autant que possible, éviter qu'il retournât devant la Chambre.

Il faut observer tout d'abord que le programme naval dont il sera la charte est un programme minimum. Etabli il y a quatre ans, avant que l'Allemagne et l'Angleterre n'aient commencé l'effort supplémentaire qu'ils ont fait depuis, ~~ce~~ ce projet n'aurait qu'un défaut aujourd'hui c'est de paraître insuffisant. Personne ne peut donc avoir la pensée d'en retrancher quoi que ce soit.

On est frappé, au contraire, de certaines lacunes qu'on y

constatés. C'est ainsi que n'y figurent pas de cuirasses croisées
de 2 à 2700 tonnes rapides et puissamment armés
tels que l'Allemagne et l'Angleterre en ont construit, de
même et ne prévoit pas de navires éclairés de 3 à 7000
tonnes assez forts pour pouvoir procéder à des explorations
lointaines et assez puissamment armés pour résister
aux attaques des autres torpilleurs. Ces deux points que
je signale en passant montrent qu'après avoir pourvu au
plus pressé nous devons arriver à prendre des dispositions
complémentaires. Le moment viendra d'y songer lorsque
le programme sera en cours d'exécution. Je dis en cours
d'exécution car par une disposition heureuse le projet
ne permet plus à la fantaisie ou à l'arbitraire d'un
ministre de l'interrompre: ce programme a un caractère
impératif et il faudrait une loi pour qu'on puisse le
suspendre ou le modifier. Auparavant une loi devant
chaque année autoriser la mise en chantier d'un certain
nombre d'unités, demain, autorisativement, les crédits
nécessaires à ces constructions seront inscrits au budget
c'est là une méthode heureuse et qui nous évitera les
à coups du passé si funestes à notre puissance maritime.

L'Allemagne, l'Angleterre, l'Autriche et l'Italie ont
depuis six mois entrepris de nouvelles constructions nous ne
pourrions rester en arrière; votons aujourd'hui le programme
qui nous est proposé: nous le compléterons plus tard.

Montrer la nécessité d'aller vite, indiquer que ce
projet de loi comporte seulement un minimum qui
devra être dans l'avenir complété par des adjonctions
de nouvelles unités voilà me semble-t-il les idées qui
devront être exposées dans le rapport qui va être fait.

Ce sont celles que j'y exposerais si le rapport
m'était confié ainsi qu'il y est songé un certain nombre
de mes collègues.

M. l'amiral de La Fayette

J'appuie les observations de M. Chambemps et, comme lui, je considère que nous nous trouvons en présence d'un programme minimum. Lorsque le précédent ministre de posa le projet de loi je lui fis remarquer que le nombre d'unités prévues me paraissait à peine suffisant. « Je le sais m'a! il répondit mais je ne puis faire plus: tout d'abord parce que nous ne pouvons demander aux pays un effort financier plus considérable et en outre parce que nous ne pourrions construire plus de deux cuirassés par an. Nous pourrions obtenir un plus grand nombre de coques, mais nous ne pourrions ni armer les navires, ni les approvisionner. Nous ne sommes pas suffisamment outillés. » Cette conversation date de deux ans. Je suppose que depuis les efforts nécessaires ont été faits pour augmenter notre production et que bientôt nous pourrions mettre chaque année trois cuirassés sur cale. Pour le moment, il vous faut voter le minimum qu'on vous propose et le plus rapidement possible.

Je voudrais mettre ^{en garde} M. Chambemps, s'il est votre rapporteur, contre une idée qu'il a eue tout à l'heure. Il vous a parlé de cuirassés croiseurs de 4 à 4700 tonnes. Nous ne pouvons avoir de navires d'un aussi fort tonnage étant donné la profondeur de nos ports. Déjà pour les éviter les cuirassés du type d'Antoine dans la rade de Toulon on est obligé de se servir de remorqueurs. Pour les cuirassés de 4800 tonnes on sera peut-être obligé de procéder à des dragages. Ceux de 4700 tonnes ne pourraient manœuvrer. Indépendamment de cette raison je ne suis pas personnellement favorable par les gros tonnages. Les cuirassés de 4200 tonnes me paraissent de bonnes unités: construisons-en beaucoup: le plus possible et le plus tôt possible. J'espère que dès l'année

prochaine on pourra en mettre en chantier régulièrement
trois par an.

M. Charbonnet - C'est ce que l'on fait cette année.

M. l'amiral de la Jaille - Oui mais je doute que la troisième soit armée en 3 ans.

M. Henry Michel - L'expérience nous prouvera si on peut le faire
et si la capacité industrielle de nos chantiers et de
nos arsenaux est suffisante pour faire face à cet effort
supplémentaire.

M. l'amiral de la Jaille - Il y a deux ans, le Ministre de la Marine, déclarant
que c'était impossible. Quoi qu'il en soit, l'essentiel
est que le programme minimum que nous allons voter
entre tout entier dans le programme futur quel qu'il
soit.

M. Henry Michel. - Le gros intérêt que présente à mes yeux le projet de loi,
c'est d'établir ne varietur le programme naval et de
le soustraire aux fluctuations des ministres et des minist-
ères. J'ai signalé à la tribune l'inconvénient de ces
programmes annoncés, puis interrompus. De pareilles méthodes
apportent le désordre non seulement dans les arsenaux
mais encore dans la comptabilité du département et
rendent impossible tout contrôle efficace du Parlement.
Lord Churchill le disait l'autre jour ~~en parlant de la~~
~~deuxième~~ en Angleterre: il faut procéder chaque année
à un effort normal, avec des plans bien déterminés
et établis à l'avance: en Angleterre on sait deux ans
à l'avance ce que l'on fera. Sur les chantiers de la Clyde
il y a aujourd'hui en construction 30 bâtiments dont
les caractéristiques ont été arrêtés il y a deux ans.

Le projet de loi que nous allons voter entre dans cette
voie: tout le monde doit en bénéficier et le pays
qui voit ses forces s'accroître régulièrement et les
arsenaux et l'industrie qui savent sur quel travail
ils peuvent compter.

M. Chaubemps.

En ce qui concerne la régularité des commandes, j'ai mis en lumière dans mon dernier rapport sur le budget de la marine que de sérieux efforts avaient été faits depuis deux ans et de précieux résultats obtenus.

Les efforts de l'amiral Parvi de Lapeyrière doublé de M. Louis directeur des constructions navales ont obtenu ^{réussi à ce} que on construisent plus vite et moins cher : La régularité des commandes et la finité des types ont permis aux industriels de consentir des prix moindres ce qui représente pour l'Etat une économie qui se chiffre par des millions. De ce côté l'amélioration est notable. où elle est insuffisante, c'est en ce qui regarde l'artillerie et les munitions : En effet et mes dernières visites dans les arsenaux m'ont permis de m'apercevoir nos stocks à terre ne sont pas au complet. A la suite de la guerre de Mandchourie on a constaté qu'il y avait une dépense de projectiles considérable et le stock à terre qui était auparavant égal à une fois et demi l'approvisionnement de bord a dû être porté à deux. Or actuellement le stock à terre n'atteint pas une fois et demi l'approvisionnement de bord. J'ai mis la Commission des finances en présence de ces constatations en même temps que je la mettais au courant de l'insuffisance de nos approvisionnements de poudre.

A l'heure actuelle également les rechargements d'obus pour les Patrie et la République ne sont pas achevés.

Nous avons cependant avec nos nouveaux obus une avance considérable sur l'étranger. Nous avons réalisé le type unique d'obus chargé à la mélinite. De cent pour 100 de nos obus sont chargés à la mélinite, alors que les navires étrangers n'en ont que 15%. Nous n'avons plus d'obus de rupture, de semi rupture, tous nos obus sont les mêmes et là où il frappent, comme sur superstructure leurs effets sont terribles. On n'a ainsi pas

besoin de choisir le projectile qu'on veut lancer ou voler
soit on veut approvisionner le navire on prend dans le
tas.

Je dois reconnaître que si nos stocks de terre sont insuffisants
les approvisionnements de bord sont complets; il nous
faut donc faire des efforts ^{pour} terminer les premiers et maintenir
l'avance considérable que nous avons sur les autres puissances
maritimes.

M. le Président. Nous sommes tous d'accord pour reconnaître l'urgence
de voter le projet et personne ne songe à le combattre.

M. l'amiral de la Jaille. J'insiste sur ce point que ce n'est qu'une annonce.
Il y a cinq ans déjà le conseil supérieur estimait que
45 cuirassés nous étaient nécessaires pour recevoir notre
puissance sur mer. En présence des efforts faits par les
autres nations, il nous faudra venir à ce chiffre de 45
cuirassés. De fort bons esprits avaient naguère estimé
que 28 cuirassés suffisaient; je ne crois pas qu'ils persistent
encore dans cette opinion.

M. le Président. C'est à moi que vous faites si courtoisement allusion.
Il y a cinq ans en effet j'avais soutenu ce chiffre de
28 cuirassés, non pas par ce que je le trouvais suffisant
mais parce que je savais que nos arsenaux et l'industrie
ne pouvaient en construire et armer davantage, mais
dans ma pensée l'avenir était réservé. J'ajoute qu'il y
a cinq ans je demandais que l'on commençât cette
construction méthodique de 45 cuirassés tout de suite.
Si on l'avait fait alors, aujourd'hui l'industrie et les
arsenaux seraient sans doute outillés pour en construire
davantage. Vous voyez donc qu'en fond nous
sommes d'accord.

M. Henry Michel. Nous devrions évidemment augmenter ce chiffre de
45 cuirassés. Sans cela nous resterions bien en dessous
des autres nations. Il y a quelques jours les pourparlers

9
nous apprennent que lord Haldane était allé en Allemagne pour traiter de la question de la limitation des armements navals. Je ne sais s'il a réussi mais les apparences seraient pour nous faire croire qu'il a échoué. L'Allemagne, l'Autriche, l'Italie annoncent des constructions de cuirassés supplémentaires. Ce n'est pas tout: de même que l'Angleterre avait réuni dans la mer du Nord pour défendre ses côtes ses plus puissants unités, l'Allemagne pour répondre à cette concentration a rappelé dans la mer du nord la plus grande partie de sa flotte. Il ne faut donc nous laisser d'aucun espoir et construire une flotte puissante qui nous rende maître de la Méditerranée et assure la liberté de nos communications entre la France et l'Algérie.

M. Honoré Lepage - Je voudrais poser deux questions. On a parlé tout à l'heure de la fin du programme naval. On n'y pourra rien changer et il s'exécutera méthodiquement. Cependant si le Parlement refusait les crédits nécessaires aux constructions le Ministère aurait-il le droit de passer outre.

M. Chautemps - Naturellement non.

M. Honoré Lepage - Par suite du programme vous entendez ceci: que les Ministres n'y pourront rien changer sans le Parlement.

M. Chautemps - Parfaitement. Il faudra une nouvelle loi pour le modifier.

M. Honoré Lepage - Seconde question: M. Chautemps nous a dit tout à l'heure que nous avions réalisé l'unité de nos obus. On prend dans le tas à-t-il dit et on approvisionne les pièces. Cette manœuvre si simple va se trouver compliquée puis que sur les nouveaux cuirassés on va mettre des canons d'un nouveau calibre plus fort que l'ancien.

M. Chautemps - Quand j'ai parlé d'un type unique d'obus j'ai parlé d'un type unique par calibre naturellement.

M. Honoré Lepage - Bien, mais au point de vue des approvisionnements

ne pensez vous pas que l'existence de ces deux calibres : 305 et 340 va compliquer la situation ? Il faudrait que la supériorité du 340 fût démontrée et je demande que dans le rapport on nous dise pourquoi sur les nouveaux cuirassés on mettra du 340.

Pour moi la supériorité du 340 ne me paraît pas évidente, je crois d'ailleurs que le Conseil supérieur de la marine s'est prononcé en faveur du 305. Ce dernier calibre a l'avantage d'être connu, nos marins sont habitués à son maniement, il tue plus vite que le 340 ce qui est très important pour le repérage du tir, enfin à tirage égal on peut en mettre plus sur les navires. Si on ne veut pas augmenter le nombre des canons tout en augmentant le tirage on peut augmenter la vitesse du navire si importante dans les opérations de concentration d'une flotte et pendant les diverses phases d'un combat. A Tsou Shimee c'est la vitesse de ses navires qui a permis aux Japonais de concentrer tout son effort sur la tête de la ligne russe. La vitesse permet enfin à une escadre moins puissante de se mettre à l'abri des coups d'une adversaire plus nombreuse. Je demande les raisons pour lesquelles on augmente le calibre ce qui me paraît constituer un avantage problématique, alors qu'il eût mieux valu augmenter la vitesse avant tout.

M. le Président

C'est une question qu'il vaudra mieux je crois poser au ministre de la Marine M. Loubet. L'opinion de l'un quelconque d'entre vous, si autorisée soit-elle, ne vaudra pas celle du ministre responsable.

M. Chaumont

Je partage l'avis de notre Président. M. Leygue devra poser sa question à M. le Ministre de la Marine. Néanmoins si vous le permettez je voudrais lui répondre quelques mots.

Je ne crois pas qu'une dissertation sur les avantages

respectifs du 305 et du 340 soit à sa place dans le rapport qui va être fait sur le projet de loi relatif à la constitution de la flotte nous n'avons qu'à ^{émettre que} ~~émettre~~ un point : le nombre d'unités indispensables pour former une flotte digne de la France. Quant à l'armement c'est au ministre et aux techniciens qui l'entourent à en fixer la composition.

Ici dit, je dois avouer que je partage un peu l'avis de M. Honoré Lepage. En dehors de ce fait que les autres nations ont adopté le 340 ou même des canons de plus fort calibre je ne vois pas de bonne raison pour abandonner le 305. A 6000 mètres le 305 perce tous les cuirassements, à 7 et 8000 mètres il a encore des effets très utiles. A 9 et 10000 mètres je le reconnais le 340 reprend ses avantages mais de l'avis même des officiers de marine à 9 et 10000 mètres on ne voit plus le but. Donc aux distances raisonnables de tir le 305 a un effet utile sur presque toute la cible.

L'amiral Le Bris que je voyais dernièrement en s'expliquait qu'à plus de 6000 mètres c'est très exceptionnellement que les coups portent sur la ceinture cuirassée dont l'épaisseur est de 30 centimètres. Or jusqu'à 9000 mètres le 305 perce ~~tous~~ les cuirassements inférieurs à 28 centimètres. C'est dire en somme que presque tous les coups qui atteignent le but sont bons surtout avec le type d'obus que nous possédons. Et le 305 a cet avantage c'est de pouvoir tirer en un même laps de temps plus de coups que le 340.

J'ai démontré dans l'un de mes derniers rapports que nous, Danois, à toute distance n'aurions rien à redouter mais qu'à 6000 mètres grâce à la rapidité et à l'efficacité de tir de leurs bouge 340 semblant leurs quatre 305 ils reprendraient l'avantage sur leurs adversaires qui se pourraient couvrir d'une véritable pluie d'obus. Il ne faut pas nous laisser séduire par le mirage des gros calibre. D'ailleurs le conseil supérieur de la

marine s'est prononcée en faveur des bœg. La seule raison de mettre des bœg sur les nouveaux cuirassés est que toutes les autres nations le font.

Mais je le répète je ne crois pas que cette question doive être traitée dans le rapport qui devra être très court se bornant à mentionner l'urgence du projet de loi et préparant l'opinion publique à un programme supplémentaire.

M. l'amiral de la Jaille - Vous avez parfaitement raison et je voudrais même qu'il fut voté par le Sénat sans discussion après une déclaration de votre Président affirmant la nécessité de l'adopter. Nous prouverions ainsi notre unanimité.

M. Genet

Je voudrais poser une question à M. le Ministre mais comme je ne serai pas là Mardi je prie M. le Président de la poser en mon nom. Il y a longtemps déjà que j'avais indiqué l'importance stratégique de la route des Indes pour le ravitaillement d'une flotte. Je vois avec plaisir que figure dans l'état C du projet de loi la construction d'un chemin de fer stratégique de Rochefort à Brest. La flotte n'aura ainsi pas besoin de remonter jusqu'à Rochefort pour s'approvisionner, mais il me semble que le complément indispensable de cette ligne stratégique est la construction d'un appointement à Brest. Je pense que c'est par erreur que cet appointement ne figure pas au programme.

M. le Président - Je poserai votre question, mardi, à M. le Ministre

Désignation des Rapporteurs.

M. Chautemps est désigné comme rapporteur
Communication

M. le Président

J'ai reçu de M. Pierre Baudin votre collègue, Président de la Ligue Maritime la lettre suivante:

Monsieur le Président

J'ai l'honneur de vous présenter un vœu émis par le Comité de la Ligue française maritime dans sa séance

Des 7 février 1912.

La Comité de la Ligue maritime, considérant que la centralisation des services de la Marine de commerce est une des conditions essentielles du relèvement de notre marine, émet le vœu :

que sans porter atteinte au statut des inscrits maritimes, on réalise immédiatement la concentration aussi complète que possible de tous les services de la Marine de Commerce actuellement répartis entre plusieurs départements ministériels.

Que l'organisme nouveau, sous Secrétariat ou Direction générale, à créer en vue de cette concentration, soit constitué quel que soit le Département auquel il sera rattaché, dans des conditions telles qu'il puisse traiter les questions maritimes commerciales dans leur ensemble, et dans l'esprit le plus pratique et le plus large. »

M. le Président

Nous ne pouvons que prendre acte de ce vœu car nous ne sommes saisis d'aucune proposition. Il appartiendrait à M. Pierre Baudin, si il veut que nous soyons appelés à délibérer de déposer une proposition de loi. (Assentiment)

La prochaine séance est fixée au Mardi 12 Mars pour l'audition de M. le Ministre de la Marine

La séance est levée

Le Président.

Lurion

le 22 septembre ¹⁹¹¹ et le Loubet mis sur cale à la même date a été lancé le 23 septembre 1911 soit au bout de 10 mois et 8 ou 9 jours. La situation est donc à peu près la même en France et en Angleterre. Les Allemands construisent un peu plus lentement. C'est ainsi que le Humburg cuirassé de 22.000 tonnes mis en chantier en avril 1909, n'a été lancé que le 25 juin 1910 soit au bout de 14 mois. Vous voyez donc que nous avons fait des progrès sérieux et nous n'avons pas dit je l'espère notre dernier mot. Le Danton était resté 18 mois sur cale et avait exigé 702.000 journées d'ouvriers. Le Jean Bart qui est de 23.500 tonnes au lieu de 18.000, n'a demandé que 637.000 journées d'ouvriers et n'est resté que 10 mois sur cale.

Les ouvriers des arsenaux ont évidemment besoin d'être tenus, il y a parmi eux quelques mauvais éléments, mais l'immense majorité ne demande qu'à travailler surtout si elle sent au dessus d'elle une administration juste et qui fait effort pour améliorer la situation des ouvriers. Je viens d'en avoir un exemple récent ^{lors} au ~~propos~~ de la dernière grève de Lorient. Au propos d'une futilité les ouvriers firent ce qu'ils appellent la grève des bras croisés: ils se rendaient sur le chantier mais ne travaillaient pas. Dès que je fus informé de l'incident je téléphonais au Préfet maritime pour que la journée ainsi inutilisée ne fût pas payée car j'estime que ce que le contribuable rémunère ce n'est pas la présence, mais la production. Quelques mauvaises têtes essayèrent de provoquer une grève générale. Si cette tentative avait réussi, j'étais décidé à fermer les arsenaux, et à ne les réouvrir qu'après avoir diminué les ouvriers peu nombreux qui étaient des éléments de trouble. La veille de la paye la question de la grève générale se posa: les ouvriers allèrent au vote: la grève ^{réunit} ~~obtint~~ dix voix!! Je crois qu'en étant juste on peut obtenir beaucoup des ouvriers.

M. Perreau

Et aussi en améliorant leur situation.

M. le Ministre

On a déjà fait beaucoup pour cela. Actuellement il y a cinq classes d'ouvriers, la 3^e touche 3⁵⁰. D'ici quatre ans tous les ouvriers débiteront avec un salaire de 4⁵⁰.

Deux semaines de congé payé par an et la retraite à 50 ans.

M. Chauteauf

Il est dans vos intentions d'abroger le décret de 1907, 20 ans. Quand cela sera-t-il fait?

M. le Ministre

J'ai en effet préparé un nouveau décret qui est actuellement à l'étude au ministère des finances.

Le décret de 1907 liait le ministre dans un trop grand nombre de cas; c'est ainsi que dans le conseil de discipline les représentants des ouvriers étaient en majorité, l'agent technique votait en effet toujours avec les représentants ouvriers, et le Ministre était lié par l'avis de ce conseil. C'est ainsi que je n'ai pu sévir contre des ouvriers qui s'étaient livrés hors de l'arsenal à des manifestations antimilitaristes. Cela est inadmissible. Dans le nouveau décret les représentants de l'administration seront trois et les représentants des ouvriers deux: il sera en outre bien spécifié que l'avis du conseil ne liera aucunement le ministre qui restera libre de sa décision; il y sera dit en outre explicitement que ce conseil pourra connaître de la conduite des ouvriers hors de l'arsenal. Comme ce décret contient d'autres dispositions relatives au salaire j'ai dû le soumettre à l'approbation de mon collègue des finances.

M. Chauteauf

Dans le nouveau décret vous supprimez deux classes d'ouvriers

M. le Ministre

Oui la 5^e et celle des ouvriers manoeuvres. Les derniers seront remplacés par les apprentis.

Les apprentis seront payés 1⁵⁰ au lieu de 0⁶⁰ cent. mais ils auront huit heures de travail plein.

J'en arrive maintenant aux modifications apportées au projet primitif du programme naval.

D'après le projet le programme comportait ~~une~~ ^{la} mise en chantier de deux cuirassés par an: une année les commandes étaient données aux arsenaux, l'autre année à l'industrie privée. Les arsenaux avaient donc une commande tous les 4 mois. Or nous nous sommes aperçus que les arsenaux pouvaient construire un cuirassé en 40 mois. Nous ne pouvions conserver notre personnel pendant 40 mois à ne rien faire. Ceci nous a amené à avancer les mises en chantier dans les arsenaux de 4 mois.

Nous avons en effet depuis quelques années considérablement amélioré notre outillage. La production a augmenté de 30% à Brest. L'atelier des bâtiments en fer produit actuellement 27 tonnes par jour au lieu de 20, et à partir de Pâques il donnera 30 tonnes. C'est ainsi que nous avons pu avancer nos mises en chantier. Le projet primitif prévoyait l'achèvement du programme pour 1922, avec la modification proposée il sera terminé en 1920.

Cette modification a sa répercussion financière, elle exige des annuités plus fortes: le projet qui vous est soumis contient une combinaison qui nous permettra de terminer en 1920 sans trop surcharger les premières années.

M. le Ministre explique alors à la Commission comment le nouveau programme répond aux besoins de la politique extérieure de la France et lui assure actuellement la prépondérance dans la Méditerranée sur les deux flottes contre lesquelles elle pourrait avoir à lutter. Tant pour la flotte existante que pour la flotte à construire nous conserverons une avance marquée sur les flottes de l'Autriche et de l'Italie réunies, avance qui nous ~~assure~~ ^{confirme} la maîtrise de la mer et assure nos communications avec l'Algérie et la Tunisie.

M. Le Comte Grandmaison — Vous nous avez dit tout à l'heure, M. le Ministre, que grâce à notre nouvel outillage nous pourrions gagner

quatre mois par unité pour les mises en chantier. Mais cela ne servirait à rien si l'armement n'était pas lui aussi prêt plus tôt.

M. le Ministre C'est là une question de méthode. Il faut évidemment que les canons soient prêts en même temps que les coques. En ce moment même où je lance les commandes pour les coques j'ai commandé les canons, les affûts, la poudre, les obus et le stock à terre qui comprend les canons de recharge et le ravitaillement en obus. Le ravitaillement est égal à une fois et demie l'approvisionnement de bord. Tout cela se fait en même temps.

M. Chauteaufort On avait décidé me semble-t-il de porter à deux fois l'approvisionnement de bord le stock à terre d'obus.

M. le Ministre Non. M. Picard dans son programme l'avait prévu à un et demi : mais j'ai augmenté la proportion des obus à bord. Le qui est exact c'est que c'est la France qui a le stock à bord le plus considérable. Alors que l'Angleterre a 63 à 70 coups par pièce, l'Allemagne a peu près autant, nous avons sur nos Danton 100 coups. De un et demi de stock à terre se trouve augmenté d'autant.

Les nouveaux cuirassés avec leur stock de bord contiennent 64 millions : il faut compter pour le stock à terre 8 millions par cuirassé : cela fait pour chacun une dépense globale de 72 millions, mettons 73 avec les impenses.

M. de Louvigny - Puisque pour les quatre sept cuirassés type Jean Bart les plans ont les mêmes dimensions on peut réaliser des économies, les derniers ont pu servir plusieurs fois.

M. le Ministre L'économie que j'aurais pu réaliser de ce fait a été compensée par la hausse du prix des métaux. En outre les derniers des quatre premiers cuirassés en peuvent

servir pour les trois de cette année etant donne que vous
substituerez pour ces derniers le 340 au 300.

En outre j'avais deja obtenu pour les cuirasses France et
Paris, de la part des constructeurs, des reductions assez fortes
six millions pour chaque bateau. Je ne puis guere deman-
der plus.

cette année le prix des tôles et armures se augmente, il
faut prévoir de ce fait une depense supplementaire de 600.000^{fr},
mais comme d'autre part j'espere obtenir une reduction
de 2.500.000^{fr} sur les ~~travaux~~ blindages et de 200.000^{fr} sur les
tourelles nous arriverons sans doute au meme prix
que pour les cuirasses de l'année dernière

M. de Louv Grandmaison - Et sur le prix des machines

M. le Ministre - Il n'y aura rien de change. J'avais deja obtenu
l'année dernière une reduction de 2 millions.

M. Chartrouff - Vous nous avez dit que vous aviez tout commande
en meme temps. Tout sera-t-il prêt dans les delais fixes?

M. le Ministre - Je le crois. Je me fais tenir au courant de l'avanc-
ement des travaux. En ce qui concerne le Jean Bart et le
Courbet nous sommes actuellement dans les delais. Il
faut y avoir tel ou tel lot rebute me direz-vous.
J'ai fait les commandes assez tot pour que de pareils
incidents ne puissent avoir d'influence sur la date
d'achèvement des navires. Il faut 20 mois pour
construire tous les elements d'un canon, un mois
pour les ajuster. En commandant 36 mois à l'avance
j'ai de la marge. Il faut 18 à 24 mois pour construire
les obus nécessaires. Je les ai commandes également
36 mois à l'avance.

M. Chastenet - Appliquez vous le systeme des penalites echeleonnées
selon l'avancement des travaux.

M. le Ministre - Oui - Je me fais tenir au courant tous les
quatre jours sur l'état des travaux.

M. Chouteaux Pour les obus l'industrie privée peut venir en aide aux établissements de la marine.

Vous nous avez dit et l'état A le confirme que tous les ans on mettrait 2 cuirasses et 4 dérivées à flot c.à.d. que vous gagnerez le mois sur la construction ^{de chaque cuirasse} ~~de cuirasses~~. L'outillage des arsenaux et de l'industrie réunis vous permettra-t-il cet effort? Je le crois mais je vous demanderai une note à ce sujet.

M. le Ministre - Si je n'avais pour l'artillerie que l'établissement de Puelle ce serait insuffisant mais l'industrie privée nous viendra en aide. Puelle peut livrer 2 canons par mois le Creusot et S'Chamond ^{7 canons} ~~canons~~ ^{à la fois} ~~à la fois~~. Pour les trois années de cette année il me faut dans un délai de trois ans 40 canons de 340 (compris les canons de recharge). Vous voyez que la production sera suffisante.

Puelle me donnera 20 canons et le Creusot et S'Chamond 10 canons en 33 mois. J'aurai donc en quatre années les navires: les canons de recharge suivront immédiatement.

M. Henry Michel demande à M. le Ministre des explications sur les avantages réciproques du 309 et du 340.

M. le Ministre donne lecture de diverses notes de son administrateur relatives aux essais du 340 et aux tirs du 309.

M. le Ministre donne en même temps des détails sur nos nouveaux obus et sur les caractéristiques des cuirasses prévues pour l'année prochaine.

M. l'amiral de la Jaille - Je voudrais mettre M. le Ministre en garde contre le danger qu'il y aurait à augmenter le tonnage de nos cuirasses. Je crois qu'il ne faudrait pas dépasser 2500 tonnes. Au delà les cuirasses risqueraient de ne plus pouvoir entrer dans les rails de nos ports militaires ou dans nos cales de radoub.

M. le Ministre Cette question des cales de radoub me préoccupe en effet. Six grandes formes nouvelles sont prévues au programme naval. Elles devaient être longues de 200 mètres. Partant de là je l'ai pu je les ai fait porter à 230 mètres. C'est ainsi que lorsque je suis allé à Bizerte on commençait à creuser une forme à 200 mètres. Ma première question fut de demander combien cela coûterait de la porter à 230 mètres. Un million me répondit-on. Et si on l'agrandit seulement dans 8 ou 10 ans - alors cela coûtera 5 millions. J'ai ordonné qu'elle fut dès maintenant portée à 230 mètres.

Les deux formes de Bizerte seront donc de 230 mètres. Les deux formes de Lannion à Brest seront également de 230 mètres. Celles de Lorient et celle du Hornet seront portées à la même longueur.

À Toulon les deux doubles formes de Castiglione auront chacune une longueur de 410 mètres soit 205 mètres par navire. La configuration du terrain empêche de les faire plus longues.

M. l'amiral de la Jaille. À Toulon il faudra aussi approfondir la rade.

M. Delcasse Min. de la Marine. On est en train de le faire. On avait tout d'abord prévu 10 mètres de fond. J'ai réclamé 11 mètres et peut-être irais nous jusqu'à 11 mètres 50 cela pour des navires qui ne valent que 9 mètres. Les dragages devront être terminés en 1913 avant la mise en service des Jean Bart. La profondeur devra toujours être maintenue à 11 mètres.

M. l'amiral de la Jaille - Ne pourrait-on pas obtenir 12 mètres ?

M. le Ministre - Oui cela est possible. Mais actuellement 11 mètres sont très suffisants. Il faudra également creuser à Bizerte.

En même temps que je mettais les rades en état de recevoir nos nouveaux navires j'ai songé à mettre notre outillage en rapport avec la puissance de nos nouvelles unités. J'ai fait doter Brest d'une grue de 150 tonnes.

Je fais procéder à l'électrification des ateliers de Cherbourg
et de Louvain, j'améliore également l'outillage de Bizerte

Nous n'aurons en réalité de difficulté pour les
cales de radoub que du mois d'août 1913 au mois d'avril
1914. Pendant cette période nous n'aurons guère que
la cale de Cherbourg et les cales de Mimisny et de Bizerte.
Entre ces deux dernières n'ont-elles que 26 m³ d'entrée
ce qui nous obligera à ne nous en servir qu'en cas
de nécessité absolue.

En 1914 nous aurons ^{une} des formes de Castignac et celle
de Lamunon. En 1915 la demeure de Castignac et
celle de Bizerte soit 7 formes pour 6 cuirassés

Je hâterai d'ailleurs les travaux pour que nous
soyons munis au plus tôt de ces formes si nécessaires
à la sécurité de notre flotte.

M. d'Estournelles de Constant. Je reconnais comme vous tous les efforts faits par
M. Delcassé. Mais je suis effrayé, au point de vue de la
défense nationale du nombre d'obscurités, de contradictions que
je relève et dans le projet et dans les explications qui nous
ont été données. Les hommes les plus compétents ne sont
pas d'accord sur le calibre qu'il faut mettre à bord de nouveaux
cuirassés. Tout à l'heure l'annonce de la Juille attirait votre
attention sur le danger des gros tonnage. De 14.500 tonnes
on est passé à 18.000 puis à 21.000 et on nous parle mainte-
nant de 27.000 tonnes. Où cela s'arrêtera-t-il? J'estime pour
ma part que les 1400 millions que va coûter le programme
naval seraient mieux employés à la défense de nos fron-
tières et de nos côtes, d'autant plus que nous n'avons
pas les emplacements nécessaires dans nos arsenaux
pour recueillir ce matériel des proportions avec nos
moyens.

Je sais bien que ce programme est dicté par une
certaine susceptibilité des groupements de nationalités étrangères

Tout à l'heure en effet M. le Ministre vient de vous dire qu'à la rigueur il pourrait se passer de cuirasses dans la Manche et dans l'Océan, mais que dans la Méditerranée il devrait ~~parvenir~~ faire faire une force réunie de l'Autriche et de l'Italie. Ce n'est cette éventualité bien problématique.

M. le Ministre Le fait que ministre de la marine c'est une hypothèse que je vous envisage.

M. d'Estournelles de Constant Je l'admets pour un instant, mais croyez vous que la flotte italienne soit actuellement bien redoutable. A la suite de la guerre italo-turque son matériel est pour ainsi dire hors d'usage. Il me paraît donc excessif de vous imposer des dépenses comme celles qu'on vous demande. D'autant plus ^{es} que les cuirasses que l'on va construire seront inutilisables pour ainsi dire puis que vous n'avez pas de rade pour les recevoir, pas de formes de radoub pour les réparer. Mon opinion est que l'argent que vous allez dépenser la serait beaucoup mieux employé à fortifier la défense de nos côtes, l'armement de nos forces de terre et au développement de l'aéronautique.

M. le Ministre M. d'Estournelles de Constant demande si nous nous arrêtons dans la voie de l'augmentation des tonnages. Je lui répondrai que cela ne dépend pas de nous. On ne ~~fait~~ ^{constitue} pas une flotte d'après une conception subjective : une politique navale est conçue d'après la politique navale des nations voisines qui peuvent un jour devenir nos adversaires. Nous n'avons fait que suivre les autres. Quand on a construit des navires de 10000 tonnes, nous avons construit ce type de bateaux. Aujourd'hui les Anglais font des cuirasses de 17 à 26000 tonnes, l'Allemagne de 16 et 26000, les Italiens de 24.000. En demandant des cuirasses de 24000 tonnes nous restons dans une sage proportion.

Pour loger ces grosses unités a dit M. d'Estournelles de Constant, vous n'avez ni rade, ni bassin. Sur ce point là nous sommes au feu comme les autres nations qui elles aussi sont obligées de procéder à des travaux aussi

dirables pour abriter les grosses unités qu'elles construisent.
Il nous est nécessaire absolument de ne pas nous laisser
distancer par les nations méditerranéennes. Vous parlez
tout à l'heure de la guerre italo-turque; croyez-vous mon
cher collègue que la Turquie serait dans la situation où elle
est si elle avait eu une flotte?

Si nous voulons ^{su} faire une politique navale le programme
que vous nous proposez est un minimum. Ne pas le
voter serait indiquer que la France renonce à toute
influence sur mer et c'est la une économie que je ne
conseillerais pas à notre pays les conséquences en seraient
trop graves.

Monsieur d'Estournelles de Constant a fait allusion au
groupement de nos forces navales. Ce groupement correspond
à l'état politique de l'Europe. En ce moment les intérêts
certain de la France sont situés dans la Méditerranée, c'est
là que j'ai concentré nos forces: demain je devrais les
envoyer dans la Manche ou dans l'Océan, je le y enverrais
ou ne peut en ces matières avoir un plan immuable.

Tout ce que je puis vous affirmer c'est qu'avec les sous-
marins et les autres torpilleurs que nous avons dans la
Manche et le Pas de Calais nous sommes en mesure de
faire respecter nos côtes.

M. Perreau

Je voterai le programme navale, que j'estime ^{indispensable} nécessaire,
mais je tiens à signaler à M. le Ministre l'insuffisance
des services hydrauliques. Ceux-ci n'ont pas le matériel
de dragage ~~suffisant~~ nécessaire pour entretenir les rades.
S'il n'y a pas les fonds suffisants, il n'y a pas les appon-
nements qu'il faudrait pour approvisionner rapidement
une escadre. A qui sert d'avoir une escadre si on
ne peut l'abriter, la réparer et l'approvisionner.

M. le Ministre

Nous sommes en train de remédier à cette situation que
vous signalez fort justement. Dès mon arrivée au

ministère cette question a fait l'objet de mes préoccupations. Il faut 4 ou 5 ans pour accomplir ces travaux je les hâterai le plus possible mais je crains de ne pouvoir arriver avant 4 ans. Et ici il ne s'agit pas d'une question de crédits. J'aurais 100 millions que je ne pourrais aller plus vite.

M. Henry Michel L'observation s'adresse surtout aux ministères qui vous ont précédé. Il y a longtemps que j'ai mené soit à la Chambre, soit dans la presse une campagne pour que l'on se décide enfin à construire des cales de dimensions suffisantes pour recevoir les unités de gros tonnage dont il était facile de prévoir la mise en chantier. Le Jean Bart et la Courbet vont entrer en service cette année qu'il leur arrive un accident, vous n'aurez pas une cale pour les recevoir: c'est de la folle impéritie.

M. Cuvinot P^t Nous avons tous signalé cette situation aux ministres précédents je l'ai écrit dans plusieurs rapports, aucune suite n'a été donnée à nos observations.

M. Perreau Autre question, M. le Ministre; Vous avez eu des accidents de sous-marins, avez-vous pris vos mesures pour avoir des docks flottants qui puissent procéder au relèvement des sous-marins.

M. le Ministre Nous avons deux docks cette année l'un de 600, l'autre de 1000 tonnes.

M. Perreau C'est peu.

M. le Ministre C'est suffisant. La majorité de nos sous-marins n'atteint pas 400 tonnes. Pour ceux là le dock de 600 tonnes suffit. Nous avons deux submersibles de 800 tonnes ^{en construction}. La leur correspond le dock de 1000 tonnes. Ces deux derniers submersibles sont des sous-marins d'escadre, ils doivent faire et revenir en surface et si en plongée c'est là un essai que nous faisons et qui nous donnera de précieuses indications pour l'avenir. Mais l'intensification de ce genre de navires est étroitement liée à la question des moteurs. Le moteur Diesel n'est pas encore tout à fait au point mais j'espère qu'avec les nouvelles études faites par la Société nous pourrions l'utiliser sur ces sous-marins.

bateaux. Vous comprenez toute l'intérêt qu'il y aurait
non seulement pour nos sous-marins, mais pour tous
les navires à utiliser ce genre de moteurs sans vapeur.

Puisque je suis venu à parler des moteurs je dois vous
donner quelques indications sur nos machines. Nous
avons comme vous le savez substitué les turbines aux
machines alternatives. Les turbines marchent admirable-
ment aux grandes allures, mais elles sont très coûteuses
aux allures ordinaires. On étudie en ce moment au Ministère
un projet qui concilierait les deux systèmes. On emploierait
les machines alternatives pour les vitesses ordinaires, et
pour les grandes vitesses les turbines viendraient s'y
ajouter. Les Américains renouent aux turbines qu'ils
estiment trop coûteuses et trop fragiles.

M. Henry Michel

Ne craignez-vous pas que les submersibles de
grand tonnage ne perdent leurs qualités évolutives.

M. le Ministre

Non. M. Loubet qui primitivement ne prévoyait
pas de submersibles dépassant 400 tonnes s'est rallié après
examen aux submersibles de 800 et 1000 tonnes.

M. Perreau nous parlait tout à l'heure des accidents
de sous-marins. Je lui ferai remarquer qu'en somme
il y en a eu fort peu trois sur plus de 40.000 plongées.
Je ^{dis} ~~dis~~ à la Commission de lui dire la vérité, tous les
détails et tous les moyens de sauvetage ne servent pas
à grand chose: quand un sous-marin coule il
est bien perdu. Tous nos officiers ^{et marins} le savent et cependant
ils vont toujours au danger avec le même courage
ils s'y habituent tellement qu'ils ne prennent pas
toujours les précautions suffisantes. C'est aussi que les
trois accidents dont j'ai parlé sont dus non à un
défaut du matériel mais à une négligence du personnel.

M. Loubet P.

M. Garet m'a prie de poser une question à M. le
Ministre. Le projet de loi prévoit un chemin de fer

de Rochefort à Brest. M. Genet demande si vous avez l'intention de construire à Brest les appointements complémentaires nécessaires de cette ligne stratégique.

M. le Ministre. Mon prédécesseur a accepté de faire figurer cette ligne dans le programme naval mais il a réservé pour le ministre de choisir le moment où cette ligne serait construite. Je suis obligé de réclamer les travaux. Tout ce qu'on peut exiger de moi c'est que je ne perde pas un instant et que les armements et chantiers soient le plus promptement de leur travail. Pour le reste chaque chose viendra à son heure.

M. Perron. Je remercie M. le Ministre de sa réponse qui prouve qu'il solutionnera la question au mieux des intérêts du pays et je n'insiste pas.

M. le Président. J'ai reçu une lettre de la Chambre de commerce de Palerme dans laquelle elle proteste contre l'amendement Godard devenu l'article 11 du projet, qui dit qu'aucune commande pour la construction des bâtiments ou l'exécution des travaux prévus par la présente loi ne peut être donnée à des entrepreneurs ou sociétés ayant à leur tête, ou dans leur conseil d'administration, ou comme membres de leur conseil juridique, un ou plusieurs membres de la Chambre des députés et du Sénat.

J'ai reçu une lettre de la Chambre de commerce de St. Etienne formulant la même protestation.

M. le Ministre. Quelle interprétation donnez-vous à cet amendement, M. le Président. Je ne puis que confirmer ce que je vous ai dit l'année dernière. L'amendement Godard devenu l'art. 11 du projet ne vise à mon sens que les sociétés de construction qui nous fournissent la coque, et les entreprises qui travaillent à aménager les baux. La marine emploie sur ses navires environ 40.000 articles; comment, avant d'acheter un seul de ces articles puis-je me renseigner sur la maison à laquelle je l'achète à un parlementaire dans son conseil d'administration. Non, l'article ne

s'applique qu'aux chantiers de construction :

M. de Saint-Quentin. Je tiens à joindre ma protestation à celle des chambres de commerce de Valenciennes et de S^t Etienne. Je trouve honteux de mettre ainsi hors la loi certains industriels et de jeter la suspicion sur les parlementaires.

Si je ne partageais les vœux patriotiques de M. Lefebvre et si je ne desirais pas voir le programme voté au plus tôt je demanderais ~~au Sénat~~ à la Commission de reporter cet article 11. Mais je m'incline devant l'urgence de voter la loi : je tenez cependant à protester énergiquement contre de pareilles mesures.

M. le Ministre. Je vous le répète : la disposition ne s'applique qu'aux quatre chantiers de construction.

M. le Ministre se retire.

Les divers articles du projet de loi sont adoptés.
M. Chautemps annonce qu'il sera prêt à lire son rapport le Mardi 19 Mars.

La discussion publique pourrait être demandée pour le 26.

La séance est levée.

Le Président.

Erving

Séance du Mardi 19 Mars. 1912

Présidence de M. Luviont Président

Présents M. M. Luviont, Chauteauf, Hayez, Pousin, Anic, de la Jaille, Bazin, Genet, de Lou Grandvaucour, d'Estournelles de Constant, Jouffray, Pouvier, Durand, Perreau, Henry Michel.

Lecture du rapport

M. Chauteauf donne lecture de son rapport

Des observations se produisent sur trois points.

M. Henry Michel Je ne veux pas retarder le vote de la loi, mais je tiens à dire combien me semblent regrettables les dispositions de l'art 9 qui tendent à reporter sur les budgets des 4 ou 5 dernières années les efforts financiers qui seront nécessaires pendant les premières années.

De 1912 à 1916 inclus les dépenses à faire seront supérieures de 139.295.000 à celles faites dans les trois dernières années. Pour équilibrer les charges nous dit notre rapporteur on reporte sur les trois dernières années non pas 139.295.000, mais 145 millions et demi de manière à réserver une marge de 6 millions environ pour imprévus.

C'est là un expédient qui serait peut être acceptable quoique contraire au principe de l'unité budgétaire si nous ne présupposions déjà que le programme voté est un minimum et qu'il faut prévoir pour les dernières années la construction d'usines supplémentaires.

C'est là une mauvaise manière de procéder et pour ma part je voudrais des prévisions qui répondissent aux réalités il est bon que la Commission de la marine sache que la difficulté ne lui a pas échappé et qu'à ce système boiteux elle préfère la vérité.

M. Chautemps ^{R^{uss}} La Commission du budget de la Chambre a déjà fait des observations et le Ministre de Finances lui a adressé une note qui m'a été également communiquée dans laquelle il dit que les accidents pourraient être régulés chaque année au moyen de crédits supplémentaires. C'est là une amélioration considérable.

D'ailleurs la Commission des finances va être appelée à donner un avis et je ne doute pas que son attention ne se porte sur ce point et qu'elle ne demande à M. le Ministre de Finances toutes les garanties.

M. le Président L'économie budgétaire du programme de travaux bouleversé par ce fait qu'au lieu de mettre en chantier deux navires, pour les deux ans dans les arsenaux, on en mettra deux fois les vingt mois. C'est là au point de vue de la défense nationale une bonne chose, quant aux moyens financiers je crois que vous devrez laisser à la Commission des finances le soin de donner son avis.

M. Henry Michel Vous avez raison mais il est bon de montrer que la Commission de la marine a aperçu les défauts du système.

M. Estournelles de Constant Je maintiens les observations que j'ai déjà présentées à la dernière séance et je suis même étonné de voir que M. le Rapporteur n'en fait pas mention dans son rapport. Je vous ai dit tout le danger que je voyais à lancer le pays dans un programme de constructions qui a été établi avec tant de légèreté. Les observations qui meurent d'être faites par M. Henry Michel me prouvent que si le projet a été mal étudié au point de vue technique il l'a ^{de ce} plus mal au point de vue financier.

Ce qui m'effraye c'est cette course au tonnage qui permet de prévoir des unités de jour en jour plus grosses alors que nous n'avons même pas les bases nécessaires pour les reparer. Vous faites vous même

remarque, mon cher rapporteur, qu'alors que le programme naval proprement dit est impératif le programme de travaux hydrauliques ne l'est pas. L'art 10 qui les prévoit ne lie pas le Gouvernement. Qu'arrivera-t-il alors si des difficultés financières surgissent? On fera ce qu'on a toujours fait on s'arrêtera sur la construction des bassins de radoub. Je le répète pour moi c'est courir à une grave aventure que de construire des navires sans avoir de quoi les abriter ou les recueillir en cas d'avarie.

M. Chautemps.

Je n'ai pas reproduit vos critiques dans mon rapport mon cher collègue car il m'a paru que devant l'étranger il fallait dresser l'humanité de la Commission, c'est agir autrement eût risqué de détruire l'effet moral que ne peut manquer de produire la rapidité avec laquelle nous avons étudié et rapporté le projet.

Quant à la question des cales de radoub qui me semble vous préoccuper plus particulièrement je vous renvoie aux explications de M. le Ministre et vous a dit que nous aurions quelques emplacements à traverser mais que, au moment de l'achèvement du programme nous aurons 14 formes capables de recevoir des Jean Bart. L'Angleterre en a 20 en comptant 8 et l'Allemagne 14. J'ajoute que pendant la période délicate nous pourrions recourir à des moyens de fortune qui pour n'avoir pas tous les avantages des bassins servirait cependant. ~~Un~~ aide précisant. C'est ainsi que l'industrie privée possède des docks flottants que l'on pourrait emprunter et qu'il y a dans les ports de commerce des bassins que l'on pourrait utiliser en cas de nécessité absolue.

Le qu'il faut c'est que ces travaux ne soient pas négligés et puisque leur caractère impératif n'est pas inscrit dans la loi, ce sera au Parlement à y tenir la main. Il le fera s'il y tient.

M. d'Estournelles de Constant. Je n'insiste pas me réservant de prendre la parole lors de la discussion publique. Mais je tiens à formuler ces réserves devant la Commission.

M. Henry Michel. Comme M. le Rapporteur, comme M. d'Estournelles de Constant je suis très inquiet de voir que le programme des travaux hydrauliques n'a pas le caractère impératif ~~de base~~ que le programme des constructions navales. Il y a longtemps que l'insuffisance de nos formes de radoub est signalée. M. Lusinot l'a dénoncée à plusieurs reprises dans ses rapports du budget de la marine. Il faut que cela cesse. Chaque fois qu'il y a ^{eu} une réduction de crédits elle a toujours porté sur les travaux complémentaires, qui ont été sacrifiés. J'insiste pour que M. le Rapporteur réclame qu'il n'en soit plus ainsi et que constructions navales et travaux complémentaires marchent de pair.

M. le Président. Nous sommes tous d'accord sur ce point et nous pourrions d'ailleurs amener le Ministre à nous faire en séance publique une promesse formelle que les engagements annuels assureront que les travaux complémentaires seront obligatoires comme les constructions navales.

M. Poincaré. Une petite critique de détail. Dans son rapport M. Chaunteps dit quelque part qu'un programme naval complémentaire est certain. Je suis de son avis mais je crois qu'il voudrait mieux que cela ne fût pas dit publiquement au nom de la Commission. La France aurait ainsi l'air de pousser aux armements, alors qu'elle ne fait que suivre l'exemple des autres nations. M. Chaunteps pourrait peut-être dire que nous ne faisons ce programme complémentaire que si les autres nations augmentent leurs forces navales. Je suis convaincu je vous l'ai dit, que ce programme n'est qu'un programme minimum, ^{c'est} ~~car~~ ~~est~~ ~~donc~~

qu'on indiqueraient
 par une nuance d'impression ~~qu'on indiqueraient~~
 que la France ne fera que suivre les autres nations dans
 la voie des armements.

Le rapport est adopté

La séance est levée

Le Président

Curry

Note.

Le projet de loi a été discuté et adopté par le Sénat dans
 la séance des 28 et 29 Mars 1912.

Séance du Mardi 2 Juillet 1912

Présidence de M. Luvinol Président.

Présents : M. M. Luvinol, Poisson, Perreau, Auguet, Général de la Jaille, Honoré Leygue. Bystrom, d'Estournelles de Constant, Poissier, Chastenet de Saint Quentin, Ourme, Chautemps

M. le Président

Je vous ai renvoyé pour régler trois questions

- 1^o La suppression du Livre bleu. M. Honoré Leygue vous donnera les raisons de cette proposition
- 2^o Nomination d'un rapporteur pour la proposition de loi de M. Cabart Darnetville relative à la vente à des étrangers d'îlots sur les côtes de Normandie et de Bretagne
- 3^o Nomination provisoire d'un rapporteur pour le projet de loi en ce moment soumis à la Chambre ~~sur un~~ relatif à l'attribution à la Marine d'un contingent supplémentaire de décorations de la Légion d'honneur.

Proposition de suppression du Livre bleu.

M. Honoré Leygue. Le Livre bleu, Messieurs, est un état présentant au 31 décembre de l'année qui précède la préparation du budget de l'année suivante la situation des approvisionnements ^(de la marine) en matériel, en denrées, ~~et~~ en combustibles et en poudre

C'est ainsi que pour le budget de 1912 le Livre bleu nous donne la situation au 31 décembre 1910, pour le budget de 1913 la situation au 31 décembre 1911.

La Chambre des députés avait demandé que ces renseignements fussent communiqués au Parlement pour lui permettre un contrôle plus exact de l'emploi du matériel.

Or l'expérience a prouvé que ce Livre bleu était parfaitement inutile voici pourquoi :

D'abord personne, sauf le Rapporteur général du budget et le rapporteur du budget de la marine, ne le lit.

En outre il est toujours et obligatoirement inexact.

Le matériel peut être divisé en deux catégories : le matériel affecté aux unités anciennes et le matériel affecté aux unités en construction ou en service courant.

Pour les unités anciennes on peut donner un état assez exact des approvisionnements, on pourrait également donner un état approximatif pour les unités en service courant en tenant compte des probabilités de consommation.

Mais pour les navires en construction cela est absolument impossible les quantités variant d'un jour à l'autre, selon l'activité des arsenaux ou l'état d'avancement des navires.

Voilà de premières causes d'erreur.

Il en est d'autres encore : le retard apporté par le Parlement dans le vote des budgets, l'imputation tardive par le Ministère de certains crédits. Tout cela fait qu'au moment où ce Livre bleu nous est distribué les chiffres qu'il contient ne correspondent plus à aucune réalité.

Si bien que les rapporteurs du budget ~~réclament~~ les seuls qui l'utilisent lorsqu'ils veulent avoir des renseignements plus précis réclament des notes au Ministère de la Marine.

Voilà donc son inutilité bien établie.

Mais ce livre n'est pas qu'inutile, il est coûteux : outre les frais d'impression, il prend le temps d'un certain nombre d'employés dans les ports et au ministère dont l'activité serait beaucoup mieux employée ailleurs.

Il ne présente aucun avantage et n'a que des inconvénients. C'est un document fugitif et sans valeur qui ne repose sur aucune réalité.

M. Chauteaufort avait, l'année dernière, voulu obtenir

sa suppression par voie d'amendement à la loi de finances
on lui fit observer que l'avis de la Commission de finances
et celui de la Commission de la marine étaient nécessaires, et
retira son amendement se réservant de le reprendre pour
le budget de cette année.

Je viens aujourd'hui demander à la Commission de la
Marine de se prononcer sur le maintien ou la suppression du
Livre Bleu.

M. le Président. Nous en sommes saisis d'aucun texte sur lequel nous
pussions délibérer; mais nous pourrions émettre le vœu
de voir supprimer le Livre Bleu; M. Chauteaufort, pourvu
ainsi de l'avis de la Commission de la Marine pourrait
saisir également la Commission des finances qui insérerait
dans la loi de finances un article réalisant cette suppression.

M. l'Amiral de la Fayette. Je n'ai pour ma part jamais compris l'utilité de ce
document et dans une commission dont je faisais partie
avec M. M. Brunet inspecteur général des finances et desquels
~~de M. Brunet~~ représentants des services du ministère de
finances nous avions déjà proposé cette suppression.

J'appuie donc la proposition de M. Honoré Legghe
M. Honoré Legghe. La publication de ce Livre a pour conséquence une perte
de temps et d'argent.

La Commission de la Marine émet le vœu que le Livre Bleu
soit supprimé. M. Honoré Legghe. fera un rapport au sujet.

Designation d'un rapporteur pour la proposition de loi
de M. Cabart Danneville sur la vente aux étrangers d'îlots
sur les côtes de Normandie et de Bretagne

M. Cabart Danneville auteur de la proposition est
désigné comme rapporteur.

Designation d'un rapporteur provisoire pour le projet de loi
 tendant à attribuer à la Marine un contingent supplémentaire
 de décorations de la Légion d'honneur.

M. le Président. Nous ne sommes pas encore officiellement saisis de ce projet.
 Il n'est que déposé à la Chambre, mais comme le Gouvernement
 peut désirer le faire voter avant les vacances il est bien que vous
 soyez prêts à le rapporter immédiatement.

Il est donné lecture de l'exposé des motifs et du dispositif du
 projet de loi (Chambre des députés; 10^e législature n^o 2006.)
 Le texte est ainsi conçu :

Article premier.

Il est mis, chaque année et pendant quatre ans, à dater de la
 promulgation de la présente loi, à la disposition du Département de
 la Marine, un contingent spécial de décorations de la Légion d'hon-
 neur, comprenant :

Croix d'officier.....	10
Croix de chevalier.....	42

Art. 2.

Il est mis annuellement, à dater de la promulgation de la pré-
 sente loi, à la disposition du Département de la Marine, en sus du
 contingent qui lui est normalement attribué par suite de la répartition
 actuelle entre la Guerre et la Marine des croix provenant des extinc-
 tions naturelles, le nombre de décorations de la Légion d'honneur
 suivant :

Croix de grand officier.....	1
Croix de commandeur.....	4
Croix d'officier.....	16
Croix de chevalier.....	36

Art. 3.

Les croix laissées disponibles par la disparition des titulaires des
 décorations mentionnées à l'article 2 ci-dessus seront attribuées, par
 prélèvement et avant toute répartition au Département de la Marine,
 et viendront en déduction, chaque année, du nombre de décorations
 à lui attribuées par ledit article 2.

M. Chastenet. Ce projet me semble bien compliqué. Ne serait-il pas plus
 simple puisque le ^{Parlement} ~~projet~~ est saisi d'un projet de loi enregis-

tant le contingent général des crues de la Seine & l'honneur
de voter ce projet et d'augmenter dans ce projet le contin-
gent particulier de la Marne ?

M. l'auteur de la feuille. Ce serait peut être bien long.

La Commission désigne M. Charpentier comme rapporteur
provisoire avec mission de s'entretenir de la question
avec M. le Ministre de la Marine et de suivre les débats
auxquels le projet pourrait donner lieu devant la Chambre.
La séance est levée.

Le Président

Lamy

Seance du Mardi 9 Juillet 1912

Présents : M. M. Luviont, Anni, Poirier, Hagey, Peneau, de la
Jaille, Jouffroy, Huguet, Henry Michel Genet, Cabart
Danneville, Chastenet, Durmau, de La Prater, Raymond
Leyque - Brethaux.

Admission des officiers généraux mécaniciens au
cadre de réserve

M. le Président. Parmi les officiers généraux de la marine qui peuvent
passer au cadre de réserve on a négligé de rencontrer
les officiers généraux mécaniciens. C'est cet oubli que
M. le Ministre demande de réparer. La réforme ne vise
d'ailleurs qu'un officier général mécanicien qui va être
mis à la retraite. Je pense que le projet de loi ne
rencontre pas d'opposition (Assentiment)
Le projet de loi est adopté.

M. Cabart Danneville est désigné comme rapporteur

Projet de loi accordant à la Marine un contingent
supplémentaire de croisière de la Légion d'Honneur

M. le Président. Nous voici saisis officiellement du projet de loi
que nous avons examiné officiellement à la
dernière séance. M. Chastenet avait été désigné
comme rapporteur provisoire

M. Chastenet. J'ai examiné le projet de loi. Toutes les réserves
que j'avais formulées à la dernière séance je les
maintiens, mais il me semble difficile de refuser
ou plutôt de faire attendre à nos officiers de marine
une satisfaction méritée alors que celle-ci est
accordée si facilement lors des expositions à des
industriels et à des commerçants qui n'ont eu

L'autre mérite que de s'enrichir avec les inventions de
autres.

Il eût été évidemment préférable d'augmenter
le contingent général des crain et de faire bénéficier
de cette augmentation le contingent spécial de la marine.
C'eût été la une façon logique de procéder mais on
m'a fait deux objections la première c'est que cela
aurait retardé le vote du projet: la seconde c'est que
la comptabilité des crain de la Légion d'honneur
était une chose si compliquée grâce aux nombreuses
lois spéciales votées qu'il était impossible d'y modifier
quelque chose aujourd'hui.

Il y a les crain avec traitement, les crain sans
traitement, les crain prises sur la réserve, les
crain des exporteurs, les crain créés par un projet de
loi spécial et celles-ci sont au nombre de trente.
La loi même que nous discutons prévoit deux
sortes de crain une temporaire qui serait permanente,
une temporaire qui serait temporaire.

Si vous voulez éclaircir tout cela il faudrait
un projet de loi qui embrasse le contingent général
des crain de la Légion d'honneur et j'ai peur que
ce projet ne soit bien long à mettre sur pied.

Dans ces conditions et pour ne pas faire attendre
des officiers très méritants je vous propose d'adopter
purement et simplement le projet de loi sans
en mettant des réserves sur l'étrange comptabilité
que de semblables projets de loi nécessitent.

M. de La Batut. Je suis d'avis qu'il faut voter ce projet de loi le
plus rapidement possible ces crain coûtent plus
d'argent que celles des exporteurs.

M. l'Amiral de La Fayette. Je suis du même avis: les officiers de marine
qui en réalité sont toujours en campagne se

trouvent en l'état actuel des choses, dans une situation non
bonne que leurs camarades de l'armée de terre. Le projet
de loi a pour but de rétablir l'équilibre : c'est la base
de justice. Je vous demande d'adapter le projet de loi
tout en insérant dans le rapport les réserves si justes
formulées par M. Chesteret

Le projet de loi est adopté.

M. Chesteret est désigné comme rapporteur définitif
La Commission lui donne mandat de faire dans un
rapport des réserves non sur le principe du projet de loi,
mais sur la méthode adoptée.

La séance est levée.

Le Président

Lurion

Séance du Mardi 3 décembre 1912.

Présidence de M. Curviot - Président

Présents M M. Curviot, Peytral, Général de La Jaille,
Charbonnet, Perreau, Amic, Barrie, Curmeu, Perrinier,
Jouffray, Decrais, Louis Martin, de La Batut.

M. le Président M. Honoré Luygue devait nous lire aujourd'hui son rapport sur la suppression du Livre Plein, mais il m'a fait savoir ce matin qu'il lui était impossible de se rendre au Sénat: nous remettrons donc à Mardi prochain la lecture de ce rapport.

Discussion du projet de loi relatif aux inscrits maritimes
au service d'établissements de pêche émergents

M. Perreau Le projet de loi a pour objet de régler au point de vue de la liquidation de leurs pensions, la situation d'une catégorie d'inscrits maritimes, concurremment du domaine public, qui se livrent à la culture des moules et des huîtres (boucholiers et ostreiculteurs.)

Jusqu'en 1898 toute navigation même celle des pêcheurs de moules et d'huîtres était comptée pour la pension. La loi de 1898 modifia cette situation et dit que désormais la navigation des boucholiers et ostreiculteurs ne serait plus comptée comme effective et professionnelle.

Cependant, à titre exceptionnel les boucholiers précédemment possesseurs d'un rôle d'équipage le conserveraient, mais leur navigation ne serait plus comptée que pour moitié.

Les représentants des inscrits maritimes ne cessent de protester contre pareille disposition, faisant

valoir que les boucholens aussi atteints soit astreints aux mêmes obligations militaires que les autres inscrits, payent les mêmes redevances

Les protestations furent entendues par M. de Lamenau qui le 16 avril 1902, pendant son passage au ministère de la marine rédigea une circulaire dont j'extrais les lignes suivantes.

« Comme il semble établi, disait-il, qu'à quelques exceptions près tous les boucholens de la baie de l'Aiguillon sont de véritables marins qui pratiquent la pêche en même temps qu'ils exercent leur industrie spéciale, et pour lesquels l'exploitation même de leurs bouchots constitue un service apprentissage de la navigation, il conviendra désormais de leur maintenir la qualité d'inscrits maritimes et de compter leurs embarquements en vue de la demi solde selon les règles ordinaires.

Cette circulaire fut confirmée par une ordonnance de M. Picard ministre de la marine en date du 31 octobre 1908.

Mais le Conseil d'Etat, à la date du 14 décembre 1905 repeta les demandes de permissions établies en se basant sur les deux décisions ministérielles.

C'est pour mettre fin à ces divergences que le projet de loi vous propose de compter pour comme temps de navigation pour la liquidation de la pension, la navigation effectuée par des inscrits maritimes au service d'établissements de pêche émergents et assurés par des roles d'équipage durant la période comprise entre le 16 avril 1902 et le 1^{er} janvier 1908.

Il est certain en effet et à juste raison que les intéressés ont pu être induits en erreur par la décision de M. de Lamenau prise en 1902 et que jusqu'à l'arrêt du Conseil d'Etat ils ont pu croire que leur navigation leur comptait pour la retraite.

Dans ces conditions je vous demande de voter l'article unique qui vous est soumis et qui autorise un acte de pêche envers des marins laborieux, soumis à un travail dur et souvent dangereux.

M. L'Amiral de La Fayette L'arrêt du conseil d'Etat était justifié car la navigation pour aller sur les bancs d'huites avec des moules est si peu profitable

M. Peneau Cela était vrai autrefois et ne l'est plus aujourd'hui: les bancs se trouvent souvent loin de la côte. A la pointe de la baie de l'Aiguillon les bancs vont à trois et quatre milles du bord et ce sont ceux qui ne découvrent qu'à certaines grandes marées

M. L'Amiral de La Fayette Le conseil d'Etat a toujours pris des mesures pour revenir à la navigation future.

M. Peneau Et cela avec raison mais la il y a réellement navigation et souvent dangereuse. D'ailleurs le projet de loi ne change pas l'avenir et ne modifie pas la législation existante. Il vise un certain nombre de cas particuliers

M. Poirier Combien d'années vise le projet?

M. Peneau 200 environ. Ils ont tous fait leur service et versé leur cotisation à la caisse des invalides

M. Peytral Il faudra prendre des mesures pour éviter à l'avenir de nouvelles erreurs d'interprétation et prévenir plus de reproduction
Le projet de loi est adopté

M. Peneau est désigné comme rapporteur

La séance est levée

Le Président

[Signature]

Séance du Mardi 12 décembre 1919

Présence de M. Luvion - Président.

Présents MM. Luvion, Genet, amiral de la Jaille, Peneau, Chariteux, Jouffray, Honoré Leggier, Chastelet, Dumag Cabart - Dammeville.

Adoption d'un rapport

M. Peneau

donne lecture d'un rapport sur le projet de loi admettant à compter pour sa durée entière la navigation constatée par des rôles d'équipages durant la période comprise entre le 16 avril 1902 et le 1^{er} janvier 1908 et effectuée par des inscrits maritimes au service d'établissements de pêche émergents.

Le rapport est adopté

M. Honoré Leggier

Je devais lire aujourd'hui mon rapport sur les amendements de M. Chariteux relatifs à la suppression du livre bleu et des crédits matériels, mais retenu par d'autres travaux je n'ai pu le terminer.

M. Chariteux

Je puis donner dès aujourd'hui quelques indications à la Commission sur les motifs qui m'ont poussé à demander cette suppression.

Voici ce que je disais dans mon rapport sur le budget de la Marine pour l'année 1919.

^{l'institution des} Les crédits matériels remontent à l'année 1898. L'article 71 de la loi de finances du 9 avril 1898 spécifiait que le Parlement ferait chaque année, pour chaque chapitre du matériel de la marine, le montant ou la valeur des matériels que les administrateurs pourraient faire sortir du magasin.

Jusqu'en 1898, les directeurs des arsenaux de la marine n'étaient pas limités dans leurs ordonnancements en valeurs d'objets à tirer des magasins. Elles pouvaient

par suite consommer fréquemment des ressources matérielles
bien supérieures aux crédits budgétaires, en ayant recours
aux réserves accumulées pendant les exercices antérieurs.

Pour mettre fin à ce qui est considéré comme une
anomalie et pour empêcher que la Marine ne fût restée
libre d'augmenter ses crédits argentés en puisant dans
les réserves des magasins, le Parlement créa les crédits matériels
en s'appuyant sur l'article 71 de la loi de 1898 de ce côté que
les déclarations sur les magasins seraient limitées par
chapitre budgétaire jusqu'à concurrence des chiffres
figurant à l'état I (devenu depuis l'état L) annexé à chaque
loi de budget. Au delà de ces crédits que le Ministre répartit
à son tour entre les directeurs et chefs de service, ceux-ci
ne peuvent plus librement puiser ni dans le matériel
réserve ni, dans les stocks, ni dans l'approvisionnement
du service courant.

En cas d'insuffisance de crédits matériels, le Département
doit demander des crédits supplémentaires qui lui sont
alloués par la loi, ou bien par décret rendu en Conseil
d'Etat dans l'intervalle des sessions des Chambres.

Enfin en vertu d'une décision présidentielle du 24 mars
1904, le compte définitif des dépenses de la marine pour
chaque exercice doit comprendre un tableau présentant
d'une part les crédits matériels accordés et d'autre part
la valeur du matériel mis à la disposition des différents
services. Ce tableau permet de s'assurer que les services
consommateurs n'ont pas dépassé les allocations
fixées par les Chambres.

Mais ces précautions sont restées purement
théoriques.

En effet la consommation au remplissage des travaux
qui s'imputent sur les crédits matériels sont réglés à
de nombreux aléas qui en avancement en exécution

la date, qui en augmentent ou diminuent l'importance. Suivant que les escadres se ravitaillent plus ou moins à l'entree, suivant l'etat d'avancement ou de retard d'un batiment en construction la consommation des credits materiaux imputables a une annee s'accroit ou s'abaisse sans que d'ailleurs, la depense en demeris s'en trouve modifiee. Les previsions des credits materiaux sont donc pleines d'incertitude. Aussi comme personne n'a jamais songe a arreter les travaux de construction d'un batiment ou le ravitaillement d'une force navale pour le motif que les credits materiaux etaient epuises, on a du armer les ordonnateurs du droit de requisition qui leur permet de passer outre sans au Departement a regulariser la situation par une demande de credits supplementaires.

En realite les credits materiaux ne fournissent aucune garantie utile ou controle parlementaire.

Du reste la faim dont les deux Chambres ontent les chiffres de l'etat le sans aucune des annees precedentes le cas qu'elles en font

Mais la comptabilite tenue pour ces credits occupe dans les ports un personnel nombreux qui serait mieux utilise autrement.

J'avais demande la suppression de ces credits materiaux mais comme il s'agit d'une ^{menue de} ~~sa~~ ^{personne} ~~personne~~ controle du Parlement le Ministre a demande que la Commission des finances et celle de la Marine soient consultees.

M. L'Amiral de La Fayette. L'idee qui a preside a l'abolition des credits materiaux etait bonne: je reconnais que les resultats n'ont pas ete tres satisfaisants mais si vous supprimez les credits materiaux il faut les remplacer par autre chose par un fonds de roulement. C'etait d'ailleurs au fonds de roulement qu'avait eu lieu la Commission extra-parlementaire qui avait ete die la question

M. le Président. J'aurais que la discussion pourra se faire plus complète
quand nous serons en possession du rapport de M. Honoré
dey que (Aventin))
La séance est levée

Le Président

Luning

Séance du Mardi 19 décembre 1912

Présidence de M. Luvinot Président

Présents: M. M. Luvinot, Honoré Leggue, Hayes, Poisson, Huguet, Cabart-Danneville, Le Loup-Grandmaison, Amiral de la Jaille, Poirier, Charleux, Brystram, Chautemps, Peytral, Perreau-Basne, Louis Martin.

Audition de M. Desforges Directeur de la Comptabilité au Ministère de la Marine, au sujet de la suppression du Livre bleu et des crédits matériels.

M. Honoré Leggue. — Ainsi que la Commission m'en avait donné mandat, j'ai conféré avec M. le Ministre de la Marine et avec M. le Directeur de la Comptabilité au sujet de la suppression du Livre bleu et des crédits matériels.

Nous avons été unanimes à reconnaître l'inutilité du Livre bleu je vous en demanderai donc la suppression radicale. En ce qui concerne les crédits matériels la question est plus complexe.

Les approvisionnements auxquels s'appliquent les crédits matériels comprennent des objets de toute sorte et le système des crédits matériels a l'inconvénient de placer sous le même régime deux modes d'opérations bien différents: l'emploi de matières aux travaux neufs et la consommation pour le service courant.

La limitation imposée par le vote des crédits matériels pour l'emploi de matières aux travaux neufs est une gêne pour la construction dont l'accélération est toujours désirable: pour celles-ci je serais fâché d'accorder avec vous pour ne plus leur appliquer le système des crédits matériels.

Pour les objets consommés par le service courant

tels que le charbon, les matières grasses il faut et assurer le plein de l'approvisionnement et ~~ce~~ ne point ~~les~~ soustraire ^{leur emploi} au contrôle du Parlement. M. le Ministre de la Marine et M. le Directeur de la comptabilité ont pensé que pour ces matières de consommation courante le système des crédits matière pourrait être remplacé par un fonds de roulement ce qui permettrait à la fois aux approvisionnements d'être toujours au complet, et aux services de pouvoir fonctionner sans à-coup. L'essai de ce fonds de roulement serait réalisé tout d'abord sur deux ou trois catégories et si son fonctionnement donnait satisfaction il pourrait être étendu à d'autres catégories d'objets. M. le Directeur va nous donner sur ce point quelques explications, et si elles satisfont la Commission j'établirai mon rapport dans ce sens.

M. Desforges Directeur Par l'institution des crédits matières, le Parlement de la comptabilité au a voulu éviter que le Ministère de la Marine ne augmente Ministère de la Marine les ressources annuelles que met à sa disposition le budget par des prélèvements excessifs sur les approvisionnements, prélèvements qui auraient le double inconvénient d'augmenter dans de fortes proportions le budget consenti par le Parlement et de diminuer sérieusement dangereusement les approvisionnements en magasin.

Par les crédits matières le Parlement limite chaque année, et par chapitre, le maximum des délivrances de matières qui peuvent être faites par le Magasin, aux services d'exécution, entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre.

Cette institution n'a pas donné les résultats qu'on en attendait.

On a dû faire entrer dans ces crédits matières non seulement les matières de consommation courante, mais les matières destinées à être employées aux travaux neufs. D'où impossibilité de prévisions exactes.

Le Parlement a prescrit un programme de travaux: la construction d'un certain nombre de cuirasses. Selon que l'on mettra l'artillerie sur ces navires avant le 31 décembre ou après les crédits matières seront ou non dépassés et il ne viendra je pense à l'idée de personne de retarder la mise en escadre de cuirasses pour éviter le dépassement des crédits matières. Nous en avons eu un exemple l'année dernière la mise en service des Danton ayant été hâtée nous avons dû demander la régularisation de 71 millions de ces crédits.

J'ajoute que nous n'avons pas pour cela dépensé au point de vue de la construction un sou de plus que ce qui nous avait été consenti par le Parlement on a mis en place deux mois plus tôt des objets qui auraient été mis en place ~~trois~~ ^{deux} mois plus tard. Voilà tout.

Si l'on veut établir une relation entre les crédits budgétaires et les approvisionnements il faut avoir recours soit au fonds de roulement soit aux crédits d'achats. Système du fonds de roulement, système des crédits matières ont chacun leurs partisans qui discutent la question depuis trente ans. Le système des crédits matières n'ayant pas donné ce qu'on en espérait je vois le moment venu de faire un essai. Mais cet essai je le voudrais partiel, et il ne s'appliquerait pour le moment qu'aux combustibles et aux matières grasses.

Si vous voulez bien me donner votre appui je préparerai un texte en deux ou trois articles que l'on pourrait insérer dans la loi de finances. Ce texte prévoirait la création d'un fonds de roulement pour les combustibles et les matières grasses.

Quand on prélèverait du charbon sur les approvisionnements, un bordereau des Délivrances serait dressé et l'ordonnateur du port mandaterait ces Délivrances

au profit du fonds de roulement sur les crédits argent.
Le fonds de roulement au fur et à mesure des manques
ferait ses achats au mieux et lorsque le crédit argent
serait épuisé, automatiquement le Ministère de la
Marine se verrait obligé de demander au Parlement
des crédits supplémentaires. Je crois que par ce système
on protégerait à la fois le stock d'approvisionnement
et le contrôle du Parlement.

J'ajoute que ce système permettrait aux escadres de se
ravitailler où bon leur semblerait sans que les approvisionnements
s'appauvrissent si elles se ravitaillent en France ou sans que
les crédits disparaissent trop vite si elles se ravitaillent à
l'étranger: il y aura la un peu de compensation qui finale-
ment je crois se traduira plutôt par une économie.

M. Labat Danneville

M. le D^{eu} de la Comptabilité

L'industrie emploie des méthodes de ce genre

Il y aurait encore un autre avantage, c'est que tout en
restant dans les limites des crédits votés nous pourrions choisir
le moment favorable pour faire nos achats, même alors que
le budget serait voté tardivement.

Si ce système du fonds de roulement fonctionnait bien
pour les combustibles et les matières grasses on pourrait l'étendre
à d'autres objets. Les crédits matières disparaîtraient aussi
progressivement et à un avis définitivement en ce qui
concerne les travaux neufs.

M. l'Amiral de la Jaille

Le système est en effet séduisant et son essai partiel
d'abord pourra donner des renseignements intéressants.

^{dans l'avenir}
Convenez-vous d'un fonds de roulement général ou bien un
fonds de roulement par catégories, ce qui me paraît préférable.

M. Honoré Legue

Je vois d'abord deux grandes catégories, les objets de
service courant, et les objets destinés aux travaux neufs.
Il y aura sans doute d'autres subdivisions.

M. Chastenet

Je crois que cette division en catégories diverses, qui
me semble la solution préférable est une affaire d'administra-

tion et que les services de la marine soit seuls compétents pour effectuer

M. Charpentier

Vous venez, M. le Directeur, d'un essai qui s'il donnait de bons résultats serait par la suite étendu progressivement. Si les crédits matériels sont condamnés qu'ils disparaissent complètement et tout de suite : je ne les vois pas subsister pour quelques objets seulement.

M. le Directeur de la Comptabilité

Je ne suis pas complètement de votre avis. Théoriquement vous avez raison, mais ~~pour~~ dans l'intérêt des services de la Marine, comme dans l'intérêt ~~des~~ du Parlement je crois qu'il faut procéder par étapes. Les crédits matériels qui ne constituent pas un contrôle réel pour le Parlement peuvent disparaître tout de suite, mais avant de supprimer les autres il est bon que les Chambres se rendent compte de l'efficacité du fonctionnement du fonds de roulement, de sa suffisance.

La plupart des crédits matériels s'appliquent à des objets pour la consommation desquels toute prévision est difficile ou illusoire : trop d'éléments viennent modifier cette consommation, manœuvres, expéditions, avancement rapide des constructions, toutes opérations auxquelles il est nécessaire de pourvoir immédiatement et contre lesquelles personne ne songerait à s'élever. Il faut donc que le Parlement se rende compte qu'avec les crédits matériels son contrôle n'est pas effectif ^{et qu'il} le sera beaucoup plus avec le fonds de roulement puisque avec celui-ci lorsque les crédits argentés servent sur le point d'être épuisés, automatiquement le Ministre sera obligé de demander des crédits supplémentaires et il les demandera à une époque où ses prévisions pourront être presque certaines.

M. de la Jaille

Il est en effet très délicat pour un service comme la Marine de dire un an à l'avance ce qu'elle sera dans la nécessité de consommer ou de prélever sur les appor-
visionnements

M. Chauteauf. Je comprends que vous qui êtes le corps contrôlé vous ne demandez pas la suppression de ce contrôle ou de cette apparence de contrôle mais nous, nous sommes tenus à un vis de réserve.

M. l'Amiral de la Jaille. Je ne suis pas de votre avis mon cher collègue. On vous propose un essai des fonds de roulement, faisons cet essai et nous verrons ensuite s'il doit être étendu.

M. Chauteauf. Quel est votre avis M. le Directeur sur la suppression du Livre Bleu

M. le Directeur de la Comptabilité. — Je suis pleinement d'accord avec vous, le Livre Bleu ne sert à rien : il y a 40 000 objets dans la marine, comment tenir à jour une comptabilité précise ; j'ajoute que tous les chiffres qui figurent au Livre Bleu exigeraient un autre volume d'explications. On ne peut se faire une idée de la situation des approvisionnements par les chiffres qui y figurent.

On a justifié son existence en disant qu'il était utile pour la préparation du budget. Or le Livre Bleu pour les approvisionnements existant au 31 décembre 1911 ne peut être publié qu'en septembre 1912 et depuis plusieurs mois le budget de 1913 a été élaboré et même déposé.

M. Chauteauf. La confection de ce document exige un personnel nombreux

M. le Directeur. Dans mon service j'ai un employé qui y est spécialement affecté mais dans les ports il doit y en avoir bien d'autres.

J'ajoute que la suppression du Livre Bleu sera donc une économie. J'insiste auprès de vous Messieurs pour que vous veuillez bien appuyer l'essai de fonds de roulement que je vous propose. A mon avis c'est le seul moyen d'assurer le contrôle du Parlement tout en laissant aux services consommateurs la souplesse dans l'actif qui leur est indispensable.

Dans les proportions modestes où je vous le propose cet essai ne soulèvera pas je le pense trop d'objections.

M. Honoré Luygue. J'appuie auprès de la Commission les observations de M. le Directeur, ~~hier~~ en ce qui concerne les crédits matériels. Quant au Livre Bleu nous sommes tous unanimes à en approuver la suppression.

Il faudra alors créer une sorte de Commission de réforme qui ne laisse pas s'accumuler dans les magasins tout un stock d'objets hors service ou inutilisables. Ce serait en effet une bonne chose : nous avons dans nos magasins toute une série d'objets qui il était indispensable d'avoir à un certain moment mais qui ne servent plus à rien. C'est là un vice commun aux deux ministères de la défense nationale. Il faut avoir en magasin certaines choses dont on pourrroit avoir besoin si la guerre éclatait et qui la paix se prolongeant se démodent et deviennent inutile. Nous ne pouvons citer cela.

M. le Directeur

M. Chautemps

Il y a un document beaucoup plus précis que le Livre bleu, c'est le rapport du Contrôle. Pourquoi ne le publier-t-on pas ?

M. le Directeur

Je crois qu'il serait difficile de le publier. Il y a dedans au point de vue de la défense nationale, des choses inutiles à dévoiler.

M. le Président

Nous vous remercions de vos explications M. le Directeur
M. le Directeur se retire.

Décisions de la Commission

La Commission prie M. Honoré Leggère de faire un rapport sur la suppression du Livre bleu et des crédits malécés.

Dans ce rapport M. Honoré Leggère appuiera la suppression du Livre bleu ainsi que l'essai par d'un fonds de roulement applicable aux combustibles et aux matières grasses. Cet essai devant être étendu à d'autres catégories d'objets s'il donne de bons résultats.

Cet avis donné au nom de la Commission de la Marine sera transmis à la Commission des finances et au Ministère de la Marine.

La séance est levée

Le Président

Leggère

dans les approvisionnements. On a donc voulu, en dehors de la barrière qu'opposent les crédits budgétaires aux dépenses en deniers, imposer une limite spéciale aux consommations de matières.

2° On pensait qu'il y aurait corrélation entre les crédits budgétaires et les crédits matières des chapitres correspondants, entre les achats de matières à emmagasiner et les sorties de matières à employer, et qu'ainsi le niveau des approvisionnements se maintiendrait automatiquement.

& &
&

Critique du système : - Le système des crédits matières, expérience faite, ne compte plus beaucoup de défenseurs. Les critiques qu'on lui adresse sont nombreuses et il faut se borner à mentionner les principales.

Institués pour empêcher les services d'augmenter leurs dotations financières par des prélèvements sur les approvisionnements, les crédits matières n'atteignent pas et ne peuvent pas atteindre ce but. La raison principale en est que les services ne peuvent établir des prévisions avec une exactitude suffisante et il faut se garder, à cet égard, de raisonner par comparaison avec les crédits budgétaires.

Les crédits deniers servent à acquérir soit des matières à approvisionner, soit du matériel spécialisé à telle ou telle construction neuve. Ils sont calculés : dans le premier cas, de manière à maintenir le niveau réglementaire des approvisionnements ; dans le second cas, de façon à répartir la charge budgétaire sur les exercices successifs, tout en tenant, en temps utile, le matériel à la disposition du constructeur. Les prévisions reposent donc sur des bases assez précises, en ce qui concerne les crédits d'achats.

Mais

Mais la consommation ou l'emploi aux travaux, qui s'imputent sur les crédits matières, sont sujets à toutes sortes d'aléas qui en avancent ou en reculent la date, qui en augmentent ou en diminuent l'importance annuelle : suivant que les escadres se ravitaillent plus ou moins à l'extérieur la marine puise plus ou moins dans ses approvisionnements; suivant l'état d'avancement ou de retard d'un bâtiment en construction, la consommation de crédits matières imputables à une année s'accroît ou s'abaisse, sans que d'ailleurs la dépense en deniers s'en trouve modifiée.

Les prévisions de crédits matières sont donc pleines d'incertitudes. Aussi, comme personne n'a jamais songé à arrêter les travaux ou le ravitaillement pour le motif que les crédits matières sont épuisés, on a dû armer les ordonnateurs du droit de réquisition qui leur permet de passer outre à la limitation, sauf au Département à régulariser la situation par une demande de crédits supplémentaires. Cette atténuation à la rigueur de la règle est nécessaire, mais elle enlève à cette règle même toute valeur efficace.

Au demeurant, il serait aisé de démontrer que pour la plus grosse partie, de beaucoup, des matières employées aux travaux, c'est-à-dire, pour tout ce qui concerne les travaux neufs, les crédits matières ne fournissent aucune garantie utile au contrôle parlementaire.

Quand les Chambres ont autorisé la mise en chantier d'un cuirassé, qu'elles ont consenti les crédits nécessaires à l'acquisition des matériaux et du moment que les dépenses en deniers sont maintenues, chaque année, dans les limites budgétaires, en quoi leur importe-t-il que la mise à bord des matériaux s'opère une année plutôt qu'une autre? Ce que le Parlement a demandé à diverses reprises, c'est que la durée des constructions fût ré-

duite:

duite: que si les services parviennent à gagner un ou deux mois et utilisent en Novembre et Décembre des matières dont l'emploi n'était prévu primitivement que pour Janvier ou Février de l'année suivante, seront-ils blâmés pour avoir franchi la limite des crédits matières?.

En résumé, le système des crédits matières confond sous une même règle deux natures d'opérations bien distinctes :

1° L'emploi des matières aux travaux neufs;

2° La consommation, pour le service courant, des matières approvisionnées.

A l'égard de la première catégorie, toute limitation est sans intérêt, dès l'instant que la construction neuve a été autorisée par le Parlement et qu'elle a été dotée de crédits budgétaires.

En ce qui concerne les approvisionnements du service courant, le système est inefficace; il n'y a pas et il ne peut y avoir corrélation entre les dépenses deniers et les dépenses matières et par conséquent, le système ne garantit pas le maintien des stocks au niveau réglementaire.

& &

&

Conclusion : - On peut supprimer les Crédits -Matières sans retirer aucune garantie au Contrôle parlementaire.

Mais, ainsi que l'a pensé la Commission de la Marine, il faut y substituer un système efficace: personne ne songe à nier la nécessité d'assurer le maintien des approvisionnements.

La solution de la question est malaisée et la preuve en est que depuis plus de 30 ans qu'on la discute, aucune proposition n'a jamais réussi à rallier tous les suffrages.

Dans ces conditions, le mieux paraît être de passer de la

discussion

discussion à la pratique en faisant un essai limité à une branche importante d'approvisionnements : les combustibles, par exemple.

Le Département va élaborer les textes nécessaires de manière à introduire la mesure, d'accord avec le Ministre des Finances, dans le projet de Budget de 1914. Quelles que soient d'ailleurs les modalités adoptées, la réforme consisterait essentiellement à établir une relation nécessaire entre les consommations et les crédits budgétaires.