

année 1893.

6 Régistre C. 56.

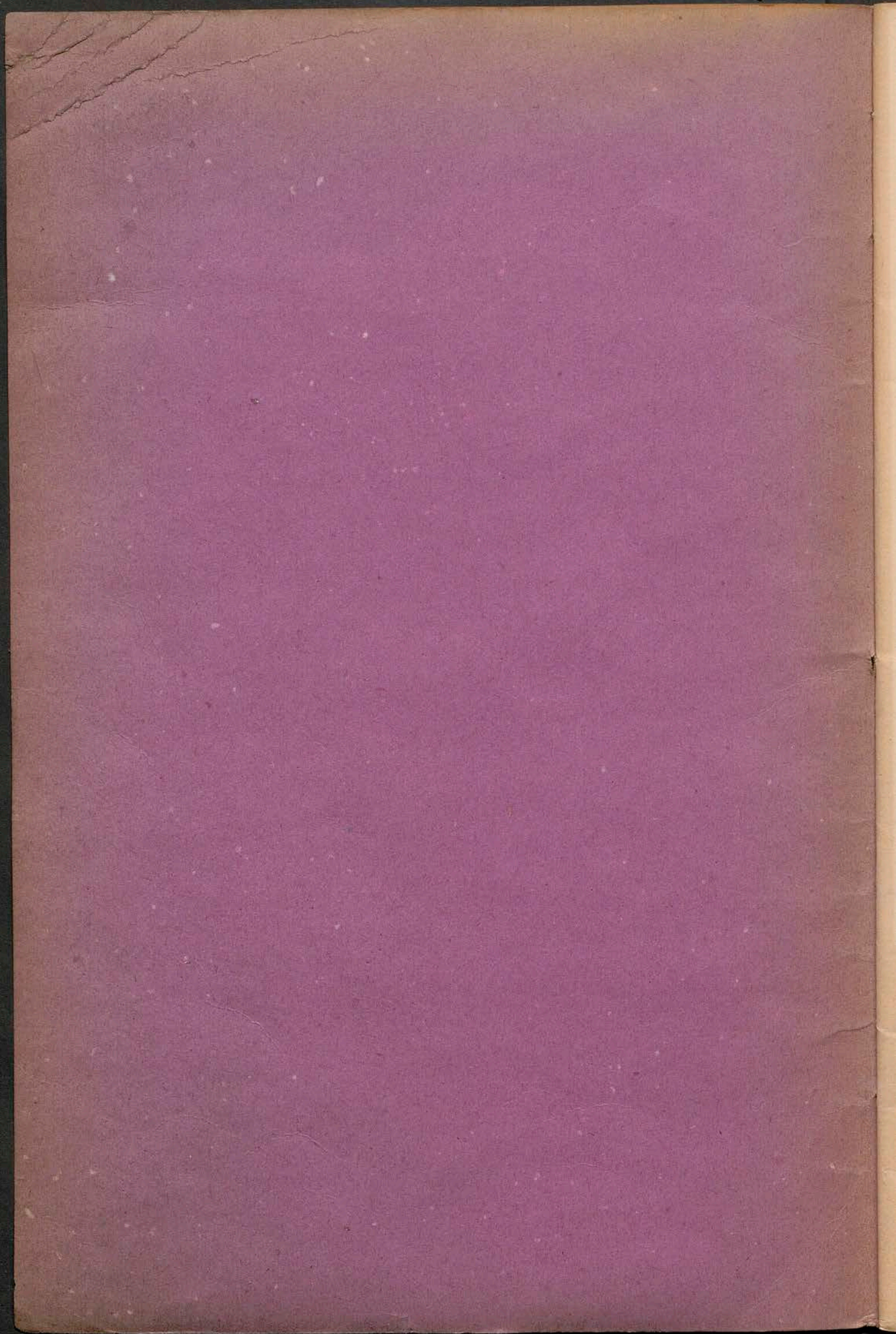
COMMISSION chargée de l'examen de tous les projets de lois intéressant la **Marine**. (Résolution du Sénat, n° 3, du 22 janvier 1891).

Nommée le 16 janvier 1893.

MM.

- | | | |
|------------------------|---|--|
| 1 ^{er} BUREAU | { | VELTEN.
BARBEY. |
| 2 ^e BUREAU | { | AMIRAL VÉRON.
LE GUEN. |
| 3 ^e BUREAU | { | JULES GODIN.
JULES CAZOT. <i>vice-président</i> |
| 4 ^e BUREAU | { | ALLÈGRE.
BARON DE LAREINTY. |
| 5 ^e BUREAU | { | MOINET.
DROUHET. |
| 6 ^e BUREAU | { | LOURTIES. <i>Secrétaire</i>
GÉNÉRAL BILLOT. |
| 7 ^e BUREAU | { | ÉMILE LENOËL. <i>Président</i>
JULES FERRY. |
| 8 ^e BUREAU | { | KRANTZ.
JEAN DUPUY. <i>Secrétaire</i> |
| 9 ^e BUREAU | { | AMIRAL HALNA DU FRETAY. <i>vice-président</i> .
ROULAND |

M. Grandjean, secrétaire adjoint.



Commission de la Marine
1893

1^{er} Register

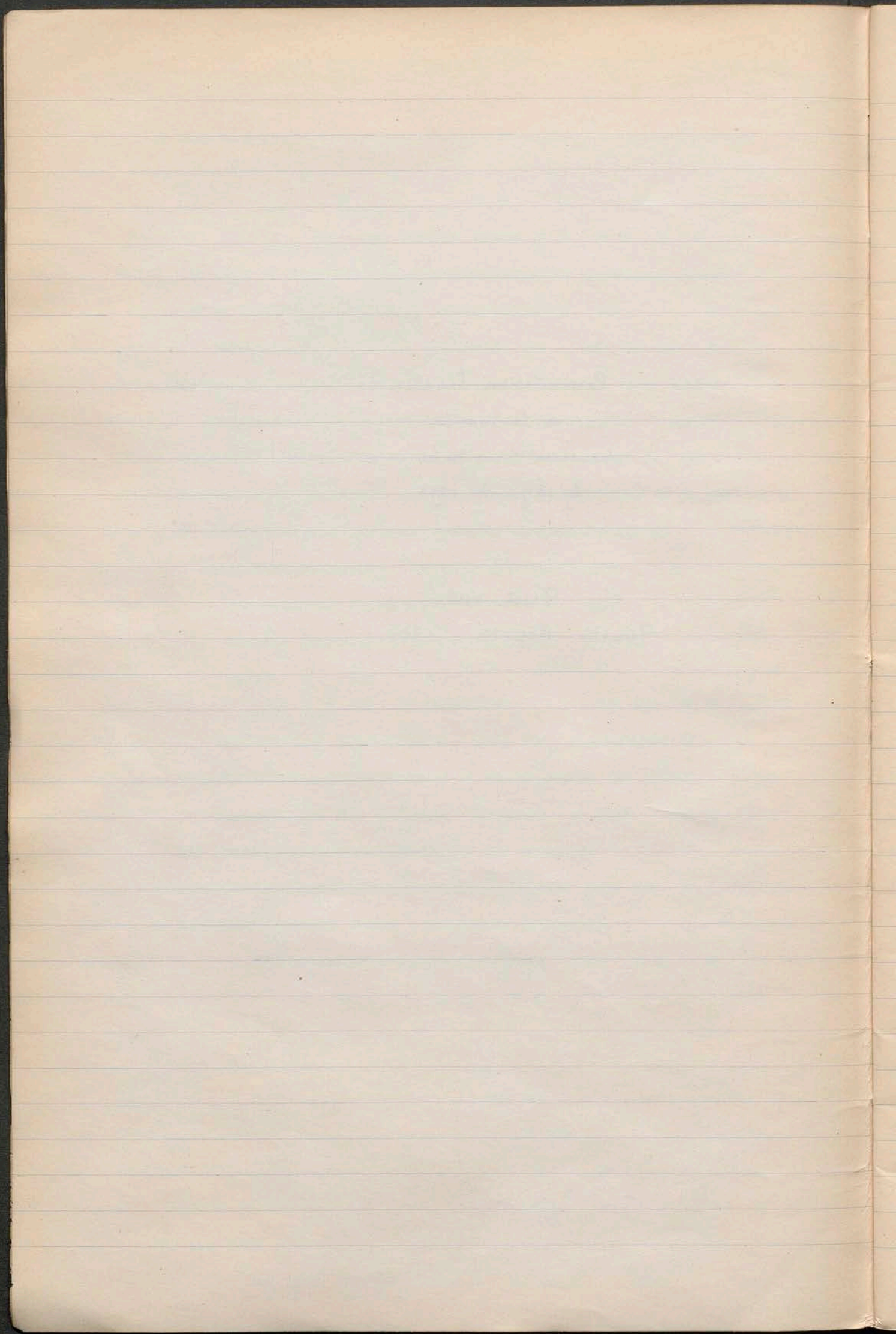
695 297





Commission Sénatoriale
de la Marine
nommée dans le bureau
le 15 janvier 1895.

Procès-verbal
Premier Régistre . 1895.



Conformément à la résolution du Sénat n° 3, en date du 22 Janvier 1891, la Commission annuelle de la marine, pour l'an 1893, a été élue dans les Bureaux le 16 Janvier 1893. Les commissaires ci-après, ont été désignés pour en faire partie :

- 1^{er} Bureau : M. M. Velten et Barbey.
 2^e — " l'amiral Viron et Le Guen.
 3^e — " Jules Godin et Lazot.
 4^e — " Alligre et le baron de Lacourty.
 5^e — " Moinet et Drouhet.
 6^e — " Lourtès et le général Billot.
 7^e — " Emile Lenoël et Jules Ferry.
 8^e — " Krantz et Jean Dupuy.
 9^e — " l'amiral Halma du Fretay et Bouland.

Le 17 janvier, la Commission, réunie pour la première fois, a constitué son bureau ainsi qu'il suit :

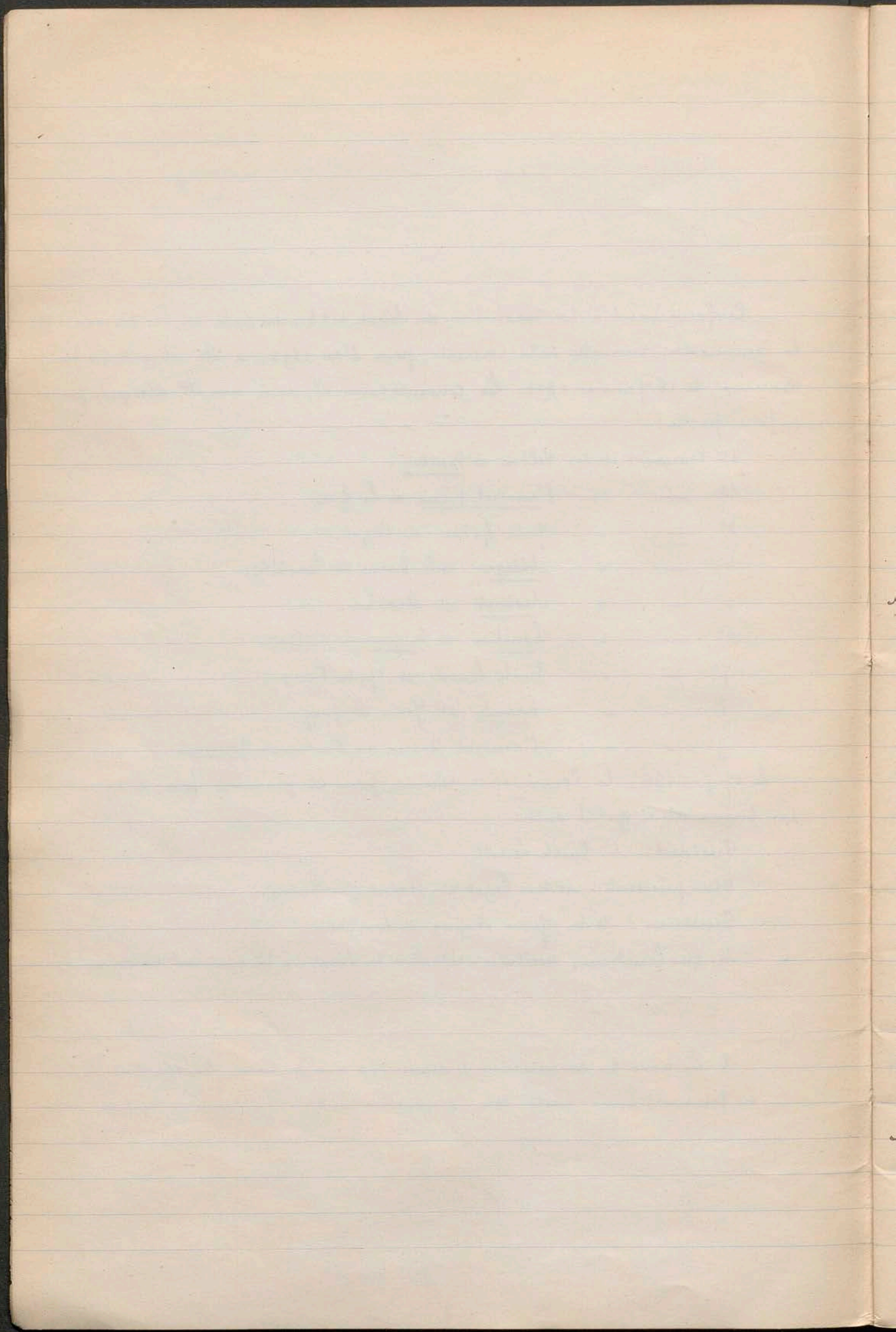
Président : M. Emile Lenoël.

Vice-présidents : M. M. Lazot et Halma du Fretay.

Secrétaires : M. M. Jean Dupuy et Lourtès.

M. Ch. Grandjean, secrétaire-rédacteur du Sénat, a été nommé secrétaire-adjoint.

* Les noms des commissaires soulignés sont ceux de MM. les sénateurs qui ne faisaient point partie de la Commission de 1892.



Séance du 17 Janvier 1893.

Présidence de M. Krantz, doyen d'âge.

La séance est ouverte à deux heures et demie.

Sont présents: M. M. Barbey, Drouhet, Jean Dupuy, Jules Godin, l'amiral Halna du Fretay, Krantz, le baron de Larcinty, Le Guen, Emile Lenoël, Lourties, Rouland, Veltin et l'amiral Véron.

M. le général Billot, retenu à la Commission de l'armée; Cazot, retenu à la Commission de l'article 143 du Code civil; et Jules Ferry, retenu à la Commission des Douanes, s'excusent de ne pouvoir assister à la séance.

M. le Président, après avoir donné connaissance à ses collègues de la liste des membres nommés hier par le bureau pour former la Commission, les invite à procéder immédiatement à l'élection de leurs Président, vice-présidents et secrétaires.

Cette motion est adoptée.

M. Lenoël, président de la Commission pour l'année 1892, est réélu président à l'unanimité.

M. M. Cazot et l'amiral Halna du Fretay, vice-présidents sortants, sont réélus vice-présidents à l'unanimité.

M. Jean Dupuy, secrétaire sortant, est réélu à l'unanimité. M. Lourties est nommé secrétaire à l'unanimité, en remplacement de M. Isaac, qui a cessé de faire partie de la Commission.

M. Lenoël remercie ses honorables collègues de l'honneur qu'ils ont bien voulu lui faire. Il s'efforcera de justifier leur sympathie et leur confiance.

S'adressant ensuite à M. Krantz, il le prie de vouloir bien

continuer à diriger les débats pendant la présente séance.

M. Lenoël ajoute que la Commission de 1892 s'était fait donner pour secrétaire-adjoint un fonctionnaire de l'administration du Sénat, M. Grandjean, secrétaire-éditeur. Il prie la Commission nouvelle de décider si elle entend conserver un secrétaire-adjoint, et dans le cas de l'affirmative, si elle agréerait M. Grandjean pour faire ce service.

À l'unanimité, la Commission décide que M. Grandjean sera maintenu dans les fonctions qu'il exerçait auprès de la précédente Commission.

M. Lenoël fait connaître que, parmi les projets de loi que la Commission de 1892 a eu à examiner, il en est un qui n'a pu être rapporté en temps utile. C'est le projet de loi relatif à l'organisation du cadre des officiers de vaisseau.

Le projet, déposé sur le bureau de la Chambre des députés le 15 novembre 1890 (n° 1000 rectifié), a été voté le 21^{er} 1891 sur le rapport de M. Le Myre de Villeville (n° 1401) et transmis au Sénat le 18 février 1892. Il attend depuis lors que la haute assemblée se prononce à son égard.

Il n'a pas dépendu de la précédente Commission de saisir le Sénat, en temps utile, d'un rapport sur le projet. Dès le début elle a pris soin de l'examiner avec toute l'attention qu'il mérite, mais elle a dû suspendre à plusieurs reprises ses délibérations.

Tout d'abord, M. Cavaignac, qui venait de recevoir le portefeuille de la marine, a manifesté le désir de soumettre à la Commission un certain nombre de dispositions nouvelles modifiant le texte adopté par la Chambre.

Un peu plus tard, M. Cavaignac ayant été remplacé par M. Bourdeau au département de la marine, le nouveau ministre a demandé un délai pour se livrer à une étude personnelle

de la question. Puis il a fait connaître quelques uns des changements qu'il désirait voir apportés au texte voté par l'autre assemblée. Mais il ne s'est pas trouvé en mesure de donner son opinion définitive sur les autres points.

Ces divers incidents ont ralenti les études de la Commission, qui, à son grand regret, n'a pu terminer son travail avant le terme de son mandat.

Toutefois la préparation de la loi est en fait assez avancée. Un membre de la Commission, l'honorable M. Godin, a été chargé dès l'origine de se mettre en rapport, tant avec M. L. Cavagnac et Roudeau, qu'avec les chefs de service du Département de la marine. A la suite de plusieurs entretiens avec ces différents personnages, M. Godin a réussi à arrêter un texte qui concilie la plupart des dispositions adoptées par la Chambre avec les desiderata du ministère de la marine. Le travail peut donc être considéré comme terminé dans sa partie essentielle. La Commission l'achèvera promptement.

Mais ici une question se pose: celle de savoir si c'est la commission nouvelle ou l'ancienne commission qui, d'après les usages et le règlement, a qualité pour mener à bien l'élaboration du projet de loi. Rigoureusement ce devrait être l'ancienne commission. Mais il semble qu'on peut considérer la commission nouvelle comme ayant compétence pour remplir une tâche, qui n'est plus qu'à l'heure actuelle qu'une simple formalité.

M. Godin

estime que la nouvelle commission se trouve valablement saisie du projet de loi. C'est à elle et à elle seule qu'il appartient d'en terminer l'examen. Il est d'usage en effet, dans les commissions permanentes, qui se renouvellent chaque année en vertu d'une disposition du règlement, que toutes les affaires en cours d'instruction soient transmises telles quelles à la Commission nouvelle élue au commencement de la session ordinaire. C'est ainsi notamment que les choses se passent à la Commission des finances. Il n'y a

6
aucune raison pour ne pas se conformer à cet usage dans le cas présent.

M. Drouhet est d'avis que la question n'offre pas grand intérêt au point de vue pratique. En somme la nouvelle Commission se compose en majorité des mêmes membres que l'ancienne. Le travail déjà fait ne sera donc pas perdu.

M. le Président partage l'avis de l'honorable M. Drouhet. Toutefois, dit-il, pour procéder régulièrement, il conviendrait de prendre l'avis de M. le Président du Sénat, qui nous fera savoir si, au point de vue réglementaire, la Commission nouvelle a le droit de se saisir du projet de loi.

La proposition de M. le Président est adoptée. M. Lenoël est chargé de faire une démarche dans ce sens auprès de M. le Président du Sénat.

M. Warbey croit nécessaire de faire observer à ses collègues que, quelle que soit la solution adoptée, l'essentiel est d'obtenir que le projet de loi soit rapidement voté. Il y a deux ans bientôt que l'orateur, alors ministre de la marine, a déposé ce projet sur le bureau de la Chambre. Depuis ce moment la marine attend avec impatience qu'il soit converti en loi.

Rien ne s'oppose à ce qu'on arrive à le faire discuter promptement. La question est bien connue au ministère de la marine. L'état-major général & la direction du personnel, qui l'ont étudié tour à tour, sont encore composés comme ils l'étaient au moment de sa préparation. Le nouveau ministre de la marine, M. l'Amiral Riennier, s'en est personnellement occupé, soit comme membre du Conseil supérieur, soit comme président du Comité des inspecteurs généraux. On doit donc pouvoir aboutir sans peine à une entente avec le département. Il ne faudrait pas que les nombreux changements de personnes, survenus dans les dix derniers mois, parmi les

7

titulaires du portefeuille de la marine, finissent éternellement en suspens une loi indispensable au bien du service et d'ailleurs nécessaire pour donner satisfaction aux intérêts des officiers de vaisseau.

M. Lenoël déclare que son intention est de prier M. le Ministre de la Marine de venir conférer avec la Commission, l'ancienne ou la nouvelle suivant ce qui sera décidé, aussitôt qu'il aura entretenu M. le Président du Sénat de la question qu'il est chargé de lui soumettre.

M. Gadin demande si, en tout état de cause, la Commission ne voudrait pas entendre communication préalable du texte du projet de loi qu'il a préparé de concert avec le précédent ministre et ses chefs de service.

A la suite d'observations présentées par M. M. Veltou, Drouhet, le baron de Larosière, le Président et Lenoël, la Commission décide qu'elle se réunira jeudi, une heure avant la séance publique, pour entendre la lecture du projet préparé par l'honorable M. Gadin.

La séance est levée à trois heures un quart.

Le Président,

Paul Lenoël

Le Secrétaire,
Duclos

8
Séance du 20 Janvier 1893.

Présidence de M. Lenoël, président.

La séance est ouverte à une heure.

Sont présents : MM. Allégue, Warley, le général Billot, Jean Dupuy, Drouhet, Jules Ferry, Gadin, Le Guen, Lenoël, Moineau, Krantz, Rouland, l'amiral Véron et Velton.

M. le Président expose qu'à la suite de la dernière réunion il a consulté M. le Président du Sénat, ainsi qu'il en avait reçu le mandat, sur le point de savoir si le projet de loi relatif aux cadres des officiers de vaisseau devait être examiné par la nouvelle Commission ou par l'ancienne.

M. le Président du Sénat, après avoir fait rechercher les précédents par M. le Secrétaire général de la Présidence, a émis l'avis que la nouvelle Commission avait qualité pour continuer l'étude de la loi commencée par l'ancienne.

Cette appréciation se trouve confirmée par l'examen des procès-verbaux de la Commission de 1892. Il résulte en effet de ces documents que la Commission de l'année dernière n'a fait qu'effleurer la discussion du projet de loi. Elle n'en a débattu qu'un seul et unique article, l'article 1^{er}. Son travail a été suspendu immédiatement après, pour laisser au Ministre de la Marine le temps de préparer des dispositions nouvelles qu'il désirait voir substituer à celles que la Chambre avait votées. L'honorable M. Gadin a vu à plusieurs reprises le Ministre et ses principaux chefs de service à cette occasion et il a rendu compte des entretiens qu'il a pu avoir avec eux. Mais jamais l'étude de la loi n'a été reprise sérieusement.

Il suit que là que l'ancienne Commission n'a aucun motif pour revendiquer le droit d'achever l'élaboration du projet de loi.

à la suite d'un échange d'observations entre M. le Yves Ferry, Kronth, et Jean Dupuy, la Commission décide que, conformément à l'avis de M. le Président du Sénat et à l'opinion exprimée par M. le Président de la Commission, elle se chargera de terminer l'étude de la loi sur les officiers de vaisseau.

M. le Président rappelle que la Commission de 1892, dans sa séance du 17 Juin, avait chargé M. Godin de se concerter avec M. le Ministre de la Marine au sujet de la loi dont il s'agit. Sans le désigner officiellement comme rapporteur, elle lui avait confié sous cette forme un mandat équivalent à celui de la rédaction du rapport. Après le travail auquel s'est livré l'honorable sénateur, il conviendrait de régulariser cette situation en le nommant dès aujourd'hui rapporteur.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

M. le Président dit que la Commission est réunie pour entendre les communications annoncées à la dernière séance par M. Godin au sujet du texte de la loi sur les officiers de vaisseau. Il invite en conséquence l'honorable membre à donner lecture de ses propositions.

M. Godin explique qu'à l'issue de la séance du 17 courant il s'est rendu au Ministère de la Marine pour mettre au courant le nouveau ministre, M. l'amiral Rieunier, des dispositions concertées avec son prédécesseur. Il a laissé entre les mains de M. le Ministre copie du texte modifié de la loi; il lui a signalé les points qui avaient soulevé des difficultés, lui a demandé une entrevue ultérieure pour les discuter, et finalement l'a prié de vouloir bien se tenir prêt à venir conférer avec la Commission.

Peut-être conviendrait-il d'attendre que M. l'amiral Rieunier se soit expliqué avec l'orateur avant d'aborder l'examen du nouveau texte. Ses modifications subséquentes possibles.

M. Dupuy approuve cette proposition. La communication que M. Godin se proposait de faire aujourd'hui à ses collègues ne pourrait avoir utilement lieu, car

la majeure partie des membres de la Commission sont obligés de se rendre en ce moment même à d'autres convocations.

M. Veltin demande que M. le Président soit chargé de convoquer la Commission deux ou trois jours avant que l'entrevue projetée avec M. le Ministre de la marine soit fixée. Dans cette séance on pourra entendre avec profit les explications de M. Godin.

La motion de M. Veltin est adoptée.

M. Drouhet exprime le désir que dorénavant la Commission soit convoquée, lorsqu'elle aura à délibérer sur un objet susceptible de susciter une discussion un peu étendue, soit dans la matinée, soit dans l'après-midi d'un jour où le Sénat ne tiendra point séance publique. Les réunions qui précèdent les séances du Sénat sont forcément écourtées, sans compter que bien souvent plusieurs membres ne peuvent y assister, retenus qu'ils sont à d'autres commissions.

À la suite d'observations présentées par M. M. Moineau, Jules Ferry et Darboy, la Commission décide qu'à l'avenir elle se réunira de préférence l'après-midi d'un jour où le Sénat ne tiendra point séance. Elle laisse toutefois à M. le Président le soin de la convoquer à un autre moment, en cas de besoin.

La séance est levée à une heure trois quarts,

Le Président,

Le Secrétaire,

Jules Ferry

Séance du 21 Janvier 1893.

Présidence de M. Lenoël, président.

La séance est ouverte à une heure et demie.

Sont présents: M. M. Alligne, Darbey, le général Billot, Cazot, Jules Ferry, Jules Gadin, Krantz, le baron de Lareinty, Le Guen, Lenoël, Lourties, Meinet, Roulaud, Velten et l'amiral Véron.

M. le Président fait connaître que, dans sa séance du 19 Janvier, le Sénat a reçu communication du projet de loi relatif à la marine marchande que la Chambre avait adopté la veille. Ce projet ayant été renvoyé à la Commission de la marine, M. le Président a fait convoquer d'urgence ses collègues, bien que le jour choisi coïncidât avec un jour où le Sénat se réunissait en séance publique. Il importe en effet que le projet de loi soit examiné très rapidement, la nouvelle loi sur la marine marchande devant être promulguée au plus tard le 1^{er} février prochain, c'est-à-dire dans dix jours.

M. le Président passe en revue les principaux documents dont se compose le dossier remis à la Commission. Les documents sont:

- 1^o Un projet de loi, déposé par le Gouvernement sur le bureau de la Chambre, le 11 Janvier 1892 (n^o 1168);
- 2^o Un premier rapport, rédigé par M. Siegfried et déposé sur le bureau de la Chambre le 28 mai 1892 (n^o 2118);
- 3^o Un rapport supplémentaire, rédigé également par M. Siegfried et déposé le 9 juillet 1892 (n^o 2298);
- 4^o Une première annexe à ce rapport supplémentaire, contenant une nouvelle rédaction de la loi proposée par la Commission de la Chambre à la date du 14 Janvier 1893 (n^o 2298 annexe);
- 5^o Une seconde annexe au même rapport supplémentaire, contenant une autre rédaction proposée par la Commission de la Chambre à la date du 17 Janvier 1893 (n^o 2298 2^e annexe);

120
6° Un projet de loi, déposé par le Gouvernement sur le bureau du Sénat le 19 courant et reproduisant le texte adopté par la Chambre (Sénat, session ordin. 1893, n° 13).

M. le Président signale ensuite les principales pièces annexes jointes au dossier à titre de renseignements: savoir les délibérations des Chambres de commerce des ports, les statistiques de la navigation dressées par ordre du Gouvernement, les dépositions faites devant la Commission de la Chambre par les délégués des armateurs, constructeurs et autres intéressés.

L'exposé terminé, M. le Président rappelle que le projet de loi, par lequel la Commission est saisie, a essentiellement pour objet de maintenir, en la renouvelant pour une nouvelle période, le septième d'encouragement accordé par la loi du 29 janvier 1881 à la marine marchande, sous forme de primes à la construction et à la navigation.

La loi de 1881, votée pour une période de dix ans, aurait dû être renouvelée avant le 29 janvier 1891. Telle était en effet l'intention des pouvoirs publics. Mais les circonstances ne leur ont pas permis de la réaliser. D'une part, les Chambres et le Gouvernement lui-même se sont vus empêchés par divers incidents d'étaler la loi projetée en temps utile. D'autre part, comme on voulait introduire dans cette loi toute une série de dispositions nouvelles, il a fallu se livrer à des enquêtes, à des recherches, bref à un travail de longue haleine dont la durée a dépassé les prévisions. Il s'en est suivi des retards qui ont empêché le Parlement de voter, avant le 29 janvier 1891, le renouvellement de la législation de 1881.

Pour qu'on eût le loisir d'étudier la question, le Gouvernement a fait adopter à diverses reprises des lois prorogeant, sauf une exception, l'application des articles 9 et 10 de la loi de 1881, articles établissant les primes à la navigation.

Une première loi, du 30 juillet 1890, a été votée dans ce but. Elle étendait jusqu'au 31 janvier 1892 la période d'application des dits articles.

Une seconde loi, du 29 janvier 1892, a reporté l'effet de la précédente jusqu'au 31 juillet suivant.

Enfin une troisième loi, en date du 20 juillet 1892, a prorogé jusqu'au 31 janvier courant l'application des mêmes dispositions.

Ce dernier délai expiré dans une dizaine de jours, à moins de sollicité des Chambres une nouvelle prorogation de la loi de 1891, il faut donc qu'une solution intervienne d'ici à la fin du présent mois.

C'est peu sans doute pour l'étude et la discussion d'une loi de cette importance. Mais la Commission ne doit rien négliger pour faire en sorte d'aboutir dans ce court intervalle.

En effet il ne faut point s'arrêter à proroquer encore la loi de 1891. Le Gouvernement ne veut point prendre l'initiative d'une proposition de ce genre. Les constructeurs, les armateurs, tous ceux en un mot que la loi intéresse, sont las d'un provisoire qui dure depuis deux ans, et qui met en péril leurs intérêts. Enfin il ne serait point digne du Parlement de paraître incapable de mener à bien, dans les délais qu'il s'est lui-même impartis, une œuvre qui touche de si près à la prospérité générale de la nation.

Au reste l'examen de la loi semble pouvoir être rapidement conduit. Au début de graves divergences de vues s'étaient produites entre les intéressés. Ces divergences n'ont pas disparu sans doute, mais à la suite des votes récents de la Chambre et à l'approche de l'échéance du 31 janvier, elles se sont grandement atténuées. Tout le monde est à peu près d'accord aujourd'hui pour désirer que la loi soit votée telle qu'elle est sortie des délibérations de la Chambre.

En premier lieu le Gouvernement insiste avec la plus grande énergie pour que le texte adopté dans l'autre assemblée, et qui pourtant ne le satisfait pas entièrement, soit ratifié tel quel par le Sénat.

D'autre part les Chambres de Commerce de Rouen, du Havre, de Marseille, de Cherbourg, ainsi que les représentants d'un grand nombre de ports secondaires, ont déjà fait connaître à M. le Président lui-même qu'ils désiraient que la loi fût adoptée sans changement.

Enfin l'opinion unanime du Sénat paraît être conforme à ces desiderata.

114
Dans ces conditions M. le Président engage ses collègues à faire un vigoureux effort pour que le projet de loi soit examiné avec la plus grande promptitude. Il serait désirable, ajoute-t-il en terminant qu'il pût être adopté par la Commission aujourd'hui même, afin que le rapporteur désigné se mit au travail sans délai.

La Commission s'associe unanimement aux observations formulées par M. le Président. En conséquence la discussion générale est ouverte immédiatement.

M. Drouhet comprend la nécessité qui s'impose à la Commission de hâter ses travaux. Il se reprocherait donc de retarder, fût-ce d'un jour, la solution que tout le monde est d'accord pour désirer. Mais il ne peut s'empêcher d'exprimer ses regrets de voir qu'on ne laisse pas au Sénat ^{le temps} d'étudier avec la maturité nécessaire une loi de cette importance. Il y a plus d'un an que la Chambre en est saisie. Le Sénat, lui, disposera de dix jours à peine pour la faire étudier par la Commission, faire rédiger et imprimer le rapport et le discuter en séance publique. On peut dire que cela équivaut à une suppression de toute délibération sérieuse. Il faut s'incliner sans doute, mais une pareille extrémité est tellement fâcheuse que la Commission se doit à elle-même de protester contre la situation qui lui est faite.

M. Jules Gadin partage le sentiment de M. Drouhet. Mais puisque les pouvoirs publics sont unanimes à accepter la loi telle qu'elle est sortie des délibérations de la Chambre, à quoi bon s'écrier ?

M. Le Guen. En somme de quoi s'agit-il ? de renouveler ou l'améliorer la loi de 1881 sur les primes à la navigation. Or personne ne conteste l'utilité de cette mesure. Dans les Chambres et hors des Chambres, chacun reconnaît qu'il est indispensable d'encourager en France les deux grandes industries maritimes de la construction et de l'armement. Le principe de la loi n'est critiqué par qui que ce soit. Il n'y a de divergences que sur l'opportunité de certaines des réformes apportées à la législation de 1881.

11

Dans ces conditions il semble qu'il n'y ait pas lieu de s'arrêter à l'objection relevée par l'honorable M. Drouhet. Le plus simple est de passer sur le champ à la discussion des articles, et de voir quels sont les points susceptibles de soulever des objections.

M. Allégre prie M. le Président de vouloir bien rappeler, pour la clarté du débat, les principales innovations apportées par le projet de loi à la législation de 1881.

M. le Président expose que' en laissant de côté les dispositions de détail on peut ramener à cinq les changements essentiels que le projet introduit dans le régime de 1881.

1° - En ce qui concerne les primes à la construction, le projet les augmente pour tenir compte de la récente élévation des tarifs douaniers.

2° - En ce qui concerne les primes à la navigation, le projet modifie les chiffres actuellement en vigueur ainsi que les taux de décroissance à mesure que le navire s'éloigne de la date de son achèvement.

3° - D'autre part, ces primes, réservées jusqu'ici à la navigation au long cours, sont étendues par le projet à la navigation au cabotage international et sous certaines réserves au cabotage entre les ports de France et les ports d'Algérie.

4° - Inversement, les primes à la navigation, dont le bénéfice était accordé précédemment aux navires de construction étrangère, mais français, est retiré à ces navires et réservé exclusivement aux bâtiments de construction indigène.

5° - La loi s'appliquera pendant dix années comme celle de 1881. Mais à la différence de cette dernière, au lieu de prendre fin brusquement le dernier jour de la dixième année, elle continuera d'avoir son plein et entier effet au delà de ce terme, pour les navires qui n'auront pas alors dix ans d'existence. C'est-à-dire qu'un navire, construit la dixième année de la période prévue, jouira de la prime pendant les dix années suivantes, la loi ne fut-elle pas renouvelée.

À la suite d'observations présentées par MM. Jules Ferry, Drouhet et Veltin, la Commission passe à la discussion des articles.

Article 1^{er}.

M. le Président donne lecture de l'article 1^{er} qui est ainsi conçu :

La navigation marchande se divise en navigation au long cours, au cabotage international et au cabotage français.

Sont réputés voyages au long cours, ceux qui se font au delà des limites ci-après déterminées :

Au sud, le 30^e degré de latitude nord ;

Au nord, le 72^e degré de latitude nord ;

A l'ouest, le 15^e de longitude du méridien de Paris ;

A l'est, le 44^e degré de longitude du méridien de Paris.

Sont réputés voyages au cabotage international, ceux qui se font en deçà des limites assignées aux voyages au long cours, s'ils ont lieu entre les ports français, y compris ceux de l'Algérie, et les ports étrangers, ainsi qu'entre les ports étrangers.

Sont réputés voyages au cabotage français, ceux qui se font de ports français à ports français y compris ceux de l'Algérie.

M. Jules Ferry demande à quelles positions géographiques correspondent exactement les latitudes et longitudes indiquées ci-dessus.

M. Moine explique que le 30^e de latitude nord correspond à peu près à la position des îles Canaries ; le 72^e à celle du cap Nord à la pointe septentrionale de la Norvège ; le 15^e de longitude ouest à une ligne située au large des côtes occidentales de l'Irlande et du Portugal ; le 44^e de longitude est au méridien qui passe vers le bord occidental de la mer Caspienne. En somme les eaux dans lesquelles doivent s'accomplir les voyages maritimes, pour qu'ils soient réputés voyages au long cours, sont les eaux des mers hors d'Europe.

Ces dispositions sont nouvelles. Rien de semblable n'existait dans la loi de 1881. Aussi cette loi avait-elle donné lieu à plus d'une difficulté d'interprétation au sujet de la portée des termes : navigation au long cours, cabotage international & cabotage français. On a bien fait d'en préciser le sens.

M. Darbey est d'avis que l'article est indispensable pour définir le champ d'application de la loi.

L'article 1^{er} est adopté.

Article 2.

M. le Président donne lecture de l'article 2, dont voici les termes :

En compensation des charges que le tarif des douanes impose aux constructeurs de bâtiments de mer, il leur est attribué les allocations suivantes :

Pour les navires à vapeur ou à voiles, en fer ou en acier	65 fr.	} Par tonneaux de jauge brute totale calculée conformément aux articles 1 à 12 du décret du 24 mai 1873 et à l'article 1 ^{er} du décret du 7 mars 1889
Pour les navires en bois de 150 tonneaux ou plus	40	
Pour les navires en bois de moins de 150 tonneaux	30	

Sont considérés comme navires en bois les navires bordés exclusivement en bois.

Toute transformation d'un navire, ayant pour résultat d'en accroître la jauge, donne droit à une prime calculée conformément au tarif ci-dessus d'après le nombre des tonneaux d'augmentation de la jauge.

M. le Président explique que cet article diffère sur plusieurs points des dispositions correspondantes de la loi de 1881. En premier lieu, la Chambre a réparti entre cet article et le suivant des prescriptions qui se trouvaient groupées sans un autre ordre dans les articles 4 et 5 de la loi de 1881. Elle a modifié en outre certaines parties de la rédaction antérieure. Les changements ayant en pour but d'introduire plus d'ordre dans le nouveau texte, il n'y a qu'à les signaler, en constatant qu'ils réalisent une amélioration réelle.

Mais la Chambre a apporté d'autres modifications plus graves aux règles édictées en 1881. Celles-ci portent sur le taux des primes à la construction et sur le tonnage des bâtiments appelés à recevoir une prime.

D'une part, le chiffre de la prime a été porté de 60 à 65 fr. pour les navires en fer ou en acier, tant à vapeur qu'à voiles; de 20 à 40 fr. pour les navires en bois de plus de 150 tonneaux; de 10 à 20 fr. pour les navires en bois de moins de 150 tonneaux.

D'autre part, la limite de 150 tonneaux, qui sert de ligne de démarcation entre les deux catégories de navires en bois, comporte une réduction de 50 tonneaux sur le chiffre adopté en 1881. La loi de 1881 disait 200 tonneaux. Cette dernière

innovation a pour objet d'appeler les établissements employés à la petite pêche à jouir des nouvelles primes à la construction plus largement que par le passé.

M. Godin appelle l'attention de ses collègues sur le relèvement du chiffre des primes. L'augmentation proposée aura pour effet d'accroître dans une proportion sensible les sacrifices du budget. On doit donc y regarder à deux fois avant de la voter.

Pour sa part, l'orateur ne venait pas d'inconvénient à accepter les chiffres du projet, si la prime inscrite à l'article 2 était la seule dont seuls bénéficiaires les constructeurs. Mais il faut y ajouter : 1° la prime accordée par l'article 5 aux constructeurs de machines marines et autres appareils mécaniques ; 2° la montant de la prime indirecte qui nous l'a octroyé à l'article 6, en décidant que seuls les navires construits en France auront désormais droit à la prime à la navigation.

Il résulte de calculs sérieux que le total des avantages attribués ainsi à la construction maritime équivaudra ou peu s'en faut à la valeur des navires appelés à bénéficier de la nouvelle loi. C'est donc un cadeau énorme que le Trésor va faire à l'industrie maritime. Ce cadeau n'est-il pas excessif ?

M. Allègre. Il y a deux réflexions à opposer aux paroles de M. Godin. La première est que le relèvement des primes à la construction, tel qu'il résulte de l'article 2, n'est que la compensation à peine suffisante des majorations inscrites dans le nouveau tarif général des douanes. Nos constructeurs payant davantage ^{aujourd'hui} pour faire entrer en France les matières premières dont ils ont besoin, il est juste de leur accorder un supplément de prime, proportionnel à l'élévation des droits de douanes. Au reste M. Godin ne critique pas la légitimité de ce supplément considéré en lui-même.

Ce qu'il critique c'est l'adjonction à cette première prime de deux autres primes, l'une directe à la construction des machines, l'autre indirecte sous forme d'exclusion des navires construits au dehors du droit à la prime de navigation. Ici se place la seconde réflexion que l'orateur croit devoir opposer à M. Godin.

Sur le premier point, M. Allègre fait observer que la prime aux

19

constructeurs de machines figurait déjà dans la loi de 1881, à titre de prime distincte de la prime aux constructeurs de coque. Il n'en peut être autrement. L'industrie des machines est tout aussi nécessaire de celle qui a pour objet la construction des coques. On ne peut pas encourager celle-ci et négliger celle-là, sous prétexte que l'une d'elle est déjà primée. Il faut les primer toutes deux ou n'en primer aucune, sous peine de n'aboutir à rien.

Sur le second point, M. Allègre fait observer que, si la prime à la navigation a été réservée par la Chambre aux seuls navires de construction française, en revanche la Chambre a diminué le chiffre des primes à la construction qu'on lui proposait de voter. En effet la Commission de la Chambre avait été d'avis de maintenir la disposition de la loi de 1881, qui appelle à jouir d'une demi-prime les bâtiments d'origine étrangère nationalisés par francisation; par contre pour protéger la construction française contre l'imposition des navires construits à l'étranger, elle avait porté de 50 francs, au lieu de 65, le taux de la prime de construction. La Chambre ayant repoussé le maintien de la demi-prime au profit des navires d'origine étrangère, la Commission a réduit le taux de la prime de construction à 65 fr. On voit donc que tout se ramène aux modestes proportions d'un relèvement des primes consenties en 1881, dans la mesure justifiée par la récente augmentation des droits de Douanes.

M. Darbey estime que, quoi qu'en dise l'honorable M. Allègre, la construction française ne se trouvera avantagée dans des proportions telles, que jamais aucune industrie n'aura joui d'une protection aussi énorme. L'ensemble des encouragements qui lui sont promis équivaut en réalité à une véritable prohibition de l'imposition des navires étrangers en France. Cela est si vrai que déjà certains constructeurs anglais se demandent s'ils ne devraient pas transporter leurs chantiers en France, non pas seulement pour construire des bâtiments à l'usage de la marine française, mais à l'usage des marines de tout pays. Le budget de l'Etat est-il donc fait pour encourager de semblables spéculations?

M. Le Guen. Il est soutenu que des industriels anglais viennent s'installer

20
chez nous, car la loi n'étant faite que pour une période de dix ans, ils ne seraient pas certains de bénéficier des primes pendant un temps suffisamment long pour se couvrir de leurs dépenses. L'entreprise serait trop aléatoire. Mais enfin si l'hypothèse venait à se réaliser, il ne faudrait point s'en plaindre, puisqu'en transportant leurs ateliers sur nos côtes, les Anglais y apporteraient leur capitaine et du travail pour nos populations maritimes.

M. Godin répète que la nouvelle loi garantit à tout armateur, qui fera construire un bâtiment en France, un ensemble d'avantages égaux au prix de revient du navire. L'argent des contribuables doit être ménagé avec un peu plus de parcimonie.

M. Moinet conteste l'exactitude de l'assertion de M. Godin. Jamais le total des primes accordées tant pour la construction que pour la navigation n'excèdera les deux tiers de la valeur du navire. Encore convient-il d'observer que les sommes payées par le Trésor ne seront pas versées en une fois, lors de l'achèvement de la construction, mais seulement au fur et à mesure de l'achèvement et des divers voyages, ce qui laisse à la charge des intéressés l'avance du capital et les risques de perte.

M. Jules Ferry présente diverses observations sur le mode de calcul de la jauge des navires, mode de calcul, d'après lequel le montant des primes à la construction doit être arrêté.

M. Le Guen donne des éclaircissements sur le système actuellement en vigueur. Il expose que ce système, quoique reposant sur l'application de formules mathématiques très établies, ne donne pas toujours des résultats absolument rigoureux. Mais les hommes de l'art n'ont pu jusqu'à présent aboutir à trouver une méthode irréprochable. Toutefois on peut dire que le système suivi ne donne pas lieu à de sérieuses difficultés. Il n'y a rien de mieux à faire que de le maintenir.

D'autres observations sont encore présentées par M. l'Amiral Vénin, Moinet et le Président.

L'article 2 est adopté.

Art. 3.

M. le Président donne lecture de l'article 3 :

En compensation des mêmes charges, il est attribué aux constructeurs de machines les allocations suivantes :

Pour les machines motrices et les appareils auxiliaires tels que pompes à vapeur, servo-moteurs, dynamos, treuils, ventilateurs mus mécaniquement, placés à l'état neuf à bord

des navires tant à voiles qu'à vapeur, ainsi que pour les chaudières à vapeur neuves qui les alimentent et leur tuyautage, 15 francs par 100 kilogrammes.

La prime est accordée pour les machines motrices et les appareils auxiliaires mis en place à l'état neuf ainsi que pour les parties neuves des machines qui subiraient des transformations ou des réparations pendant l'existence du navire.

Lors du changement de chaudières, la compensation est fixée à 15 francs par 100 kilogr. de chaudières neuves de construction française.

M. le Président explique que cet article reproduit, sans changement de forme, des dispositions qui avaient déjà pris place dans les articles 4 et 5 de la loi de 1881. La seule modification à signaler consiste en ce que la prime est portée de 12 à 15 francs, élévation justifiée par l'augmentation des droits de douanes.

À la suite de quelques observations présentées par M. M. Gabin, Mouret et Rouland, l'article 3 est adopté.

Art. 4.

M. le Président donne lecture de l'article 4 :

Les primes déterminées par les articles 2 et 3 ne sont définitivement acquises que lorsqu'il est justifié de la francisation du navire.

En ce qui concerne les navires construits en France pour les marines marchandes de l'étranger, les primes ne sont acquises que lorsque le navire a pris ses expéditions.

Un règlement d'administration publique déterminera les vérifications auxquelles il devra être procédé par une Commission technique, pour s'assurer que le navire pour lequel la prime est réclamée est susceptible de faire un service régulier à la mer par ses propres moyens.

27
M. Ledru-Rollin appelle l'attention de ses collègues sur le § 2 de cet article. C'est la seule disposition qui soit nouvelle et puisse donner lieu à un débat.

M. Jules Ferry demande quel est le but de cette disposition. Elle a trait évidemment à une pratique avec laquelle les hommes de mer seuls sont familiers.

M. Moineau explique que l'objet du § 2 est de prévenir certaines fraudes dans la justification du droit à la prime.

M. Gobin se préoccupe d'une conséquence bien extraordinaire à ses yeux de la disposition dont il s'agit. Il résulte du texte que la Commission est en train de discuter, que le Trésor français va octroyer des primes à nos constructeurs, non seulement pour les navires commandés par les armateurs français, mais pour ceux qui servent aux marines marchandes de l'étranger. La prime devient ainsi un encouragement au développement des flottes commerciales étrangères.

M. Drouhet. En aucune façon. La prime dans ce cas n'est qu'une prime à l'exportation. Elle permet à nos constructeurs de retenir ou d'attirer une clientèle, qui sans cela s'adresserait ailleurs, l'exorbitance de nos droits de douanes ne permettant pas aux constructeurs français de fabriquer un navire à aussi bas prix que leurs concurrents du dehors. Toute la question est de savoir si la prime excède le montant des droits de douane payés par les constructeurs sur les matières premières qu'ils emploient. Eh bien! l'orateur affirme qu'elle leur est inférieure de 10 %.

M. Darbois votera la disposition. Mais il ne peut s'abstenir de faire observer qu'on va bien loin dans la voie de la protection. Si plus tard on voulait modifier la loi et restreindre les avantages qu'elle concède aux constructeurs, on aurait de la peine à obtenir ce résultat. Des intérêts menacés jeteraient les hauts cris.

M. Allégre pense que si l'on ne votait pas cette sorte de prime à l'exportation des navires de construction française, on pâtirait un coup sensible à ceux de nos chantiers qui ont l'habitude de fournir des bâtiments aux nations secondaires.

L'article 4 est adopté.

M. le Président donne lecture de l'article 5 :

A titre de compensation des charges imposées à la marine marchande pour le recrutement et le service de la marine

militaire, il est accordé, à partir de la promulgation de la présente loi, une prime de navigation à tous les navires de construction française de plus de 80 tonneaux bruts pour les navires à voiles et de plus de 100 tonneaux bruts pour les navires à vapeur.

Cette prime s'appliquera pendant dix années, à partir de leur francisation, aux navires construits en France pendant la durée de la présente loi.

Elle est attribuée exclusivement à la navigation au long cours et à celle au cabotage international.

Sont exceptés de la prime : les navires affectés au cabotage français, à la grande et à la petite pêche, aux lignes subventionnées par l'Etat et à la navigation de plaisance.

Toutefois, tant que les nations qui bénéficient d'un traitement de faveur seront admises à faire naviguer leurs navires entre la France et les ports d'Algérie ou *vice versa*, les navires français qui effectueront cette navigation auront droit aux avantages stipulés dans la présente loi en faveur du cabotage international.

Sont également exclus de la prime : les navires se livrant au cabotage français qui touchent à des ports étrangers, sans y débarquer ou embarquer des marchandises représentant en tonneaux d'affrètement le tiers au moins de leur tonnage net, ainsi que les navires exécutant un parcours entre un port français et un port étranger distant de moins de 120 milles.

M. le Président propose de procéder par divisions à l'examen de cet article.

Cette proposition est adoptée.

Le paragraphe 1^{er} est adopté à la suite d'un échange d'observations entre M. Moineb, le baron de Larcinty et le Président.

Le paragraphe 2 est mis en discussion.

M. Moineb fait ressortir une importante innovation contenue dans ce paragraphe. La loi de 1881, dit l'orateur, a été promulguée que pour une durée de

24
dix ans. Tous les navires construits pendant cette période devaient
toucher: 1° la prime à la construction; 2° la prime à la navigation;
mais ils n'avaient plus aucun droit à l'une ou à l'autre de ces primes
à dater de l'expiration de la loi, c'est-à-dire à dater du 29 janvier
1891.

Il suivait de là qu'un bâtiment construit en 1882 par exemple
bénéficiait de la prime à la construction et pendant neuf années de
la prime à la navigation; tandis qu'un navire construit en 1890 touchait
bien la prime à la construction, mais ne pouvait recevoir la prime à
la navigation que pendant une année seulement.

Cette différence de traitement a amené un résultat facile à prévoir:
Pendant les premières années qui ont suivi 1881, les armateurs ont fait
de nombreuses commandes à nos chantiers; mais dès l'année 1886,
prévoyant que les nouveaux navires n'auraient que peu de temps à
jouir de la prime à la navigation, ils ont restreint, puis presque
supprimé leurs ordres de construction. En d'autres termes il y a eu
pléthore de mises en chantier au début et rarefaction à la fin.
Le but de la loi a été ainsi manqué pendant la seconde partie de
sa période d'application.

Le Gouvernement a eu à cœur d'éviter cet écueil dans la
nouvelle loi. C'est pour quoi il y a fait introduire, à l'article 5,
ce paragraphe 2 qui assure le bénéfice de la prime de navigation,
pendant dix années complètes, à tout navire construit dans les dix années
qui vont suivre, quelle que soit la date de sa construction. En sorte
qu'un navire achevé en 1903 pourra toucher la prime jusqu'en 1913.
Il y a là un progrès sérieux, une mesure à la fois légitime et
utile. On ne peut pas hésiter à y donner son approbation.

Le 82 est adopté.

Le 83 est mis en discussion.

M. le Président fait observer que cette disposition étend au grand cabotage au cabotage
international le bénéfice de la prime à la navigation, dont il était

exclut dans le système de la loi de 1884. Il en résultera une augmentation sensible des sacrifices du Trésor. Mais il s'agit de sauvegarder un intérêt de premier ordre. La prime d'ailleurs ne sera dans ces cas que des 2/3.

M. l'Amiral Véron dit que cet intérêt est en effet de premier ordre. En cas de guerre, les marins qui maintient les navires du grand cabotage seraient les premiers prêts à rejoindre nos escadres. Ils naviguent en effet dans les parages voisins de la France, tandis que leurs camarades du long cours sont souvent retenus à de telles distances qu'on ne pourrait compter qu'en seconde ou en troisième ligne sur leurs services. Il est donc d'une grande utilité d'avoir une puissante flotte de grands caboteurs, qui seule peut fournir, aux premières heures de la mobilisation, le personnel indispensable aux armements des navires de la réserve. A cet égard, on ne peut qu'approuver le 883.

M. Moine ajoute quelques observations dans le même sens.

Le 883 est adopté. Le 884 l'est également.

Le 885 est mis en discussion.

M. Moine explique que la loi exclut avec raison de la prime à la navigation les navires qui se livrent au cabotage national. Cette industrie est en effet réservée, du moins en principe, aux bâtiments français. C'est donc en quelque sorte une industrie privilégiée. Aussi serait-il absurde de leur accorder un supplément de privilège sous forme de prime.

Toutefois il se trouve que, par suite de certains traités de navigation, plusieurs nations étrangères sont admises à faire participer leurs navires au cabotage entre les ports de France et les ports d'Algérie. Cela crée une situation exceptionnelle, qui porte dommage aux intérêts de nos populations maritimes.

L'attention de l'orateur a été appelée sur ce point par des lettres qui lui ont été adressées de plusieurs ports. Il a soumis la question au ministre du Commerce, qui lui a fait savoir qu'en ce moment même le gouvernement français négociait en vue d'obtenir une modification aux traités en vigueur. La Diète, paraît-il, a déjà reconnu le bien fondé de

nos réclamations. Il reste à décider les autres puissances à nous faire la même concession, ou à demander des arrangements qui nous tiennent à elles.

Les pomparbes peuvent prendre du temps. Aussi pour éviter à nos armateurs et à nos marins, qui font le cabotage entre la France et l'Algérie, les inconvénients de la concurrence étrangère, a-t-on inséré dans la loi ce paragraphe 5 qui leur concède la prime tant que le cabotage ne leur sera pas exclusivement réservé.

Le 85 est adapté. Le 86 l'est également, ainsi que l'ensemble de l'art.

Art. 6.

M. le Président donne lecture de l'article 6, qui est ainsi conçu :

La prime aux navires construits à l'étranger est et demeure supprimée.

La prime déterminée par l'article 5 est fixée par tonneau de jauge brute totale, calculée conformément aux articles 1 à 12 du décret du 24 mai 1873 et à l'article premier du décret du 7 mars 1889, et par 1.000 milles parcourus, pour tous les navires de construction française :

A 1 fr. 10 pour les navires à vapeur, avec décroissance annuelle à partir de leur construction de :

0 fr. 06 pour les navires en bois ;

0 fr. 04 pour les navires en fer ou en acier ;

Et à 1 fr. 70 pour les navires à voiles, avec décroissance annuelle à partir de leur construction de :

0 fr. 08 pour les navires en bois ;

0 fr. 06 pour les navires en fer ou en acier.

Les navires francisés avant la promulgation de la loi du 29 janvier 1881 sont assimilés, pour la prime, aux navires de construction française.

Les navires de construction étrangère francisés après la promulgation de la loi du 29 janvier 1881 et avant le 1^{er} janvier 1893 ne recevront que la moitié de la prime.

Les navires faisant la navigation au cabotage international ne reçoivent que les deux tiers de la prime. Les navires faisant cette navigation et francisés avant le 1^{er} janvier 1893 sont assimilés pour cette prime aux navires de construction française.

27

Le nombre des milles parcourus est évalué d'après la distance comprise de port à port entre les points de départ et d'arrivée, mesurée sur la ligne maritime la plus directe suivant les méthodes de calcul et avec le degré d'approximation, qui seront déterminés par un règlement d'administration publique.

La Commission procède par division à l'examen de l'article.

M. Godin, s'expliquant sur le 28^{1er}, rappelle que le Gouvernement n'avait pas proposé cette disposition dans son projet, que la Commission de la Chambre elle-même n'avait pas songé à l'inscrire dans le texte élaboré par elle, que les armateurs enfin y étaient unanimement opposés.

Le Gouvernement et la Commission étaient d'accord avec les armateurs pour demander que, conformément à la règle admise en 1861, les navires de construction étrangère qui viendraient à être français fussent admis au bénéfice d'une prime réduite de moitié. Cette mesure s'expliquait aisément par la nécessité où peuvent se trouver nos armateurs soit d'acheter, soit de faire construire des bâtiments hors de France.

Mais le parti protectionniste n'a pas voulu consentir à cette solution. Sur les instances des constructeurs, il a insisté pour que la prime de navigation fût exclusivement réservée aux navires de provenance française, les navires d'origine étrangère étant exclus du bénéfice de la demi-prime.

Le résultat de cette décision est que la prime à la navigation devient par voie détournée une prime à la construction. Par conséquent elle fait dévier la loi de son but.

La loi a pour objet d'encourager en France l'industrie de la construction, mais elle doit ^{encore} plus encore à encourager l'industrie de la navigation. Celle-ci est en effet beaucoup plus utile au pays que la première, tant au point de vue du commerce, qu'au point de vue de la défense.

L'orateur regrette profondément que les conditions dans lesquelles la loi est présentée au Sénat ne permettent point de faire modifier l'article 6 sur ce point.

M. l'Amir. Vén. ne saurait partager l'avis de M. Gadin. L'un des motifs qui a empêché la loi de 1851 de produire tous les bons effets qu'on en attendait, c'est incontestablement la faculté laissée aux armateurs français d'acheter leur matériel à l'étranger. Sans doute en agissant ainsi, ils n'obtiennent qu'un droit à une prime réduite. Mais la réduction de la prime était compensée pour eux par la facilité d'acquies des bâtiments à bien meilleur marché qu'en France. Du reste quand ils faisaient construire ces bâtiments en Angleterre, ils y gagnaient de pouvoir en disposer beaucoup plus vite, grâce à la rapidité du travail sur les chantiers anglais, de sorte qu'ils bénéficiaient de la prime plus longtemps que s'ils avaient commandé leurs navires en France. En somme la demi-prime aux navires étrangers constituait un encouragement donné aux constructeurs du dehors.

Bien plus c'était un encouragement accordé aux armateurs des autres pays. Ceux-ci en effet, pour profiter de la demi-prime, faisaient passer leurs navires. La preuve en est que nombre de compagnies anglaises de navigation possèdent depuis 1851 une notable fraction de nos navires au long cours. Ces navires ont leur port d'attache en France; ils portent pavillon français; mais ils naviguent pour le compte de nos concurrents britanniques, lesquels empochent à chaque voyage la demi-prime.

Voulez-vous continuer ces errements? Si oui, il faut aller dans les vues de M. Gadin. Sinon, il faut adopter résolument la disposition votée par la Chambre.

M. Gadin reconnaît qu'il peut y avoir quelques mesures à prendre pour empêcher les étrangers de profiter des sacrifices du Trésor français. Mais il maintient ce qu'il a dit tout à l'heure, à savoir que la prime à la navigation réservée aux seuls navires de construction française équivaut à une double et énorme prime à la construction.

Il est facile de prévoir ce qui se passera si ce système prévaut. Combien y a-t-il de chantiers de construction en France? Trois. Bien entendu l'orateur ne parle que des chantiers capables de construire de très grands navires.

9
Eh bien! grâce à la suppression de la demi-prime aux navires de construction étrangère, ces trois chantiers vont pouvoir faire la loi aux armateurs. Ils se coaliseraient et imposeraient leurs prix à tout le monde. Les amis du protectionnisme à outrance ont-ils songé à cette éventualité?

M. Moine Pour que le raisonnement de M. Gadin portât, il faudrait qu'il n'y eût réellement que trois grands chantiers en France. Or il y en a cinq ou six au moins. Cela rend une coalition déjà bien difficile. Mais ce qui s'y oppose surtout, c'est d'une part que les prix de main d'œuvre diffèrent beaucoup de port à port, de sorte que les divers chantiers ne parviendraient point à s'entendre sur un prix de vente uniforme; c'est d'autre part que la mesure proposée aura évidemment pour effet de faire naître de nouveaux chantiers ou de stimuler le développement des petits chantiers actuels. De là naîtra une concurrence qui empêchera les producteurs de faire la loi sur le marché.

M. Barbey renouvelle la déclaration qu'il a faite précédemment. La combinaison proposée paraît si bien un surcroît d'encouragement à la construction, que des chantiers anglais vont probablement venir s'implanter chez nous.

M. Delpeu accepte parfaitement la question telle qu'elle est posée. Oui, il s'agit d'encourager en France la construction maritime. Nos constructions, il faut avoir le courage de l'avouer, ne sont pas de force à lutter contre ceux de l'Angleterre. Ils travaillent aussi bien sans doute, mieux peut-être même. Mais ils travaillent beaucoup plus lentement, à des prix sensiblement plus élevés; bref ils n'ont ni l'outillage, ni la pratique, ni les capitaines nécessaires pour soutenir la concurrence de leurs rivaux. Eh bien! c'est pour les aider à faire des progrès que la Chambre a voulu leur accorder une protection efficace.

M. l'arr^t Vain appuie les déclarations de M. Delpeu en établissant une comparaison détaillée entre les principaux chantiers français et certains grands chantiers anglais, ceux notamment des Napes à Glasgow.

M. Moine ajoute quelques observations dans le même sens. Revenant ensuite à la question traitée en dernier lieu par M. Gadin il fait remarquer

30
que les constructeurs ne sauraient imposer leurs prix aux armateurs, parceque ceux-ci ne dépendent des constructeurs que pour la coque. En ce qui concerne les machines, les agrès, le matériel d'armement, les armateurs peuvent toujours s'adresser ailleurs, les constructeurs seraient obligés de se mettre concurren-

Le 88 1^{er} est adopté.

Le 88 2 est adopté à la suite d'un échange d'observations entre M. Yubs Ferry, Drouhet et Allègre, sur le taux de déduction des primes admises dans la loi de 1881 et le nouveau taux inscrit dans le projet.

Les 88 3, 4 et 5 sont adoptés.

Le 88 6 est adopté après quelques éclaircissements donnés par M. Moineau sur le mode de calcul des distances marines. L'ensemble de l'art. 6 est adopté.

Art. 7.

M. le Président donne lecture de l'article 7, dont voici les termes :

La prime est augmentée de 25 0/0 pour les navires à vapeur construits sur des plans préalablement approuvés par le département de la Marine.

En cas de guerre, les navires de commerce peuvent être réquisitionnés par l'Etat.

Tout capitaine de navire recevant l'une des primes fixées par l'article 6 de la présente loi est tenu de transporter gra-

tuitement les dépêches, et en général tous les objets de correspondance qui lui seront confiés par le Ministre du Commerce pour le service des postes; il fera prendre et remettre les dépêches dans les bureaux de poste du lieu de son départ ou des ports d'escale de sa route, ainsi qu'au lieu de sa destination. Ces transports seront gratuits.

Le capitaine sera tenu également de se charger des colis postaux, dans les conditions prévues par les lois et règlements sur la matière.

Il encourra, à l'occasion de ces transports, la même responsabilité envers l'administration des postes que cette administration elle-même vis-à-vis du public.

311

Si un agent des postes est désigné pour accompagner les dépêches, il sera également transporté gratuitement sur tout le parcours, ainsi qu'entre les lieux d'embarquement et de débarquement, et les bureaux où s'effectue l'échange des dépêches.

Un local convenablement approprié sera mis à sa disposition pour le travail des correspondances en route.

L'article 7 est adopté.

Art. 8.

La franchise du pilotage est accordée à tous les navires français à voiles ne jaugeant pas plus de quatre-vingts tonneaux et aux navires français à vapeur dont le tonnage ne dépasse pas cent tonneaux, lorsqu'ils font habituellement la

navigation de port en port et qu'ils pratiquent l'embouchure des rivières.

Toutefois, sur la demande des Chambres de commerce, ou des intéressés, et après une instruction faite dans les formes ordinaires, des règlements d'administration publique détermineront les améliorations qu'il y aura lieu d'apporter aux règlements actuels dans l'intérêt de la navigation.

L'article 8 est adopté, après un échange d'observation entre Mm. Warbey, le Président et Veltin.

Art. 9.

M. le Président donne lecture de l'article 9 qui est ainsi conçu :

Pour les navires au long cours, la visite prescrite par l'article 225 du Code de commerce, pour un chargement nouveau pris en France, ne sera obligatoire que s'il s'est écoulé plus d'un an depuis la dernière visite, à moins toutefois qu'ils n'aient subi des avaries.

M. le Président explique en quoi consistent les formalités de visite et l'utilité de cet article.

L'article 9 est adopté.

Article 10.

M. le Président donne lecture de l'article 10 :

Les actes ou procès-verbaux constatant les mutations de propriété des navires, soit totales, soit partielles, ne seront passibles à l'enregistrement que du droit fixe de 3 francs. L'article 5, n° 2, de la loi du 28 février 1872 est abrogé en ce qu'il a de contraire à la présente disposition. Les dispositions du présent article sont applicables aux ventes de bateaux de toute nature servant à la navigation intérieure.

M. Moineau, répondant à une question posée par M. Allègre, explique que cet article reproduit l'article 5 de la loi de 1872, sauf cette différence qu'on y a ajouté la dernière phrase : "les dispositions du présent article, etc..."

L'art. 10 est adopté.

Art. 11.

M. le Président donne lecture de l'article 11 :

Le paragraphe 3 de l'article 4 de la loi du 19 mai 1866 sur la marine marchande est modifié ainsi qu'il suit :

« Art. 4, § 3. — Des décrets rendus en la forme des règlements d'administration publique, sur le rapport du Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies, après enquête et après avis des Ministres des Travaux publics et

des Finances, peuvent établir dans un port maritime des péages locaux temporaires pour assurer le service des emprunts contractés par un département, une commune, une Chambre de commerce ou tout autre établissement public, en vue de subvenir à l'établissement, à l'amélioration ou au renouvellement des ouvrages ou de l'outillage public d'exploitation de ce port et de ses accès, ou au maintien des profondeurs de ses radés, passes, chenaux et bassins.

« Ces péages sont payables par les navires tant français qu'étrangers, en raison de leur tonnage de jauge, des quantités de marchandises et du nombre des voyageurs embarqués et débarqués; ils ne peuvent dépasser un franc (1 fr.) par tonneau de jauge nette légale; un franc (1 fr.) par voya-

geur et cinquante centimes (0 fr. 50) par tonneau d'affrètement ou par tonne métrique de marchandises.

« Les tarifs peuvent comprendre des péages par tonneau de jauge gradués suivant l'espèce du navire, son tirant d'eau, la durée de son stationnement dans le port, le genre de navigation, l'éloignement du pays d'expédition ou de destination, la nature de la cargaison du navire, les opérations faites par lui dans le port au cours d'une escale. Ils peuvent établir des prix réduits d'abonnement ou des exemptions totales ou partielles en faveur de certaines catégories déterminées de navires, tant français qu'étrangers.

« Ils peuvent spécifier des péages par unité de trafic, différents à l'embarquement et au débarquement, suivant les diverses natures de marchandises ou les diverses catégories de voyageurs.

« Les tarifs de péages institués conformément au présent article ou des péages similaires en vigueur peuvent être modifiés avec ou sans conditions dans les limites des maxima fixés par les décrets ou les lois qui les ont institués, sur la proposition des établissements publics au profit desquels ils sont perçus.

« Les tarifs modifiés ne peuvent entrer en vigueur

qu'après avoir été portés à la connaissance du public pendant un mois par voie d'affiches, et lorsqu'ils ont été homologués par le Ministre du Commerce, après avis des Ministres des Travaux publics et des Finances.

« Les péages locaux sont recouvrés par l'administration des douanes.

« Ils sont assimilés aux droits de douane pour la forme des déclarations, le mode de perception et notamment le recouvrement par voie de contrainte, le mode de répression des contraventions, les règles de compétence et de procédure en cas de contestation sur l'application des tarifs. Toute contravention donnera lieu au paiement d'une amende égale au double du péage compromis.

« Les frais de perception et de procédure sont prélevés sur le produit des péages. »

L'article 11 est adapté après quelques observations de M. Le Guen.

Article 12.

M. le Président donne lecture de l'article 12.

Il est prélevé sur le montant des primes instituées par les articles 2, 3, 6 et 7 de la présente loi une retenue de

34
quatre pour cent, qui sera versée à la caisse des Invalides de la Marine.

Le produit de cette retenue sera affecté :

1° A l'allocation de secours aux marins français victimes des naufrages et autres accidents, ou à leurs familles ;

2° A des subventions aux Chambres de commerce ou à des établissements d'utilité publique, pour la création et l'entretien, dans les ports français, d'hôtels de marins destinés à faciliter à la population maritime le logement, l'existence et le placement, ou de toutes autres institutions pouvant leur être utiles.

M. le Président fait remarquer qu'il s'agit ici d'une disposition nouvelle, qui ne se trouvait point dans la loi de 1881. La Chambre, qui en a été saisie par le Gouvernement, s'est même montrée particulièrement généreuse à l'égard des gens de mer. Elle a élevé de 3 à 4% le montant de la retenue proposée.

M. Allègre appelle l'attention de ses collègues sur le 2° du deuxième alinéa. Le sentiment philanthropique dont le rédacteur de l'article s'est inspiré ici mérite un éloge.

La Commission s'associe aux paroles de M. Allègre. L'article est adopté.

Art. 13.

M. le Président donne lecture de l'article 13 qui est ainsi conçu :

La durée de la présente loi est fixée à dix années à partir de sa promulgation.

Un règlement d'administration publique déterminera les conditions de son application.

L'article 13 est adopté, ainsi que l'ensemble du projet de loi.

M. le Président annonce que M. le Ministre du Commerce lui fait savoir à l'instant qu'il se tient à la disposition de la Commission pour le cas, où celle-ci jugerait à propos de lui demander des explications sur tel ou tel point du projet.

27

La Commission venant d'adopter sans changement les dispositions qui lui étaient soumises, M. le Président estime qu'il suffit de remercier M. le Ministre de sa démarche, en lui faisant connaître les résolutions qui ont été prises.

La Commission, consultée, se range à cet avis.

M. le Président invite la Commission à désigner immédiatement son rapporteur. Il fait remarquer combien il importe que celui des membres présents qui sera désigné se mette à l'œuvre sans retard et s'acquitte de sa tâche avec rapidité. La loi doit être promulguée au plus tard le 1^{er} février. Il faut donc que le rapport soit distribué mercredi ou jeudi, afin que le Sénat puisse l'inscrire à son ordre du jour à la fin de la semaine prochaine.

La Commission procède au scrutin pour la désignation de son rapporteur. Le scrutin donne les résultats suivants : Nombre des votants, 14 - Majorité absolue, 8 - M. Moineau, 13 voix - M. Allègre, 1 voix. En conséquence, M. Moineau est élu rapporteur.

M. le Président expose que le projet de loi, bien que ne comportant aucune ouverture de crédit, engage cependant les finances publiques dans une proposition telle qu'il paraît nécessaire, pour se conformer à l'esprit du règlement, de renvoyer au Sénat de le renvoyer pour avis à la Commission des finances. La Chambre a négligé cette formalité; mais M. le Président du Sénat, consulté, a été d'avis qu'il convenait de ne pas s'en préoccuper ici. En conséquence, M. le Président propose que M. le Rapporteur, au cours de la séance publique de ce jour, invite le Sénat à saisir la Commission des finances.

Cette proposition est adoptée.

M. le Président demande à ses collègues de fixer le jour de leur prochaine réunion.

Après avoir entendu M. Moineb, qui pense être en mesure de lire son rapport mardi prochain, la Commission décide qu'elle tiendra séance mardi à 2 heures.

M. le Président fait connaître qu'il vient de recevoir de M. Henri Mauger, délégué de Diego-Suarez et de S^{te} Marie de Madagascar au Conseil Supérieur des Colonies, une lettre dont il donne lecture. Cette lettre est annexée ci-jointe au présent procès-verbal.

M. Godin fait remarquer que la demande contenue dans cette lettre a été développée à la tribune de la Chambre par M. de Myre de Vilers, député de la Cochinchine, et qu'après échange d'explications entre le Gouvernement et l'honorable orateur, la question a été réservée pour un examen ultérieur.

La Commission, consultée, décide qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à la demande de M. Henri Mauger.

La séance est levée à quatre heures.

Le Président,

Emil Lucey

Le Secrétaire,

J. Lucey

annexe à la
page 36.
C. B. Grandjean

Paris, le 21 Janvier 1893.

Messieurs les Sénateurs.

Monsieur le Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Colonies vous a transmis un projet de loi, adopté par la Chambre des Députés, sur la marine marchande.

Ce projet de loi, dans son article 2, attribue certaines allocations aux constructeurs de bâtiments de mer.

Le rapporteur de la Commission chargé d'examiner à la Chambre le projet du Gouvernement a été interrogé sur l'application de l'article 2 aux Colonies et pendant que les encouragements décidés par la loi ne pourraient être octroyés qu'aux constructeurs résidant dans les Colonies soumises au tarif général des Douanes de la Métropole.

Au nom des deux Colonies que je représente, au nom de Diego-Suarez et de Sainte-Marie de Madagascar, qui m'ont confié le soin de leur défense, je proteste contre ces fondations.

Je vous demande, Messieurs les Sénateurs, de n'y point souscrire, et d'ajouter au projet de loi, par voie d'amendement, une disposition précise décidant que notre territoire colonial entier, comme le territoire continental, bénéficiera des avantages de l'article 2.

La politique coloniale de la France ne saurait être maintenue sur un tel et si étroit et si détestable terrain ou certains partent ont voulu l'élargir, sur ce terrain de la politique des concessions. En quoi ? Amiens. nous deux hommes coloniaux : celui qui applique le tarif général des Douanes et qui est susceptible de quelques sollicitudes, celui qui n'a pu supporter l'établissement des Douanes et qui ne saurait signer d'aucune commiseration.

Si certaines Colonies ont été, de votre propre mouvement, exemptes de l'application du tarif général, c'est que vous avez dû reconnaître que certaines d'entre elles sont trop pauvres pour organiser un service douanes, que d'autres sont trop éloignées pour s'approvisionner en France des marchandises courantes, que d'autres, aussi, n'étant pas reliées à la Métropole par les services maritimes, sont dans l'impossibilité matérielle de faire venir les marchandises de France.

Il ne serait pas juste, il ne serait pas politique de traiter ces Colonies comme de mauvaises filles et d'inaugurer pour elles et contre elles une politique de représailles.

Tous nos efforts devraient tendre à rendre nos Colonies prospères, à développer leurs richesses et leur commerce : cette préoccupation devrait être le grand but de notre politique coloniale.

Je souhaiterais, Messieurs, que lorsque vous avez à résoudre un problème d'ordre colonial vous vous fussiez uniquement cette question : « Quelle solution est la plus favorable au développement de la richesse coloniale ? »

Dans le cas, qui nous préoccupe, vous vous demanderez si l'allocation de primes aux constructeurs pourrait permettre, encourager, développer, dans nos colonies, une grande industrie, celle des constructions maritimes.

Oui, ces primes leur certainement inciteraient à l'installation de chantiers à Diego-Suarez ou nous allons construire un bassin de radoub et constituer un port le premier ordre, à Sainte-Marie de Madagascar qui fait pendant déjà d'importantes chantiers.

La France est-elle intéressée à l'écor de ces ports coloniaux, à leur activité, à leur prospérité ? Je le crois.

En conséquence, Messieurs, autant dans l'intérêt de la Métropole, que dans l'intérêt des ports coloniaux que j'ai l'honneur de représenter, je vous demande l'étendue à toute notre France, le bénéfice des primes à la construction.

Agitez, Messieurs, l'expression de mes sentiments de haute confiance.

Henri Maget.

Député de Diego-Suarez et
de Sainte-Marie de Madagascar

Après avoir entendu M.
son rapport mardi prochain
séance mardi à 2 heures

M. le Président fait connaître qu'il
de Diego-Suarez et de
des Colonies, une lettre
ci-jointe au présent

M. Godin fait remarquer que
développé à la tribune
dépôté de la Cochinchine
le Gouvernement et
pour un examen ultérieur

La Commission, c
à la demande de M.

La séance est levée

Le Président,
Emil Lenoir

Séance du 24 Janvier 1893

Présidence de M. Lenoël, président.

La séance est ouverte à deux heures.

Sont présents: M. M. Allègre, le général Billot, Cazot, Drouhet, Jules Godin, Ferry, Le Guen, Lenoël, Lourties, Moinet, Rouland, Veltin et l'amiral Veisson. M. l'amiral Halna du Fretay s'excuse, pour cause de santé, de n'avoir pu assister à la dernière séance et de ne pouvoir assister à la présente réunion.

M. le président rappelle que la Commission est réunie pour entendre la lecture du rapport de M. Moinet sur le projet de loi relatif à la marine marchande.

M. Moinet donne lecture de son rapport qui conclut à l'approbation de la loi.

M. le président demande à ses collègues de vouloir bien signaler les modifications qu'ils pourraient désirer voir introduire dans le rapport.

M. Allègre exprime le vœu que M. le Rapporteur modifie le plan de son travail, de manière à traiter la question des primes à la construction avant celle des primes à la navigation. L'ensemble du rapport serait ainsi plus compréhensible pour les personnes qui ne connaissent pas bien le sujet.

M. Moinet explique pourquoi il a cru devoir parler en premier lieu des primes à la navigation. Il fait remarquer que pour donner satisfaction au désir de son honorable collègue, il serait obligé de remanier entièrement son rapport, sans être sûr d'aboutir à un résultat plus satisfaisant au point de vue de la clarté.

M. Allègre se déclare convaincu par les explications de M. Moinet. En conséquence il renonce à insister.

M. Le Guen prie M. le Rapporteur de vouloir bien apporter une modification de forme à une phrase de son rapport, qui tendrait à faire croire que les armateurs français, en achetant des navires à

l'étranger sous le régime de la loi de 1881, ont fait autre chose qu'usa
d'un droit ou obéir à une nécessité.

M. le Président prie de son côté M. le Rapporteur de modifier une expression figurant
dans la même phrase, expression qui semble peu d'accord avec les
développements antérieurs du rapport.

M. Moine opère immédiatement les deux rectifications qui lui sont demandées.

M. Drouhet désirerait que M. le Rapporteur, dans le passage où il indique que
les encouragements accordés à la marine marchande sont la contre-
partie des charges douaniers et autres pesant tant sur les
constructeurs et armateurs que sur les populations maritimes,
insistât davantage sur les compensations que le Trésor obtiendra,
grâce au développement de la marine et du commerce, sous forme
d'extension de nos échanges et de perceptions de droits d'entrée
sur les marchandises étrangères.

M. Moine donne immédiatement satisfaction à M. Drouhet.

M. Godin, qui a été obligé de s'absenter un instant pour se rendre à la Com-
mission des finances, reprend son siège et fait connaître que la
Commission des finances vient d'émettre un avis favorable sur le
projet de loi en discussion. Elle a entendu M. le Ministre du Com-
merce qui a insisté auprès d'elle sur la nécessité de n'apporter aucun
changement au texte adopté par la Chambre.

A la suite de cette communication, l'honorable M. Godin demande
qu'il soit introduit dans le ~~rapport~~ rapport de M. Moine
quelques lignes résumant les réserves qu'il a formulées, au cours de
la dernière séance, sur le § 1^{er} de l'article 5 de la loi, paragraphe
supprimant le droit à la prime de navigation pour les navires construits
à l'étranger.

L'orateur estime que cette disposition est grosse de difficultés. Il s'est résigné
à la voter, parce que dans les conditions où la loi a dû être examinée,
la Commission ne pouvait songer qu'à homologuer le travail de la Chambre.
Mais il est convaincu qu'avant peu de temps on sera obligé de revenir

sur la mesure dont il s'agit. Aussi attache-t-il une certaine importance à ce que le rapport cartienne à cet égard l'expression d'un doute sur les bons effets qu'on attend de la suppression de la prime.

M. Godin indique dans quels termes pourraient être conçues les réserves qu'il désire voir introduire dans le rapport.

M. Drouhet Il est très vrai que l'honorable M. Godin a critiqué le paragraphe 1^{er} de l'article 6. Mais après l'avoir critiqué, il a consenti à le voter. Or, en le votant, il a renoncé en quelque sorte au droit de faire mentionner dans le rapport son opposition et les motifs de son opposition.

M. Godin Il est pourtant d'usage que, lorsque dans une Commission, une minorité se prononce contre telle ou telle mesure, on constate dans le rapport les raisons qu'elle a fait valoir et les arguments qui ont été opposés aux siens. C'est une pratique qui a le double avantage de mieux éclairer l'assemblée et de mettre à l'abri la responsabilité des membres de la minorité. L'orateur ne croit pas qu'on ait jamais refusé cette satisfaction à ceux qui ont eu besoin de la demander.

M. Jules Ferry Les choses se passent ainsi en effet lorsque rien, dans une Commission, il se forme une majorité et une minorité. Mais, dans l'espèce, il n'y a pas eu de minorité. Tout le monde a accepté le paragraphe 1^{er} de l'article 6. Le rapport n'a donc pas à enregistrer telle ou telle opinion individuelle. Il n'a qu'à faire connaître la résolution adoptée et les motifs qui ont déterminé la Commission. Les observations que M. Godin a formulées en séance figurent au procès-verbal: n'est-ce pas suffisant?

M. Godin craint que sa pensée soit mal comprise. Deux opinions se sont manifestées dans la Commission. L'une, qui a réuni la presque unanimité des membres présents, consiste à dire que la suppression de la prime de navigation jadis accordée aux navires de construction étrangère, est une chose excellente. L'autre, qui est celle de l'orateur et qui a paru partagée par l'honorable M. Doulay, prétend au contraire que la suppression de la prime est une chose mauvaise, mais qu'en la circonstance il faut bien s'y résigner, puis que le temps manque pour faire modifier la loi. L'orateur voudrait simplement que le rapport contint la trace des préoccupations dont s'inspire la seconde opinion.

M. Le Guen Ce que réclame l'honorable M. Godin est juste en soi et ne peut être

refusé. Mais ce qui a ému la Commission, ce qui vient de susciter des objections de la part de MM. Drouhet et Jules Ferry, ce sont les termes de l'observation que M. Godin propose de inscrire au rapport. Les termes sont tels qu'ils équivalent à une véritable protestation contre la mesure adoptée. De plus le rapport est très bref sur le point spécial visé au § 1^{er} de l'article 5. La réserve, que M. Godin voudrait ajouter aux explications de M. le Rapporteur, est au contraire très développée. Si on l'insérait telle quelle, il s'ensuivrait que les raisons invoquées contre la suppression de la prime prendraient le pas sur les arguments qui ont déterminé la Commission. L'accessoire deviendrait ainsi le principal, ce qui est inadmissible.

Si M. Godin consentait à modifier la formule qu'il propose, peut-être pourrait-on arriver à une entente.

Mr. Allegré approuve les observations de Mr. Le Guen. Mais il désire que M. Godin ne se contente pas de restreindre l'étendue de la rédaction qu'il a soumise à ses collègues. Il serait bon qu'il en atténuât aussi les termes. Certaines phrases pourraient être interprétées dans un sens trop défavorable à l'industrie française des constructions maritimes.

À la suite d'un nouvel échange d'observations entre M. Godin, Drouhet, Vellen et Jules Ferry, M. le Président prie M. Godin de rédiger sous une forme abrégée l'observation qui devrait prendre place dans le rapport.

Mr. Godin donne lecture d'une rédaction qu'il substitue à celle qu'il avait proposée tout d'abord.

Mr. Moinet croit que cette rédaction donnera satisfaction à tout le monde. Toutefois, pour tenir compte de toutes les nuances d'opinion et de tous les scrupules, il demande la permission d'ajouter à son rapport un passage dont il indique le sens, passage dans lequel il noterait que la Commission ne partage pas les craintes de M. Godin au sujet de la suppression de la prime.

Les deux modifications sont approuvées.

L'ensemble du rapport est approuvé.

41

M. le Président annonce à ses collègues que d'accord avec M. le Président du Sénat, il a fait inscrire à l'ordre du jour de la séance publique du 26 courant la discussion du rapport.

Il pense que, vu la nécessité d'^{aboutir} à une solution avant le 1^{er} février, il conviendra de provoquer la déclaration d'urgence au moment où s'ouvrira la délibération.

La Commission s'associe à l'opinion de M. le Président. Elle charge en outre M. le Rapporteur de demander l'urgence sur le projet de loi.

La séance est levée à trois heures et demie.

Le Président,
Emile Loubet

Le Secrétaire,

note

de rapportant à la séance du 26 janvier.

Le projet de loi sur la marine marchande a été adopté dans les séances des 26 et 27 janvier sans modification.

Séance du 9 février 1893

Présidence de M. Lenoël, président.

La séance est ouverte à une heure.

Sont présents: MM. Barbey, le général Villot, Drouhet, Jean Dupuy, Jules Ferry, Godin, Krantz, Le Guen, Lenoël, Rouland, l'amiral Véron et Wilton.

M. le Président expose que la Commission est réunie pour prendre connaissance du texte de la loi sur les officiers de vaisseau, que M. Godin, rapporteur, a élaboré de concert avec le ministre de la Marine et dont la communication a dû être ajournée à une date ultérieure dans la séance du 10 janvier dernier. (Voy. ci dessus p. 9).

Il y a quelques jours l'honorable M. Godin a fait imprimer ce texte pour la commodité des membres de la Commission, en prenant soin de mettre en regard la rédaction adoptée par la Chambre et la rédaction nouvelle qu'il a arrêtée d'accord avec le ministre.

M. le Président propose d'examiner l'un après l'autre les divers articles du projet, en réservant les questions qu'il paraîtra utile de discuter avec M. le ministre de la Marine, lors de l'entrevue que celui-ci doit avoir prochainement avec la Commission.

Cette proposition est adoptée.

M. le Président rappelle que le but de la loi est d'organiser par voie législative le corps des officiers de marine, qui jusqu'à présent n'a été régi que par des décrets, sauf en ce qui touche l'avancement et la composition de l'Etat-major général.

La loi est impatiemment attendue par les nombreux officiers qu'elle intéresse, ainsi que par le Département de la Marine qui en a besoin pour donner une base certaine à plusieurs des réformes qu'il

projet de loi. Le Sénat en est saisi depuis près d'un an. La Commission aura à cœur d'en mener rapidement l'étude à bien.

Il est procédé à l'examen des articles du projet de loi.

Article premier.

M. le Président donne lecture de l'article premier qui est ainsi conçu :

TEXTE ADOPTÉ par la Chambre des Députés.	TEXTE PROPOSÉ par la Commission du Sénat.
ARTICLE PREMIER. Le corps des officiers de marine compose ainsi qu'il suit :	ARTICLE PREMIER. Le corps des officiers de marine se compose ainsi qu'il suit :
Vice-amiraux 15	Vice-amiraux 15
Contre-amiraux 30	Contre-amiraux 30
Capitaines de vaisseau . . 120	Capitaines de vaisseau . . 115
Capitaines de frégate . . . 220	Capitaines de frégate . . . 215
Lieutenants de vaisseau de 1 ^{re} classe 375	Lieutenants de vaisseau de 1 ^{re} classe 375
Lieutenants de vaisseau de 2 ^e classe 375	Lieutenants de vaisseau de 2 ^e classe 375
Enseignes de vaisseau . . 400	Enseignes de vaisseau . . 400
Aspirants de marine . . . 160	Aspirants de 1 ^{re} classe . . 160
Élèves de marine 75 (Variable selon les besoins du service.)	Aspirants de 2 ^e classe . . (Va- riable suivant les besoins du service.)

M. Godin signale les différences qui existent entre le texte proposé à l'origine par le Gouvernement, le texte adopté par la Chambre et le nouveau texte proposé à la Commission du Sénat. Ces différences sont au nombre de cinq.

1^o Le Gouvernement proposait le rétablissement de la dignité d'amiral de France: il fixait le nombre des amiraux à 2 en temps de paix et à 3 en temps de guerre. Cette disposition a été écartée par la Chambre. On ne propose pas d'y revenir.

2^o Le Gouvernement demandait qu'on portât à 120 au lieu de 115, chiffre actuel, le nombre des capitaines de vaisseau. La Chambre a accepté ce chiffre. Pour des motifs qui seront exposés tout à l'heure il paraît convenable de le ramener à 115.

44
3^e Le gouvernement réclamait d'autre part 217 capitaines de frigate. La Chambre en a accordé 220. Le chiffre de 217 paraît suffire.

4^e Le gouvernement fixait à 753 le nombre des lieutenants de vaisseau. D'accord avec lui, la Chambre a fixé ce nombre à 780, en divisant les officiers de dit grade en deux classes suivant l'ancienneté. Cette innovation paraît devoir être maintenue.

5^e Le gouvernement demandait 200 aspirants de 1^{re} classe et un nombre indéterminé d'aspirants de 2^e classe. La Chambre a réduit le nombre des aspirants à 160 et donné aux aspirants de seconde classe le titre d'élevés de marine. Elle a en outre fixé le nombre de ces derniers à 75, tout en indiquant qu'il pourrait varier suivant les besoins du service. On propose de revenir au texte du Gouvernement, sauf à réduire le nombre des aspirants de première classe à 160, chiffre adopté par la Chambre.

Sur la proposition de M. le Président, la Commission décide de procéder par division à l'examen des diverses parties de l'article 1^{er}. Elle met tout d'abord en délibération le point de savoir s'il convient de rétablir l'amiralat.

M. le Président croit devoir rappeler, à titre de renseignement, que la précédente commission de la marine avait étudié cette question et qu'elle s'était prononcée contre le rétablissement de la dignité d'amiral.

M. Drouhet fait observer que la précédente Commission a obéi en cette affaire à une préoccupation qui n'a plus aujourd'hui sa raison d'être. L'an dernier l'abolition de la dignité de maréchal de France paraissait une chose acquise. On n'a pas cru qu'il convînt de restaurer l'amiralat, du moment que le maréchalat semblait destiné à disparaître. Mais il s'est produit depuis lors un fait dont il est impossible de ne pas tenir compte. Le Gouvernement a déposé un projet de loi sur les cadres de l'armée de terre, et dans ce projet non seulement il maintient le maréchalat, mais il propose la création d'un

41

grade nouveau, supérieur à celui de général de division, le grade de général d'armée. La raison qui avait influé sur la Commission de l'année dernière a donc disparu.

M. Gadin

Le motif qui a déterminé la précédente Commission n'est pas précisément celui qu'indique l'honorable M. Drouhet. Sans doute l'idée que le maréchalat allait vraisemblablement cesser d'exister a influé sur la résolution qui a prévalu; mais c'est un argument d'un autre ordre qui a décidé la Commission. Cet argument, le voici.

Autrefois les flottes, les simples escadres elles-mêmes, étaient très nombreuses. Une flotte de 40 ou 50 voiles n'était pas rare. Pour conduire une force pareille, il fallait de nombreux officiers généraux: cinq ou six contre-amiraux, deux ou trois vice-amiraux, et naturellement au dessus d'eux un commandant en chef, auquel on donnait le titre d'amiral.

Il en va tout autrement aujourd'hui. Les navires modernes, les grands cuirassés, coûtent très cher à construire et à entretenir à la mer. Le nombre des vaisseaux tend par suite à se restreindre, à tel point que nos escadres d'aujourd'hui ne comptent plus que quelques bâtiments. D'après les règles admises, une escadre se compose de deux ou trois divisions au plus. Or une division c'est trois cuirassés; une escadre, six ou neuf cuirassés.

Pour commander un aussi petit nombre de navires, est-il besoin d'un amiral? Prenons pour exemple l'escadre de la Méditerranée. Elle compte trois divisions. Chacune d'elles a un contre-amiral à sa tête, et au dessus de ces contre-amiraux il y a un vice-amiral commandant en chef. A quoi servirait de remplacer celui-ci par un amiral ou de lui superposer un amiral? A rien évidemment. Cela est si vrai, que la division dont fait partie le navire du commandant en chef n'a même pas de contre-amiral pour la commander. Elle est sous les ordres directs du vice-amiral, qui suffit sans peine à la double tâche de chef de division et de chef d'escadre.

46
On n'aperçoit donc pas de raisons sérieuses pour rétablir l'amiralat. Tel est le véritable motif qui a conduit la précédente Commission à écarter cette mesure.

M. Barbey L'argument que vient de faire valoir l'honorable M. Godin consiste à dire que les escadres actuelles sont trop nombreuses pour qu'on ait besoin de mettre à ^{leur tête} un chef supérieur en grade à nos vice-amiraux.

Oh bien! cette assertion est contestable. Elle n'est pas conforme à la réalité; de plus elle ne tient pas compte de certaines éventualités.

Une division navale ne se compose pas seulement de trois cuirassés, comme le dit M. Godin. Elle comporte en outre trois croiseurs et trois torpilleurs ou avisos-torpilleurs, c'est-à-dire neuf bâtiments. Par suite une escadre comprend dix-huit navires si elle est constituée à deux divisions, et vingt-sept si elle compte trois divisions. En temps de guerre, il faudrait joindre à ce chiffre un certain nombre de navires auxiliaires: transports-ateliers, transports de torpilleurs, transports-hôpitaliers, etc. On voit donc que la diminution du nombre des bâtiments qui forment les escadres modernes n'est pas telle que le suppose M. Godin.

On peut admettre cependant qu'il suffit d'un vice-amiral pour conduire une escadre à trois divisions; encore que la plupart des hommes de mer soient d'avis qu'un pareil commandement, exercé en temps de guerre dans les conditions ^{actuelles}, ne tarderait pas, s'il se prolongeait, à excéder les forces d'un homme.

Mais il faut prévoir deux cas: celui d'abord, où deux escadres, trois escadres même, devraient être réunies sous un commandement unique; ensuite celui, où au commandement d'une escadre on serait amené à joindre la direction d'une flotte de transport. Dans l'une et l'autre hypothèse, il serait nécessaire d'avoir à la tête de forces navales aussi imposantes un amiral, avec des vice-amiraux en sous-ordre.

[Voir la suite au 2^e Régistre]

18 décembre 1893.

Cher Monsieur,

J'ai l'honneur de vous adresser les
procès-verbaux de la Commission de la marine
pour 1893 (six cahiers). La Commission
ne doit plus se réunir ; son œuvre est terminée
et la fin de son mandat approche. Les procès-
verbaux doivent donc passer entre vos mains,
comme ceux de la précédente année.

Je suis, cher Monsieur, très respectueu-
sément et affectueusement à vous,

Légrandjean

Monsieur Fane, archiviste du Sénat.

Table de ce premier Registre

Séances	Date	Pages	Objets de discussions.
1 ^{re} Séance	17 Janvier	3	- Constitution du Bureau. Projet de loi sur le cadre des officiers de marine: état de la question.
2 ^e Séance	20 "	8	- Projet de loi sur le cadre des officiers de marine: la Commission continuera l'étude de ce projet; nomination du rapporteur; communication de M. Gotin.
3 ^e Séance	21 "	11	- Projet de loi relatif à la marine marchande: examen et adoption; nomination du rapporteur.
4 ^e Séance	24 "	37	- Projet de loi relatif à la marine marchande: lecture et adoption du rapport de M. Moins.
5 ^e Séance (1 ^{re} partie)	9 Février	42	- Projet de loi sur le cadre des officiers de marine: examen et adoption des articles 1 à 5.