

II

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>V. Président.</i>
ROULAND. |
- M. Grandjean, secrétaire - 20301*

Commission de la marine
1893

2^e Registre

69 5 298



Commission Sénatoriale
de la Marine
nommée dans les bureaux
le 16 Janvier 1893.

Procès-verbaux
Deuxième Régistre. 1893.

3

Suite de la séance du 9 février 1893.

Examen du projet de loi sur le cadre des officiers de marine.

Article 1^{er}

Rétablissement de la dignité d'amiral de France.

Suite des observations de M. Darbey

M. Darbey

(Suite)

Prenez un exemple. Nous avons en ce moment trois escadres armées sur nos côtes, l'escadre de la Méditerranée, l'escadre de réserve de la Méditerranée, l'escadre du Nord. Elles comptent au total une soixantaine de bâtiments. En cas de mobilisation leur effectif serait porté en quelques heures à 72 bâtiments, auxquels beaucoup d'autres viendraient s'adjoindre quelques jours plus tard.

Supposons que les circonstances obligent à les concentrer toutes trois — ou même seulement deux d'entre elles — sur un point déterminé, en vue d'une série d'opérations déterminées. Il faudra nécessairement leur donner un chef unique. Si l'on confie ce rôle à l'un des vice-amiraux qui les commandent, cet officier général se trouvera avoir sous ses ordres un ou deux officiers de grade égal au sien, qui la veille marchaient de pair avec lui et étaient peut-être ses supérieurs par l'ancienneté. C'est un premier inconvénient. Il y en a un second. Le vice-amiral devenu commandant en chef n'aura plus le temps ni la liberté d'esprit nécessaires pour conduire sa propre escadre, en core moins pour s'occuper du détail de la division à laquelle il est personnellement préposé. Il suit de là que pour assurer la direction des opérations il faut avoir sous la main un officier de rang supérieur aux vice-amiraux, c'est-à-dire un amiral.

Ce sont ces considérations qui avaient amené l'orateur, lorsqu'il était ministre de la marine, à proposer dans le projet soumis primitivement à la Chambre, le rétablissement de la dignité d'amiral de France. Or ces considérations n'ont rien perdu de leur valeur. Au contraire elles ont aujourd'hui plus de force que jamais,

4

puis que le gouvernement et les Chambres sont d'accord pour augmenter le plus possible notre état maritime. D'après le plan arrêté par le Conseil supérieur de la marine, nous devons avoir à flot, d'ici sept ou huit ans, les cuirassés d'escadre, 80 bâtiments légers, 250 torpilleurs, tous propres à la guerre dans les camps d'Europe. La mise en mouvement de pareilles forces, dans l'hypothèse d'une guerre navale, exigerait évidemment la création de groupes très nombreux, à la tête desquels il serait indispensable d'avoir, outre des vice-amiraux, un ou plusieurs amiraux commandants en chef.

M. Gadin ne veut pas discuter le côté technique de la question. C'est l'affaire des hommes du métier. Il constate seulement que l'opinion qu'il a soutenue tout à l'heure est très répandue dans la marine et qu'au ministère même on a paru peu enclin à insister en faveur du rétablissement de l'amiralat.

M. le général Billot Il y a un autre aspect de la question qui vaut la peine d'être envisagé. Jusque ici on a admis en principe que la hiérarchie militaire devait être autant que possible la même dans les deux grands corps chargés de la défense du pays, la marine et l'armée.

De là l'assimilation des divers grades; de là l'existence, longtemps jugée indispensable, de l'amiralat à côté du maréchalat. Cette conception se justifie par des raisons de haute convenance et des nécessités militaires sur lesquelles il est superflu d'insister après ce que vient de dire M. Darby.

La suppression de la dignité d'amiral pourrait peut-être se concevoir si, dans l'armée, le maréchalat avait été supprimé. Mais il n'est pas supprimé. Non seulement il existe encore deux maréchaux de France, mais la loi qui institue la dignité de maréchal est toujours en vigueur. Bien plus, dans le projet de loi sur l'organisation des cadres de l'armée, le gouvernement propose le maintien de cette dignité. Il va même au delà; il crée un nouveau grade intermédiaire entre celui de maréchal

et celui de général de division : il crée le grade de général d'armée.

Si donc on refusait de rétablir l'amiralat, on détruirait le parallélisme qui a existé jusqu'ici entre les deux hiérarchies de l'armée de terre et de l'armée de mer. On interdirait aux marins de parvenir à un rang supérieur à celui de général de division, alors que leurs camarades de la guerre pouvaient gravir deux échelons de plus. Ce serait injuste et impolitique.

M. Godin

Avec l'énorme développement qui est pris nos forces de terre, on conçoit qu'il soit indispensable d'avoir des généraux d'armée & peut-être des maréchaux. Arbitrairement, pour assurer le commandement en cas de guerre, on serait forcé de confier la conduite des divisions, des corps d'armée, des armées, ainsi que la direction suprême des opérations, à des généraux de division ayant tous le même grade, ce qui pourrait avoir des inconvénients au point de vue de la subordination.

Mais dans la marine en est-il de même? La marine n'a pas subi la même évolution que l'armée de terre. L'importance et le nombre des unités tactiques ne s'y sont pas accrues au point de nécessiter la même division du commandement. Un amiral peut y être nécessaire à un moment donné, dans l'un des cas que signalait M. Darbeuf. Mais ce cas sera bien rare et les circonstances qui l'aurait fait naître ne seront pas durables.

De plus les conditions du commandement ne sont pas les mêmes dans la marine que dans l'armée de terre. A terre le commandement d'une armée, celui d'un corps d'armée, celui d'une division, répandent à des fonctions très différentes. A la mer il n'y a en réalité qu'une seule fonction, le commandement suprême. Dans une flotte dirigée par un amiral, les vice-amiraux en sous-ordre ne sont rien de plus que des chefs de division, comme les contre-amiraux. Pourquoi vaudrait alors les supprimer et les remplacer par des contre-amiraux.

M. Le Guen

Les observations de l'honorable M. Godin s'appliquent exclusivement

6
à l'état de choses actuel, qui en effet peut ne pas exiger immédiatement la création d'officiers du grade d'amiral. Mais nous faisons une loi organique, une loi destinée à durer longtemps. Nous devons donc nous préoccuper des éventualités de l'avenir.

Or, étant donné le développement que prennent nos forces navales, il faut prévoir que dans peu d'années nous serons conduits à entretenir des escadres, où le nombre des navires et les conditions du commandement justifieraient la présence d'un amiral.

D'un autre côté cette dignité existe dans la plupart des marines étrangères. Si nous la supprimons chez nous, ne risquons-nous pas, en certaines circonstances, de mettre notre flotte dans une situation délicate, périlleuse même, au regard des flottes étrangères à côté de laquelle les événements l'amèneraient à opérer? Il peut y avoir telle solennité, telle démonstration navale combinée, telle opération de guerre avec un allié, où la France ne serait représentée que par un vice-amiral, tandis que les pays voisins auraient pour représentants des amiraux qui prendraient le pas sur nos officiers. Admettrait-on cette infériorité?

D'autres observations sont encore présentées par M. le général Villot, M. Ferry, M. Darby, l'amiral Véron et Godin.

La Commission, consultée, se prononce par 10 voix contre 1 l'abstention pour le rétablissement de l'amiralat.

Sur la proposition de M. Godin, il est convenu que la question sera examinée de nouveau avec M. le ministre de la Marine. Provisoirement la Commission surseoit à statuer sur le nombre des amiraux qu'il conviendrait de créer le cas échéant, sur l'emploi du mot dignité d'amiral et sur celui de l'expression amiral de France.

M. le Président met en délibération les deux premiers alinéas de l'article premier :
" Vice-amiraux 15.

" Contre-amiraux 30.. "

M. Godin Ce sont les chiffres actuels; le ministère en demande le maintien, qui paraît complètement justifié.

Adopté.

M. le Président met en discussion le 3^e alinéa :

" Capitaines de vaisseau 115.. "

M. Godin Le nombre de ces officiers était de 100 il y a trois ans. Il a été porté à 115 par voie d'augmentation de crédit budgétaire, afin de donner un peu plus de jeu à l'avancement et de faire face à l'accroissement du chiffre des navires armés. Le projet primitif du gouvernement demandait qu'il fût fixé à 120, ce que la Chambre a accepté. Le ministère demande le maintien de ce chiffre. Toutefois l'honorable rapporteur a cru devoir le réduire à 115 à titre d'indication, afin d'appeler l'attention de ses collègues sur un point spécial qui touche au mode d'emploi des capitaines de vaisseau.

Il semble qu'on ait une tendance fâcheuse à donner quand même des commandements à la mer à ces officiers. Sans doute il est excellent de les faire naviguer. Mais d'après les usages actuels on les fait naviguer parfois bien inutilement. C'est ainsi que sur plusieurs de nos croiseurs ancien modèle, petits navires sans puissance militaire sérieuse, sur le Tragon, le Champlain, le Villars, le Brimanget, etc., on trouve pour commandant un capitaine de vaisseau. Les bâtiments n'ayant que 200 à 255 hommes d'équipage, ne vaudrait-il pas mieux les confier à des capitaines de frigate? Si la Commission était de cet avis, on pourrait ramener à 115 le nombre des capitaines de vaisseau.

M. Warley Le chiffre de 120 est nécessaire. Actuellement près de la moitié des capitaines de vaisseau sont à la mer; les autres sont occupés à terre et la quantité de ces emplois est si considérable qu'on a

8
de la peine à accorder au personnel des cargos suffisants. Il est vrai que, comme le disait M. Godin, on donne parfois aux capitaines de vaisseau des commandements qui correspondraient mieux à des capitaines de frégate; mais, d'une part, il est bon que ces officiers s'entretiennent dans la pratique de la mer; d'autre part, il faut bien leur donner les moyens de réunir les années de navigation nécessaires pour prétendre au grade de contre-amiral. Autrement on restreindrait le nombre des candidats parmi lesquels peuvent être choisis les officiers généraux, ce qui serait très regrettable.

M. Godin reconnaît que sur les 115 capitaines de vaisseau d'aujourd'hui, 55 sont embarqués, ce qui laisse peu de marge à l'administration, étant donné qu'il y a plus de 50 emplois à terre à pourvoir.

M. l'amiral Véron ajoute que le cadre de réserve des capitaines de vaisseau ne comprend que deux officiers de ce grade. En cas de mobilisation, on risquerait de se trouver fort à l'étroit.

Le chiffre de 120 est adopté, sous réserve d'entente avec M. le ministre de la marine. (Voir ci-dessus p. 14 et 17)

M. le Président met en discussion le 4^e alinéa :

" Capitaines de frégate 217. "

M. Godin Actuellement, d'après l'Annuaire de la Marine, il y a 220 capitaines de frégate : 117 en activité, 1 en non-activité et 2 en résidence fixe. Le projet primitif du gouvernement en fixait le nombre à 217, dont 7 en résidence fixe. La Chambre a voté le chiffre de 220 et fait disparaître la catégorie spéciale des officiers en résidence fixe. Le Ministère se contenterait de 217.

Il semble qu'il y ait lieu de s'arrêter à ce chiffre. En effet, comme on l'a observé tout à l'heure, on donne beaucoup trop de commandements de peu d'importance à des capitaines de vaisseau. D'où il résulte que les capitaines de frégate ne sont pas assez souvent appelés à commander à la mer.

9

En effet sur les 220 que le cadre compte en ce moment, il n'y en a que 28 qui soient pourvus de commandements indépendants. Encore ces commandements sont-ils, pour une part, des postes purement administratifs: tels, ceux des pontons qui servent de navires entrants de la défense à Dakar, à Libreville, à Saïgon.

Les autres capitaines de frégate sont ou embarqués comme seconds (55) ou employés à terre (132). On voit par là que l'utilisation de ce personnel est très défectueuse. Il faudrait le faire naviguer davantage, lui donner surtout des commandements. Ce serait la meilleure manière de préparer de bons capitaines de vaisseau.

En tous cas, il ne paraît pas qu'il y ait utilité à accroître le cadre, puisque près des deux tiers des officiers sont à terre.

M. Warley fait observer que, tout au moins pour ce qui est des capitaines de frégate embarqués comme seconds, on ne peut pas dire qu'ils fassent mal leur apprentissage de capitaines de vaisseau. En réalité le second est l'âme d'un bâtiment. La discipline, les exercices à bord, les manœuvres de mouillage, etc., tout cela est placé sous sa surveillance directe. La position de second est donc une excellente école. Mais sous le bénéfice de cette réserve, l'orateur ne fait pas d'objection à ce qu'on adopte le chiffre de 215.

Le chiffre de 215 est adopté. (Voir ci-dessus p. 14 et 17)

M. le Président met en discussion les 5^e et 6^e alinéas:

"Lieutenants de vaisseau de 1^{re} classe . . . 375

"Lieutenants de vaisseau de 2^e classe . . . 375."

M. Gadin Le gouvernement demandait 360 lieutenants de 1^{re} classe, 360 de 2^e classe, plus 33 lieutenants en résidence fixe: au total 753. La Chambre a voté 375 de chaque classe, soit en tout 750, en supprimant la catégorie des officiers en résidence fixe. Le ministre ne fait pas d'observation.

Les chiffres proposés pour les lieutenants de vaisseau sont adoptés.

M. le Président met en délibération le 7^e alinéa :

" Enseignes de vaisseau 400 . . . "

Adopté. (Voir ci-dessus p. 14 et 15.)

M. le Président met en délibération les 8^e et

" Aspirants de 1^{re} classe 160

" Aspirants de 2^e classe variable suivant les besoins . . . "

M. Godin

Le gouvernement demandait 200 aspirants de 1^{re} classe. La Chambre en a accordé 160, en leur donnant le titre d'aspirants de marine. Le Ministère accepte la réduction du chiffre ; par contre il insiste pour le rétablissement de la dénomination d'aspirant de 1^{re} classe qui est consacrée par l'usage.

Pour ce qui est des aspirants de 2^e classe, la Chambre a cru devoir leur attribuer le titre d'élèves de marine et en fixer le nombre à 75, tout en autorisant le ministre à le faire varier selon les exigences du service. Le Ministère pense qu'il convient de maintenir l'appellation d'aspirant de 2^e classe et de ne pas fixer de chiffre, puis que le chiffre doit être variable.

Ces propositions paraissent dignes d'être adoptés.

Adopté. (Voir ci-dessus p. 19)

Article 2

M. le Président donne lecture de l'article 2 qui est ainsi conçu :

TEXTE ADOPTÉ par la Chambre des Députés.	TEXTE PROPOSÉ par la Commission du Sénat.
Les grades des officiers de marine correspondent, ainsi qu'il est indiqué ci-après, avec les grades des officiers de l'armée de terre :	Les grades des officiers de marine correspondent, ainsi qu'il est indiqué ci-après, avec les grades des officiers de l'armée de terre :

Vice-amiral	Général de division.	Vice-amiral	Général de division.
Contre-amiral	Général de brigade.	Contre-amiral	Général de brigade.
Capitaine de vaisseau . .	Colonel.	Capitaine de vaisseau . .	Colonel.
Capitaine de frégate . .	Lieutenant-colonel.	Capitaine de frégate . .	Lieutenant-colonel.
Lieutenant de vaisseau.	Capitaine.	Lieutenant de vaisseau.	Capitaine.
Enseigne de vaisseau . .	Lieutenant en 1 ^{er} .	Enseigne de vaisseau . .	Lieutenant.
Aspirant de marine . . .	Lieutenant en 2 ^e .	Aspirant de 1 ^{re} classe.	Sous-lieutenant.
Élève de marine	Sous-lieutenant.	Aspirant de 2 ^e classe.	(Grade intermédiaire entre l'adjudant et le sergent-major.)

M. Gadin Il y a deux observations à faire sur cet article : 1^o si l'amiralat était définitivement rétabli, il faudrait l'inscrire en tête de l'article avec son équivalent, le maréchalat, en regard; 2^o il ne paraît pas possible de conserver les correspondances de grades que la Chambre a admises pour les aspirants de 1^{re} et de 2^e classe. Le Ministère avait demandé dans son projet que l'aspirant de 1^{re} classe eût rang de sous-lieutenant, et celui de 2^e classe un rang inférieur à l'adjudant sous-officier. La Chambre leur a donné respectivement rang de lieutenant en 2^d et de sous-lieutenant. Cette classification ne peut être conservée pour les aspirants de 2^e classe, qui, pendant leur séjour à l'école d'application, sont placés sous les ordres de surveillants qui n'ont que le grade d'adjudant. Il faut les subordonner à ces derniers.

M. Le Guen A l'heure actuelle, les aspirants de 1^{re} classe sont assimilés aux lieutenants en second de l'artillerie. La proposition de M. le Rapporteur tend donc à les faire descendre d'un rang.

M. Barbey En effet; mais c'est nécessaire. M. le Ministre de la marine démontrera certainement que dans l'intérêt du service il faut adopter les deux changements proposés.

L'art. 2 est adopté avec les modifications réclamées par M. Gadin.

Articles 3, 4 et 5.

La Commission adopte ensuite sans discussion les articles 3, 4 et 5, dont le texte suit.

Il est convenu que si l'amiralat était rétabli, l'article 3 serait modifié en conséquence.

ART. 3.

Lorsqu'en temps de paix et par suite de nominations faites, en raison de circonstances de guerre, l'effectif des cadres dépasse les limites fixées par l'article premier, la réduction s'opère comme il suit :

1° Pour les vices-amiraux, contre-amiraux et capitaines de vaisseau, il n'est fait qu'une promotion pour deux vacances;

2° Pour tous les autres grades, il n'est fait que deux promotions pour trois vacances.

ART. 4.

Les vice-amiraux et les contre-amiraux forment un cadre qui se

divise en deux sections : la première section comprend l'activité; la deuxième section comprend la réserve, c'est-à-dire les officiers généraux qui cessent de faire partie de la première section par application de l'article 6 ci-après.

ART. 5.

En temps de paix, les emplois d'activité dévolus aux officiers généraux sont exclusivement conférés aux officiers généraux faisant partie de la première section.

En temps de guerre, les officiers généraux de la deuxième section peuvent être appelés à des commandements à la mer et à des fonctions actives à l'intérieur.

ART. 3.

Conforme.

ART. 4.

Conforme.

ART. 5.

Conforme.

La suite de la discussion est renvoyée à une prochaine séance.

M. le Président

communiqua à ses collègues une lettre qu'il a reçue de M. Albert Riouzel, capitaine de frégate en retraite, qui demande à exposer devant la Commission ses idées sur la défense de Cherbourg et du Cotentin.

M. Riouzel a fait une étude particulière de cette question. Il a déjà exprimé, antérieurement, le désir d'être entendu par

La flèche 7 février
1893

Monsieur le commandant
Albert Ruvdel à m^r
Le nœil, sénateur, présida-
ent de la commission
de la marine

Monsieur le président
Je n'aurais pas oublié
la lettre que j'écrivis
à votre prédécesseur,
l'amiral Peyron, et

la Commission des 8g¹ et par celle des 8g². Il lui a été répondu alors que le Sénat n'étant saisi d'aucun projet relatif à la défense des côtes, il était impossible de l'admettre à développer ses observations, mais que si l'occasion s'en présentait, on ne manquerait pas de faire appel à ses lumières. Comme la Commission n'est actuellement chargée d'examiner aucune proposition concernant la défense côtière, on ne peut, cette fois encore, qu'adresser la même réponse à M. Riouzel.

M. le général Billot ajoute que la défense des côtes ressortissant au Ministère de la Guerre, la question qui préoccupe le Commandant Riouzel est de la compétence de la Commission de l'armée et non de celle de la Commission de la Marine.

M. le Président est prié d'écrire à M. Riouzel dans le sens des observations ci-dessus. La lettre de ce dernier est annexée ci-jointe au présent procès-verbal.

La Commission décide qu'elle se réunira le premier jour de la semaine prochaine auquel le Sénat ne tiendra point séance publique. La séance s'ouvrira à deux heures.

La séance est levée à deux heures un quart.

Le Président,

Le Secrétaire,

Quivy

note

se rapportant à la séance du 9¹ février 1892.

Le 10 février M. le Président a adressé à M. le Commandant Riouzel la réponse indiquée plus haut.

Séance du 13 février 1893.

Présidence de M. Lenoël, président.

La séance est ouverte à deux heures.

Sont présents: Mm. Cazot, Drouhet, Jean Dupuy, Jules Ferry, Godin, le baron de Larosière, Le Guen, Lenoël, Krantz, Moinet, Rouland, l'amiral Véron et Welten.

M. le Président fait connaître que M. Moinet, qui se trouvait en congé lors de la dernière séance, demande à développer trois amendements sur les articles 1 et 2 du projet de loi concernant le corps des officiers de vaisseau. M. le Président pense que, l'honorable M. Moinet n'ayant pu pour cause légitime assister à la précédente réunion, il convient de rouvrir la discussion sur les articles précités et de l'admettre à formuler ses observations.

La Commission partage cet avis. En conséquence, les articles 1 et 2 sont remis en délibération.

Article premier.

M. Moinet, après avoir déclaré qu'il s'associe au vœu de ses collègues en ce qui touche le rétablissement de l'amiralat, expose qu'il lui paraît nécessaire d'augmenter le nombre des officiers de vaisseau prévu au projet de loi. Les augmentations qu'il propose sont les suivantes:

1 ^o Capitaines de vaisseau	130	au lieu de . . .	120.
2 ^o Capitaines de frégate	270	"	255.
3 ^o Enseignes de vaisseau	600	"	400.

Pour ce qui est des lieutenants de vaisseau, M. Moinet accepte le chiffre adopté par la Commission, soit 750. Pour ce qui est des aspirants, il proposera tout à l'heure un chiffre autre que celui qui a été admis, mais cette question se rattache au second amendement qu'il a l'intention de présenter.

L'orateur indique tout d'abord les raisons d'ordre général qui militent à ses yeux en faveur de l'accroissement du nombre des officiers. Nous sommes fort loin, dit-il, d'avoir le personnel qui serait nécessaire en cas de conflit maritime pour armer la flotte. Il y a plus de vingt ans qu'il en est ainsi. Déjà, en 1870, on se plaignait de l'insuffisance des cadres, et si nous avons pu faire face alors aux nécessités de la guerre avec l'Allemagne, cela tient à ce que nous étions aux prises avec une puissance maritime de troisième ordre et que les opérations navales ont eu peu d'importance. Si nous avions eu à nous mesurer avec une nation puissamment armée sur mer, le département de la marine se fut trouvé dans une extrême embarras.

Depuis lors cette situation n'a fait qu'empirer. Après les désastres de 1870, la France a été contrainte de consacrer la majeure partie de ses ressources à refaire son armée de terre. Elle a dû pendant une dizaine d'années sacrifier la marine et, pour commencer, elle a réduit notablement son corps d'officiers de vaisseau. Ces réductions ont été si considérables qu'en dépit des augmentations consenties dans ces derniers temps, notre personnel d'officiers est encore inférieur de 500 unités à ce qu'il était en 1870.

Or nous sommes en train de faire un effort considérable pour accroître le nombre de nos bâtiments de combat. Dès aujourd'hui nous avons à flot un effectif de navires qui exige un nombre d'hommes et d'officiers supérieur à ce que réclamait la flotte d'il y a vingt ans. Il suit de là que plus notre matériel s'accroît et s'améliore, moins nous avons de ressources en officiers pour en assurer le bon emploi. Conclusion, il est absolument indispensable de renforcer le cadre de nos officiers.

Ceci dit, M. Hoinet énumère les différents services auxquels le département de la marine est obligé de pourvoir avec le personnel existant. D'abord les états majors : ministère, préfectures maritimes, service des escadres et des écoles ; puis les emplois à terre dans les arsenaux : dépôts des équipages, défenses fixes, commissions techniques ; puis les emplois à la mer : escadres armées, stations navales, transports du littoral et transports de Cochinchine, navires en réserve, défense mobile, etc.

Pour cela, continue-t-il, absorbe une énorme quantité d'officiers en temps de paix. En temps de guerre, ce serait bien autre chose. Assurément

on pourrait alors supprimer momentanément un certain nombre d'emplois, et utiliser ailleurs les officiers qui les remplissent. Mais il faut songer qu'on se trouverait en présence d'un nombre bien autrement considérable de besoins nouveaux. Ainsi, il faudrait armer une flotte de transports, soit pour rapatrier le corps d'armée d'Algérie, soit pour faire passer des troupes dans ce pays, soit enfin pour conduire un corps de débarquement sur telle ou telle côte ennemie. Il faudrait aussi assurer le commandement des paquebots classés dès le temps de paix comme croiseurs auxiliaires et qui seraient réquisitionnés dès le lendemain de la déclaration de guerre. Il faudrait enfin pourvoir à réparer les pertes, les vides qui se produiraient dans les rangs du personnel par maladies, blessures ou autres événements de guerre.

Eh bien! il est certain que nous ne sommes pas en mesure de faire à ces éventualités. Il faut donc accroître notre personnel.

M. Jean Dupuy. Il est difficile d'admettre que le ministère n'a pas fait entrer ces prévisions dans ses calculs. Si donc il ne réclame pas un nombre d'officiers aussi grand que celui que M. Moineau juge nécessaire, c'est probablement parce que ce nombre serait exagéré.

M. Moineau. Le Département de la Marine a été en butte dans ces dernières années à de vives attaques. Or c'est juste à ce moment qu'il s'est vu obligé de demander aux Chambres de grands sacrifices pour augmenter le matériel de la flotte. Il n'a pas osé en demander d'autres pour le personnel. Mais s'il y était encouragé, il ne se le ferait pas dire deux fois.

M. de Guers. Dans les indications qu'il vient de donner à la Commission, l'honorable M. Moineau n'a tenu aucun compte de deux faits: le premier, c'est qu'il existe une réserve d'officiers de vaisseau, constituée par les officiers en retraite et par les capitaines au long cours; le second, c'est que pour le commandement de la flotte de transports et des croiseurs auxiliaires, la Marine fera largement appel aux officiers de la marine de commerce.

Sur la proposition de M. le Président, la Commission décide d'examiner une à une les augmentations proposées par M. Moineau.

L'augmentation du nombre des capitaines de vaisseau est d'abord mise en discussion.

M. Moine explique qu'en temps de guerre la mobilisation de la flotte exigerait la présence à la mer, ou dans des ports d'importance équivalente, de tous les capitaines de vaisseau du cadre d'activité. On serait donc dans l'impossibilité de remplacer les vides qu'un combat pourrait faire dans leurs rangs, et même d'assurer certains emplois à terre qui ne peuvent être confiés qu'à des hommes de grande expérience.

M. Jules Ferry - Les capitaines de frigate seraient les pour combler les vides. A la guerre on utilise toutes les ressources au mieux des circonstances, et des possibilités. Nos adversaires d'ailleurs se trouveraient dans les mêmes conditions que nous, de sorte qu'il n'en résulterait apparemment aucune cause d'infériorité pour la France. On ne peut pourtant pas entretenir dès le temps de paix tous les officiers nécessaires pour faire aux événements plus ou moins hypothétiques du temps de guerre.

M. Moine fait observer qu'il demande en somme fort peu de chose. La Commission a admis qu'il devrait y avoir 120 capitaines de vaisseau. L'orateur en réclame 150, soit 30 de plus seulement. C'est peu, on en conviendra. Mais ce peu est indispensable, si l'on veut maintenir aux officiers de grade inférieur les mêmes chances d'avancement qu'aujourd'hui. Le projet accroît légèrement le nombre de ces officiers; l'orateur propose de l'accroître davantage; d'où il suit que pour maintenir la proportion admise entre les divers grades, il est obligé de réclamer un relèvement de l'effectif des capitaines de vaisseau.

La Commission, sans prendre de décision, passe à l'augmentation du nombre des capitaines de frigate proposé par M. Moine.

M. Moine rappelle que son amendement fixe à 270 le nombre de ces officiers au lieu de 243, chiffre admis par la Commission. Cet accroissement a pour but d'élargir le débouché offert aux lieutenants de vaisseau et en même temps de fournir un peu plus de personnel au Département.

M. Godin La Commission doit se souvenir qu'au cours de la dernière séance il lui a été démontré, que les capitaines de frigate étaient déjà trop nombreux, puis qu'un tiers seulement d'entre eux peuvent être employés à la mer.

M. l'Am^{al} Verin appuie la déclaration de M. Gobin. Ce serait faire un fâcheux cadeau à la marine que d'augmenter le nombre des capitaines de frégate. On l'obligerait à créer une foule d'emplois à terre pour utiliser ces officiers.

La Commission, sans se prononcer formellement, émet l'avis qu'il ne paraît pas utile de relever le nombre des capitaines de frégate.

Elle passe à l'augmentation proposée pour les enseignes de vaisseau.

M. Moine Le gouvernement et la Commission sont d'accord pour fixer à 750 le nombre des lieutenants de vaisseau. A ces 750 officiers il semble convenable de faire correspondre 750 officiers de grade subalterne, dont chacun aurait ainsi l'espoir assuré de parvenir au grade de lieutenant de vaisseau.

Dans ce but, M. Moine propose de fixer à 600 le nombre des enseignes et à 150 le nombre des aspirants, ce qui fait au total 750.

Les 600 enseignes seraient divisés en deux classes, comme les lieutenants de vaisseau; il y en aurait 450 de 1^{re} classe et 150 de 2^e. Cette classification n'entraînerait du reste aucune différence de rang ni d'emploi. Elle se traduirait uniquement par une légère différence de traitement. C'est ce qui a lieu pour les lieutenants de vaisseau.

Quant aux aspirants, M. Moine demande qu'on supprime la division actuelle de ces jeunes gens en deux classes. Il voudrait qu'il n'y eût plus qu'une seule catégorie d'aspirants. Tous les élèves de l'École navale, après avoir accompli leurs deux années d'études au "Borda", seraient versés dans une école d'application où ils passeraient deux ans, à l'expiration desquels ils deviendraient de plein droit enseignes de vaisseau. Ce système ne serait en somme que celui qui se pratique à l'École Polytechnique pour les futurs officiers d'artillerie et d'ingénierie. Mais l'orateur se borne à l'indiquer en ce moment. Il l'exposera plus amplement tout à l'heure en développant son second amendement à l'article 1^{er}.

M. Dupuy ne veut faire qu'une simple observation. L'honorable M. Moine, pour justifier l'augmentation qu'il propose quant au nombre des enseignes, dit qu'il est nécessaire d'assurer à ces officiers la certitude de parvenir

au grade de lieutenant. Mais cette certitude, ils l'ont aujourd'hui et plus complètement qu'avec le système de M. Moinet. En effet, puisqu'il n'y a que 100 emplois d'enseigne contre 750 de lieutenant, leurs chances d'avancement sont plus grandes que s'ils étaient 600.

La Commission ne prend pas de décisions au sujet du nombre des enseignes. Elle décide, après avoir entendu MM. Drouhet, le Président et Kwantz, que M. Moinet sera prié de se mettre en rapport avec M. le Ministre de la Marine pour lui faire connaître l'ensemble de son amendement et recueillir son avis. Il sera statué ensuite sur les propositions de M. Moinet.

M. le Président invite M. Moinet à développer son second amendement sur l'article 1^{er}.

M. Moinet croit nécessaire de rappeler tout d'abord à la Commission ce que sont les aspirants de Marine. On sait que les élèves de l'École navale, les qu'il ont satis fait aux examens de sortie de la dite école, sont promus aspirants de seconde classe et embarqués sur un navire où ils se familiarisent pendant une année avec la pratique de la navigation. Le navire, qui est actuellement la croisière "Hélène", est une véritable école d'application: il en porte même le nom officiellement.

A l'issue de la campagne de l'"Hélène", les aspirants sont nommés aspirants de 1^{re} classe et répartis par groupes sur les bâtiments des divisions Stations navales et des escadres. Là, on les occupe tant bien que mal au service du bord. Puis, au bout de deux ou trois ans, ils sont promus tous en bloc en enseignes de vaisseau.

Ce séjour sur les navires des stations navales ou des escadres n'est pour eux en réalité que le prolongement de l'école d'application. Leur position est à peu près celle des sous-lieutenants élèves d'artillerie ou du génie à l'école de Fontainebleau. Ils apprennent le métier, la vie du bord, les exercices, les manœuvres; ils ne jouent pas le rôle de véritables officiers.

Ils portent bien un galon, qui les assimile aux sous-lieutenants de l'armée de terre. Mais la Marine ne les considère pas comme officiers. La preuve en est qu'ils n'ont pas droit aux honneurs, qu'ils n'ont pas

droit à une cabine individuelle, qu'ils ne sont pas admis à la table des enseignes, que, lorsqu'ils sont embarqués sur un navire comme passagers, ils ne mangent même pas avec les officiers. Ce sont donc des élèves, des étudiants, dans toute la force du terme.

S'il en est ainsi, n'est-il pas plus logique de les traiter comme des élèves et de les réformer purement et simplement dans une école ? où ils perfectionneront leur instruction jusqu'au jour où on pourra les employer vraiment comme officiers ?

L'éducation de nos futurs officiers de vaisseau devient de jour en jour plus difficile. Il ne suffit plus de leur apprendre le métier de marin comme autrefois. Il faut leur enseigner l'artillerie, la torpillerie, la machinerie, cette foule de connaissances enfin qui exige la conduite des nouveaux navires de combat si prodigieusement compliqués. Aussi les programmes d'études sont-ils devenus très chargés. Déjà on a reculé de deux années la limite d'âge pour l'admission à l'école navale. Déjà on a dû convertir l'"Uphigénie" en une espèce d'école flottante, où les aspirants de 2^{de} classe suivent plus de cours qu'ils ne font de manœuvres. Et cela ne suffit pas. Tout le monde se plaint de l'insuffisance des trois années que les règlements leur accordent pour apprendre la partie théorique de leur profession.

Il faut un remède. Or le remède est tout indiqué. Au lieu d'une année sur le croiseur école d'application, qu'ils en fassent deux. S'il faut pour cela armer un second navire et qu'on recule devant la dépense, qu'on les envoie à Brest dans une caserne. Là, à portée des escadres, de l'école de canonage, de l'école de torpille, etc., ils pourront très aisément continuer et achever leur instruction.

En résumé, deux ans au "Borda", un an sur l'"Uphigénie" et un an à terre à Brest, voilà le système qui semble pouvoir leur être appliqué avec profit.

Après bout de ces quatre années, les aspirants deviendraient de plein droit enseignes de vaisseau, de même que les sous-lieutenants élèves de Forbinvilleau deviendraient lieutenants d'artillerie ou de génie.

Dans cette combinaison, il n'y a plus lieu de les partager

en aspirants de 1^{re} et de 2^{de} classe, et d'établir entre eux une diffé-
rence de grade. Tous auraient rang de sous-lieutenant.

Quant à leur nombre, que le projet fixe à 150, il semble qu'on pour-
rait le réduire à 150, puis que par une disposition subséquente on ouvre
l'accès des grades d'officiers aux premiers-matres.

M. Drouhet Il y a un point sur lequel M. Moinet a négligé de s'expliquer. En
ce moment nous avons environ 200 aspirants embarqués sur les navires
armés. Si on les enlève à ces navires pour les intégrer dans une école,
par qui les remplacent-t-on à bord? Car enfin ils doivent y faire un
service.

M. Moinet On peut dire qu'ils n'en font aucun, chaque leur présence est plutôt
un embarras. Car on ne les embarque que sur des navires d'une certaine
importance, armés pour faire campagne, et pourvus par conséquent de
leur effectif complet, tous les emplois d'officiers sont occupés. Les aspirants
sont en surnombre, sans rôle défini, sans occupation sérieuse. On les charge
de petites besognes secondaires, voilà tout. En réalité ils ne sont d'aucune utili-
té à bord et le plus souvent on ne sait où les loger. La place qu'ils prennent
rend d'habitude très incammodable l'installation des autres officiers.

M. Godin Il y a une autre question à envisager. Pourquoi embarque-t-on ces
jeunes gens? Pour qu'ils apprennent à naviguer. Si on les caserne dans
une école, se formeront-ils aussi bien qu'à bord au métier ou à l'habitude
du commandement? Ne serait-il pas grave d'embarquer d'emblée comme
enseigne de vaisseau, c'est-à-dire comme officier de quart sur un grand
nombre de navires, un jeune homme qui ne connaîtrait la marine
que pour avoir suivi les cours d'une école?

M. Moinet prétend que les aspirants ne font presque rien à bord, qu'ils
y sont inutiles et gênants. Il pense aussi sans doute que cet apprentissage
est de peu de profit pour eux. Cependant l'Armée anglaise paraît être
d'un autre avis, puisqu'elle embarque directement sur ses escadres les élèves
sortant de l'école navale. Elle ne les fait même point passer comme nous
par une école d'applications.

M. l'Am^{al} Vein Il est possible qu'il y ait quelque utilité à prolonger le séjour des
aspirants dans une école d'applications, à la condition toutefois que cette

école soit une école navigante, et non un établissement à terre. C'est une question à examiner. Mais la Commission n'est pas en état de la résoudre. Elle ignore à la fois si le département a les ressources nécessaires pour créer l'école dont il s'agit et si les services compétents sont disposés à entrer dans une pareille voie.

M. Jules Ferry Il est clair que c'est là une question d'administration et d'enseignement qui nous échappe. La Commission ne peut pas s'ériger en conseil de perfectionnement de l'école des aspirants.

M. le Président La proposition de M. Moinec soulève un problème entièrement nouveau. Ni la Chambre, ni le Gouvernement n'ont envisagé ce problème. Nous ne pouvons prendre sur nous de le trancher. Le plus simple serait que M. Moinec s'enquière des dispositions de M. le Ministre de la Marine; nous verrions ensuite s'il y a lieu de reprendre la question.

M. Moinec accepte la proposition.

La proposition de M. le Président est adoptée. La Commission passe à l'examen du troisième amendement de M. Moinec. Celui-ci porte sur l'article 2.

Article 2.

M. Moinec expose que comme conséquence de son précédent amendement il avait l'intention de demander une modification à l'article 2. Cette modification consisterait à assimiler les aspirants de marine (classe unique) aux sous-lieutenants de l'armée de terre. Mais, vu les résolutions qui viennent d'être prises, il ne peut qu'ajourner ses explications.

M. l'Am^{al} Vain, sans combattre la proposition, croit devoir faire remarquer que M. Moinec se préoccupe peut-être un peu trop de réaliser une assimilation absolue entre les officiers de terre et les officiers de mer. Il faut prendre son parti de certaines différences inévitables, imposées par la nature des choses.

La Commission passe à statuer sur l'amendement.

M. Dupuy, appelle l'attention de ses collègues sur une question qui intéresse les aspirants et qui en a ouïes d'examinés. M. Moineau demandait tout à l'heure que le nombre des aspirants fût fixé à 150. La Commission l'a précédemment fixé à 160, d'accord avec le Gouvernement. Or d'après l'Annuaire de 1892, il y en a présentement 209. Il s'agit donc d'en supprimer une cinquantaine. Les besoins du service permettent-ils de consentir à cette suppression?

M. Gabin C'est un point à examiner avec le Ministère, bien qu'on puisse dire dès à présent que la diminution du nombre des aspirants a pour objet de faciliter l'accession des premiers maîtres au grade d'officiers.

Réservé pour explications avec M. le Ministre.

La Commission reprend la suite de l'examen du projet de loi au point où elle l'avait laissé à la fin de la dernière séance, c'est-à-dire à l'article 5.

Article 5.

M. le Président donne lecture de cet article qui est ainsi conçu :

TEXTE ADOPTÉ par la Chambre des Députés.	TEXTE PROPOSÉ par la Commission du Sénat.
<p>Les vice-amiraux à l'âge de soixante-cinq ans accomplis, les contre-amiraux à l'âge de soixante ans accomplis, cessent d'appartenir à la première section pour passer dans la seconde.</p> <p>Sont placés par anticipation et sans condition d'âge dans la deuxième section, sur leur demande ou d'office, et par décision du chef de l'État rendue sur un rapport du Ministre de la Marine, les vice-amiraux et contre-amiraux qui sont reconnus ne pouvoir être</p>	<p>Les vice-amiraux à l'âge de soixante-cinq ans accomplis, les contre-amiraux à l'âge de soixante-deux ans accomplis, cessent d'appartenir à la première section pour passer dans la seconde.</p> <p>Conforme.</p>
<p>maintenus dans la première section, à raison d'infirmités ou de blessures graves constatées par une commission de santé.</p> <p>Peuvent être maintenus dans la première section et sans limite</p>	<p>Conforme.</p>

d'âge, et sont numériquement remplacés dans les cadres, les vice-amiraux qui auront commandé en chef, dans leur grade, une force navale en temps de guerre, ou qui, dans leur grade et dans une expédition maritime, se seront signalés par un éminent fait de guerre.

Seront également maintenus dans la première section, jusqu'à leur retour en France, les officiers généraux de la marine qui, dans l'exercice d'un commandement à la mer, atteindraient l'âge fixé par le même paragraphe.

Ceux qui, pendant un service commandé hors de France, autre qu'un commandement à la mer, atteindraient l'âge fixé par le même paragraphe, pourront être maintenus dans leur emploi; mais ils passeront à la deuxième section.

En temps de guerre, les officiers généraux commandant à la mer seront maintenus dans la première section jusqu'à la fin de la guerre.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

Le 28^{1er} est mis en discussion

M. Godin

La limite d'âge pour les contre-amiraux est actuellement 62 ans. La Chambre, malgré l'avis du gouvernement, a abaissé cette limite à 60 ans. D'accord avec le ministre l'orateur propose de revenir au chiffre de 62 ans.

La raison qui avait guidé la Chambre était le désir de donner un peu de jeu à l'avancement qui est, comme on sait, très lent dans la marine. Mais on ne peut pas entrer dans cette voie sans s'exposer à briser la carrière d'officiers qui sont encore capables de rendre d'excellents services.

M. Volten

Ces sortes de mesures sont toujours réclâmées par les jeunes officiers qui désirent, comme il est naturel, avancer rapidement. Mais elles vont en réalité contre le but. Si on abaissait la limite d'âge pour les contre-amiraux, il en résulterait sans doute un avantage pour ceux qui prendraient la place des hommes éliminés. Mais au bout de peu de temps la marche de l'avancement reprendrait sa lenteur actuelle: il se produirait un tassement.

La limite de 62 ans est rétablie à l'unanimité.

M. Godin demande quelle serait la limite d'âge pour les amiraux de France, si l'on en venait à rétablir définitivement l'amiralat.

M. Drouhet leur cas serait le même que celui des marchands, lesquels sont maintenus toute leur vie dans le cadre d'activité.

La Commission s'associe à l'opinion de M. Drouhet.

Les §§ 2 et 3 sont adoptés sans observations.

Le § 4 est mis en discussion

M. le Président fait observer que les mots "seront également maintenus" doivent être remplacés par : "seront maintenus." On ne peut pas dire également, puis que dans le paragraphe qui précède, on s'est servi de l'expression : "peuvent être maintenus". Dans ce dernier cas il s'agit d'une faculté, dans l'autre d'une obligation.

Le § 4 est adopté avec la modification proposée.

Le § 5 est adopté.

Le § 6 est adopté, après échange d'observations entre M. le Président, M. Jules Ferry et M. Godin.

Article 7

Les officiers généraux ne seront admis à la retraite que sur leur demande; ils ne peuvent être mis à la retraite d'office qu'après l'accomplissement des formalités prescrites par la mise en réforme, conformément aux dispositions de la loi du 19 mai 1834.	Conforme.
--	-----------

Adopté après échange d'observations entre M. Godin, Le Guen et l'amiral Vein.

Article 8.

M. le Président donne lecture de l'article 8 dont voici les termes:

Les limites d'âge pour l'admission à la retraite sont déterminées comme suit :

Capitaine de vaisseau . . .	58 ans.
Capitaine de frégate . . .	54 —
Lieutenant de vaisseau . .	50 —
Enseigne de vaisseau . . .	45 —

Les limites d'âge pour l'admission à la retraite sont déterminées comme suit :

Capitaine de vaisseau . . .	60 ans.
Capitaine de frégate . . .	58 —
Lieutenant de vaisseau . .	53 —
Enseigne de vaisseau . . .	52 —

M. Gadin explique que la Chambre a considérablement abaissé les limites d'âge actuellement fixées pour l'admission à la retraite des officiers de vaisseau. Le gouvernement demande qu'on les relève au niveau adopté jusqu'ici. L'orateur est d'avis que cette demande doit être accueillie. La Commission de l'armée dernière a déjà procédé ainsi pour ce qui est des officiers mécaniciens. L'analogie exige qu'on en fasse autant pour les officiers de marine.

M. Moine réclame le maintien des limites d'âge votés par la Chambre. Deux raisons, dit-il, militent en faveur de cette solution.

La première est la nécessité de rajourner les cadres. L'avancement est si lent dans l'armée navale, qu'une foule d'officiers sont condamnés à demeurer des années dans les grades subalternes. Les lieutenants de vaisseau, par exemple, arrivent à avoir seize et dix-sept ans de grade. De là un découragement bien naturel, qui se réajuste sur le service.

La seconde raison est que la vie à bord use aujourd'hui très rapidement les forces des officiers. La nouvelle marine se compose de bâtiments où l'existence est tout à fait pénible. Ces bâtiments étant construits en fer ou en acier, il en résulte que pendant l'été ce sont des étouffoirs et pendant les froids des glacières. D'autre part les navires modernes sont des engins si compliqués que les responsabilités du commandement sont devenues écrasantes. On peut dire qu'un commandant ne dort pas quand son navire est à la mer. Commander un grand navire est le métier le plus épuisant qu'on puisse exercer.

Si l'on abaissait les limites d'âge on atténuerait ces deux inconvénients. En outre on se procurerait un nombre respectable d'officiers de réserve qui seraient bien utiles à la flotte. Enfin, des hommes

plus jeunes, auraient plus de facilités pour se tenir au courant des transformations incessantes qui s'opèrent dans le matériel est l'art naval.

M. l'amiral Véron convient que la vie est très dure sur les bâtiments modernes, mais il est excessif d'en conclure que cela condamne les officiers à une sorte d'usure prématurée. En réalité, si à cet égard le service à la mer est devenu plus fatigant, en revanche on épargne maintenant aux officiers une foule de corvées qu'ils devaient subir autrefois. Il y a quarante ou cinquante ans, au temps de la marine à voiles, un officier faisait, dans le cours de sa carrière, trois ou quatre séjours dans les mers lointaines et chacun de ces séjours était de trois ou quatre années. De nos jours au contraire, les officiers ne restent pas plus de deux ans hors de France, et à ce premier avantage se joint pour eux celui d'être infiniment mieux préservés contre les maladies des climats tropicaux. Grâce aux progrès de la médecine et aux meilleurs aménagements des navires, la santé des hommes subit beaucoup moins d'assauts qu'autrefois. L'honorable amiral en donne deux preuves.

Dans sa jeunesse il a fait une campagne de quatre années sur la côte occidentale d'Afrique. De soixante hommes embarqués avec lui, huit officiers que matelots, trois seulement sont revenus. Un peu plus tard il a séjourné trois hivers sur la côte de S^t-Domingue à bord de la "Naiade". La moitié de l'équipage a succombé.

On peut dire par conséquent que, si la vie du marin est par un côté devenue plus dure, en somme elle est beaucoup moins périlleuse qu'autrefois, car on ne pourrait citer aucun fait récent susceptible d'être mis en parallèle avec ceux qui viennent d'être rappelés. Il est permis d'en conclure que M. Moinet est dans l'erreur quand il prétend que les officiers d'aujourd'hui s'usent plus vite que jadis.

M. Moinet dit qu'il n'insiste pas sur ce point après l'explication que vient de donner l'honorable amiral. Mais il est une question sur laquelle il croit nécessaire de revenir, c'est celle de la durée de l'armement. Tout le monde reconnaît que l'âge moyen des lieutenants de vaisseau, des capitaines de frégate et même des capitaines de V^{au}

est trop élevé. C'est qu'ils s'éternisent tous dans les divers grades, à part quelques privilèges qui se passent à franchir de bonne heure les premiers échelons de la hiérarchie. Eh bien! il ne vaut rien d'avoir un corps d'officiers trop âgé. Des officiers jeunes, actifs, entreprenants, constituent une force qu'on ne saurait payer trop cher. Le pays peut bien faire le sacrifice de distribuer quelques retraites de plus. Nul argent ne sera microp employé.

M. Krametz Il ne s'agit pas ici d'une question d'argent. Il s'agit de savoir s'il est sage de se priver avant l'heure des services d'officiers encore vigoureux et méritants. D'après la Chambre, dit M. Moine et reprend-il les propositions, un capitaine de vaisseau devrait être retraité obligatoirement à 58 ans. Or un homme de cet âge n'est-il pas en état, le plus souvent, de remplir de semblables fonctions pendant deux ou trois années au delà?

En principe le système des limites d'âge est très fâcheux. Ce qu'il faudrait imaginer, c'est une combinaison permettant de retraiter les officiers à partir d'un certain temps de service, et de conserver ceux d'entre eux que leur valeur individuelle conseille d'utiliser au delà de ce terme.

M. l'amiral Véron. Le plus beau fait d'armes, accompli au cours de la campagne de l'amiral Courbet sur les côtes de Chine, est dû à un capitaine de vaisseau qui avait alors 59 ans. Lors des combats de la rivière Min, l'amiral n'a vaincu que grâce à une manœuvre audacieuse du commandant Bary qui conduisait la "Briomphante". Si la règle que M. Moine voudrait voir édicter eût été appliquée à cette époque, le commandant Bary eût été à la retraite depuis une année. Il n'aurait pas rendu un grand service à son pays et ne serait jamais devenu l'excellent amiral qu'il a été.

La Commission se prononce pour l'adoption des limites d'âge proposées par M. Godin. Elle retient toutefois l'amendement de M. Moine pour en faire l'objet d'un échange de vues avec M. le Ministre de la Marine.

Article 9.

Les dispositions de la loi du 19 mai 1834 sur l'état des officiers sont applicables aux officiers de marine de tous grades en activité et aux officiers généraux de la 2^e section.

Les dispositions des ~~la~~ lois des 19 mai 1834 et 17 août 1879 sur l'état des officiers sont applicables aux officiers de marine de tous grades en activité et aux officiers généraux de la 2^e section.

adopté.

Article 10

Les pensions de retraite des officiers de marine sont réglées conformément à la loi du 5 août 1879 (tarif n° 1).
La solde, les suppléments de solde actuellement en vigueur ne pourront être augmentés que par une loi.

Les pensions de retraite des officiers de marine sont réglées conformément à la loi du 5 août 1879 (tarif n° 1).
Les tarifs de solde actuellement en vigueur ne pourront être modifiés que par une loi.

adopté. (Voir 3^e Reg. p. 6)

Article 11

Les conditions du service et de l'embarquement des officiers de marine sont réglées par décret.

Les règles à suivre pour déterminer l'ordre du service et de l'embarquement des officiers de marine sont réglées par le Ministre de la Marine.

M. Godin explique qu'il y a lieu de reprendre ici la désignation correspondante de la loi sur les officiers mécaniciens. Le texte adopté par la Chambre n'est pas acceptable : il confond les conditions du service, qui sont du domaine de la loi, avec l'ordre de service qui est du ressort du ministre. On trouvera plus loin un article spécial (35), réglant les conditions d'embarquement.

adopté.

Art. 12

Nul officier admis à la retraite ne peut être replacé dans les cadres de l'armée navale, sauf les cas prévus au titre III de la présente loi.

Nul officier admis à la retraite ne peut être replacé dans les cadres de l'activité.

30
M. Godin expose qu'il est nécessaire de supprimer le dernier membre de phrase de cet article, lequel ne répond à rien. Pareille modification a été faite à l'article correspondant de la loi sur les officiers mécaniciens.

adopté.

Article 13.

Toutes les promotions et nominations d'officiers sont immédiatement rendues publiques et effectives par leur insertion au *Journal officiel*.

Les promotions et nominations dans le corps des officiers de marine sont faites par décret du Président de la République.

Elles sont immédiatement rendues publiques et effectives par leur insertion au *Journal officiel*.

M. Godin Le changement proposé a pour but de rétablir le texte de la loi de 1832 qui est mieux libellé.

adopté.

Articles 14 à 25.

Ces articles sont adoptés sans observations. En voici le texte.

ART. 14.

L'emploi est distinct du grade.
Aucun officier ne peut être privé de son grade que dans les cas et suivant les formes déterminés par la loi.

ART. 15.

Il ne pourra, dans aucun cas, en temps de paix, être fait de nomination en dehors du cadre, ou être accordé de grades honoraires.

ART. 16.

Les officiers de marine ont sous leurs ordres, pour les aider dans l'exercice de leurs fonctions, sous la dénomination d'adjudants principaux de la marine, un corps d'employés militaires, assermentés quand il y a lieu, se recrutant exclusivement parmi les premiers-mâîtres des équipages de la flotte, dans les conditions indiquées au titre 2 de la présente loi.

Ces adjudants principaux sont

ART. 14.

Conforme.

ART. 15.

Conforme.

ART. 16.

Conforme.

assimilés, suivant leur classe, aux gardes principaux et aux gardes d'artillerie. Ils ont rang d'officier, sont nommés par décret, et les dispositions de la loi du 19 mai 1834 leur sont applicables. Toutefois, ils ont une hiérarchie qui leur est propre et ne comporte aucune assimilation aux divers grades de l'armée navale.

ART. 17.

Le corps des équipages de la flotte est composé ainsi qu'il suit :

- Premiers-mâtres et premiers-mâtres élèves-officiers ;
- Mâtres ;
- Seconds-mâtres ;
- Quartiers-mâtres ;
- Matelots.

ART. 18.

Les grades des équipages de la flotte correspondent, ainsi qu'il est indiqué ci-après, avec les grades de l'armée de terre :

Premier-maitre	Adjudant.
Premier-maitre élève-officier	Adjudant.
Maitre	Sergent-major.
Second-maitre	Sergent.
Quartier-maitre	Caporal.
Matelot	Soldat.

ART. 19.

Les cadres des adjudants principaux et les effectifs des équipages de la flotte seront déterminés par arrêtés ministériels.

TITRE II

De l'avancement.

ART. 20.

Nul ne peut être quartier-maitre s'il n'a servi six mois au moins comme matelot à bord des bâtiments de l'État armés.

TITRE II

De l'avancement.

ART. 17.

Conforme.

ART. 18.

Les officiers de marine ont pour leur ordre, pour les aides leur fonction de leur fonction, sans la dénomination d'adjudant principal de la marine, au cas d'adjudant principal, et sans la dénomination de sergent-major, au cas de sergent-major, et sans la dénomination de caporal, au cas de caporal, et sans la dénomination de soldat, au cas de soldat.

ART. 18.

Conforme.

ART. 19.

Les officiers de marine ont pour leur ordre, pour les aides leur fonction de leur fonction, sans la dénomination d'adjudant principal de la marine, au cas d'adjudant principal, et sans la dénomination de sergent-major, au cas de sergent-major, et sans la dénomination de caporal, au cas de caporal, et sans la dénomination de soldat, au cas de soldat.

ART. 19.

Conforme.

TITRE II

De l'avancement.

ART. 20.

Conforme.

ART. 21.

Nul ne peut être second-maître, maître ou premier-maître, s'il n'a servi au moins un an dans le grade immédiatement inférieur à bord des bâtiments de l'État armés.

ART. 22.

Nul ne peut être premier-maître élève-officier s'il n'a servi au moins un an dans le grade de second-maître à bord des bâtiments de l'État armés, et si, après un an d'études à l'École des élèves-officiers, il n'a satisfait aux examens de sortie de cette École.

ART. 23.

Nul ne peut être adjudant principal de la marine s'il n'a servi au moins trois ans dans le grade de premier-maître à bord des bâtiments de l'État armés.

ART. 24.

Les conditions d'aptitude professionnelle pour l'avancement d'un grade à l'autre dans le corps des équipages de la flotte et pour l'avancement à l'emploi d'adjudant

principal sont fixées par décret du Président de la République.

ART. 25.

Nul ne peut être nommé élève de marine si, après avoir été admis à l'École navale, à la suite d'un concours public, il n'a suivi pendant deux années les cours de cette École et s'il n'a satisfait aux examens de sortie. La durée des études pourra, en temps de guerre, être réduite par décret du Président de la République.

ART. 21.

Conforme.

ART. 22.

Conforme.

ART. 23.

Conforme.

ART. 24.

Conforme.

ART. 25.

Nul ne peut être nommé aspirant de 2^e classe si, après avoir été admis à l'École navale, à la suite d'un concours public, il n'a suivi pendant deux années les cours de cette École et s'il n'a satisfait aux examens de sortie. La durée des études pourra, en temps de guerre, être réduite par décret du Président de la République.

Article 26

Nul ne peut être promu au grade d'aspirant de marine :

1° S'il ne compte une année d'embarquement en qualité d'élève de marine à bord du bâtiment-école d'application et s'il n'a satisfait à l'examen de sortie de cette école.

Le classement de sortie de ladite école fixe le rang d'ancienneté.

En temps de guerre, l'embarquement à bord du bâtiment-école d'application peut être remplacé par l'embarquement à bord d'un bâtiment armé.

Dans ce cas, les élèves de marine doivent, pour être nommés aspirants de 1^{re} classe, satisfaire à un

examen sur les connaissances pratiques et théoriques applicables à la marine. Le classement de sortie de l'École navale fixe alors le rang d'ancienneté dans la marine.

Les élèves déclarés inadmissibles peuvent être autorisés à passer un second examen; au bout de six mois, s'ils satisfont à ce second examen, ils prennent rang à la date de leur nomination; s'ils échouent, ils sont définitivement licenciés;

2° Ou si, à la suite des examens de sortie de l'École polytechnique, il n'a été admissible dans les services publics.

Quatre places sont réservées annuellement aux élèves de cette École.

Nul ne peut être promu au grade d'aspirant de 1^{re} classe :

1° S'il ne compte une année d'embarquement en qualité d'aspirant de 2^e classe à bord du bâtiment-école d'application et s'il n'a satisfait à l'examen de sortie de cette école.

Le classement de sortie de ladite école fixe le rang d'ancienneté.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

M. Moine demande que les dispositions de cet article qui touchent à son amendement sur la nouvelle organisation du corps des aspirants soient considérées comme réservées.

M. le Président répond que cela va de soi, et que la Commission réserve de même la qualification d'aspirant de 2^{de} classe qui figure à l'article précédent.

L'article est adopté sans ces réserves.

Article 27

Nul ne peut être promu au grade d'enseigne de vaisseau s'il n'a servi pendant deux ans sur les bâtiments de l'État armés :

1° Soit en qualité d'aspirant de marine;

2° Soit en qualité de premier-maître de manœuvre, de canonage, de mousqueterie, de timonerie ou de premier-maître torpilleur;

3° Soit en qualité de premier-maître élève-officier;

4° Soit en qualité d'enseigne de vaisseau de réserve.

L'aspirant de marine est nommé enseigne de vaisseau dès qu'il a accompli les deux années d'embarquement; toutefois, s'il provient de l'École polytechnique, il ne peut être promu qu'après avoir satisfait à un examen sur les connaissances théoriques et pratiques applicables à la marine.

Il en est de même des premiers-maîtres et des enseignes de vaisseau de réserve. Quant aux premiers-maîtres élèves-officiers, ils doivent être l'objet de notes favorables et d'une proposition d'avancement pour le grade d'enseigne de vaisseau.

Nul ne peut être promu au grade d'enseigne de vaisseau s'il n'a servi pendant deux ans sur les bâtiments de l'État armés :

1° Soit en qualité d'aspirant de 1^{re} classe;

2° Soit en qualité de premier-maître de manœuvre, de canonage, de mousqueterie, de timonerie ou de premier-maître torpilleur;

3° Soit en qualité de premier-maître élève-officier;

4° Soit en qualité d'enseigne de vaisseau de réserve.

L'aspirant de 1^{re} classe est nommé enseigne de vaisseau dès qu'il a accompli les deux années d'embarquement; toutefois, s'il provient de l'École polytechnique, il ne peut être promu qu'après avoir satisfait à un examen sur les connaissances théoriques et pratiques applicables à la marine.

Les premiers-maîtres et les enseignes de vaisseau de réserve sont soumis à la même condition.

M. le Président est informé que le Ministère de la Marine désire qu'on modifie le 4^e de l'article ci-dessus, en disant : "... ou d'enseigne de vaisseau auxiliaire. »

M. de Guen croit qu'en effet cette adjonction est nécessaire. La marine a le droit en certain cas de réquisitionner les capitaines au long cours comme enseignes auxiliaires. S'ils sont retenus ainsi au service ^{pendant deux ans}, ils ont le droit d'être ensuite conservés comme officiers entretenus.

M. l'amiral Villars confirme cette déclaration.

La Commission charge M. Godin de s'entendre à ce sujet avec le Département. Elle adopte ensuite l'article sous cette lecture.

Article 28

Les deux tiers des enseignes de vaisseau sont pris à l'ancienneté parmi les aspirants de marine; l'autre tiers parmi les premiers-maîtres élèves, les premiers-maîtres officiers, les enseignes de vaisseau de réserve.

A défaut de candidats ayant satisfait aux conditions indiquées dans l'article précédent, ce tiers pourra être complété avec des aspirants de marine nommés à l'ancienneté.

Supprimé.

M. Godin

Cette disposition est inutile: il convient de la supprimer, ce à quoi le ministère consent parfaitement.

Il est inutile, sinon même contradictoire, de dire que les deux tiers des enseignes sont pris à l'ancienneté parmi les aspirants de marine, puis que d'après l'article précédent tous les aspirants deviennent de droit enseignes après deux années de grade.

D'autre part, le second alinéa de l'article contient une disposition incompréhensible. Il décide en effet qu'à défaut de candidats ayant satisfait aux conditions prévues à l'article précédent, on pourra nommer enseignes des aspirants pris à l'ancienneté. Or il ne peut pas être ici question d'ancienneté, puis que tous les aspirants passent enseignes d'emblée au bout de deux ans.

M. Jules Ferry

Il est évident que l'article est mal rédigé et qu'en tous cas il ne concorde pas avec le précédent. Mais il ne semble pas qu'on puisse le supprimer sans dommage, car il pose un principe nécessaire, celui que les enseignes sont choisis pour un tiers parmi les sous-officiers de la flotte. En d'autres termes il réserve à ces utiles serviteurs un tiers des places d'officiers. C'est une mesure démocratique que tout le monde ne peut qu'approuver. Eh bien! si on supprime l'article 28, le ministre sera libre de ne plus choisir d'officiers dans la maîtrise.

L'orateur conclut en demandant que le texte de l'article soit revu et modifié.

M. l'Amiral Véron appuie l'opinion de M. Jules Ferry. Jusqu'à présent, dit-il, l'accès du grade d'officier a été à peine permis aux hommes sortant du rang. On veut accorder à ces hommes une faveur analogue à celle dont jouissent les sous-officiers de l'armée de terre, en leur garantissant un nombre minimum d'emplois d'officier. L'idée est bonne et juste. Les intéressés sont avertis. Si on n'inscrivait pas dans la loi le principe dont il s'agit, ils en éprouveraient la plus cruelle déception. Il faut donc maintenir l'article sauf à en remanier la rédaction.

M. Rouland insiste dans le même sens. Il examine les deux paragraphes de l'article 28 et s'efforce de démontrer, en les comparant avec l'art. 27, que le premier ne peut pas disparaître sans qu'il y ait une lacune et même des obscurités dans la loi.

Une discussion s'engage à ce propos entre M. Godin, de Lun, Drouhet, Krantz et le Président. M. Veltin propose alors de charger l'honorable M. Godin de préparer une nouvelle rédaction de l'art. 28 et de se concerter avec M. le Ministre de la Marine, étant entendu que la Commission désire que le principe de l'article 28 soit formulé dans la loi.

Cette proposition est adoptée. (Voir 5. Reg. p. 5).

art. 29.

Les nominations au grade de lieutenant de vaisseau ont lieu

deux tiers à l'ancienneté, un tiers au choix.

Nul ne peut être promu au grade de lieutenant de vaisseau s'il ne compte au moins deux années d'embarquement dans le grade d'enseigne de vaisseau. Le passage d'une classe à l'autre dans le grade de lieutenant de vaisseau a lieu à l'ancienneté dès que la vacance s'est produite.

Les nominations au grade de lieutenant de vaisseau ont lieu

deux tiers à l'ancienneté, un tiers au choix.

Nul ne peut être promu au grade de lieutenant de vaisseau s'il n'a servi pendant deux ans dans le grade d'enseigne de vaisseau sur les bâtiments de l'État armés. Le passage d'une classe à l'autre dans le grade de lieutenant de vaisseau a lieu à l'ancienneté dès que la vacance s'est produite.

M. Godin explique qu'il est indis pensable de spécifier que les enseignes devront avoir deux années, non pas d'embarquement, mais de service à bord d'un navire armé. D'après les usages actuels embarquement ne veut pas dire service à bord d'un bâtiment qui navigue. On est parvenu à assimiler à l'embarquement une foule de positions qui n'ont qu'un rapport très lointain avec la navigation. Il faut mettre fin à ces abus. Un article subséquent définit ce qu'on doit entendre désormais par l'embarquement. Pour préciser davantage, il convient de dire ici qu'il s'agit de la présence à bord d'un navire en mer.

M. Moine voudrait que le § 1^{er} de l'article fût modifié de manière à n'admettre les enseignes à passer lieutenant de vaisseau qu'à l'ancienneté. Dans les conditions où se meut actuellement la marine, dit-il, il est impossible de faire un choix éclairé entre les enseignes, de décider que celui-ci est réellement plus méritant que celui-là. Le service est le même pour tous. L'homme n'a d'occasion de se distinguer, de révéler des aptitudes exceptionnelles. Aussi l'avancement au choix ne sert-il qu'à permettre au favoritisme de s'exercer.

M. Velten On ne saurait admettre que pendant les quatre ou cinq années que les enseignes passent dans leur grade, leurs chefs ne puissent parvenir à apprécier sérieusement leurs dispositions et leur mérite. Même à mérite ^{professionnel} égal, il y a certainement entre eux des différences : tel est zélé et tel autre paresseux ; tel a une conduite exemplaire et tel autre une mauvaise tenue ou des velléités d'insubordination. Cela suffit pour établir une classification, sans laquelle toute émulation disparaîtrait.

Après avoir entendu M. Godin, la Commission repousse l'amendement et adopte l'article.

Art. 30.

Les nominations au grade de capitaine de frégate ont lieu moitié à l'ancienneté et moitié au choix.

Nul ne peut être promu au grade de capitaine de frégate s'il ne compte quatre années d'embarquement dans le grade de lieutenant de vaisseau.

Les nominations au grade de capitaine de frégate ont lieu moitié à l'ancienneté et moitié au choix.

Nul ne peut être promu au grade de capitaine de frégate s'il ne compte dans le grade de lieutenant de vaisseau quatre années d'embarquement sur les bâtiments de l'État armés.

adapté.

Art. 31.

Les nominations au grade de capitaine de vaisseau ont lieu au choix.

Nul ne peut être promu au grade de capitaine de vaisseau s'il n'a servi sur les bâtiments de l'État armés dans le grade de capitaine de frégate pendant trois ans, dont une année au moins en qualité de commandant, ou s'il ne compte quatre années de grade de capitaine de frégate, dont deux sur les bâtiments de l'État, et deux ans de commandement, dont un dans le grade de lieutenant de vaisseau.

Les nominations au grade de capitaine de vaisseau ont lieu au choix.

Nul ne peut être promu au grade de capitaine de vaisseau s'il n'a servi sur les bâtiments de l'État armés dans le grade de capitaine de frégate pendant trois ans, dont une année au moins en qualité de commandant.

Mr. Godin

Il paraît nécessaire de faire disparaître les derniers liens de la rédaction adoptée par la Chambre. En effet, du moment qu'on exige des candidats au grade de capitaine de vaisseau une année de commandement — comme capitaine de frégate, il est superflu de leur demander d'avoir exercé un commandement comme lieutenant de vaisseau. D'ailleurs tous les ^{candidats au grade de} capitaines de frégate remplissent aujourd'hui forcément cette condition, vu le nombre considérable de torpilliers armés dont la flotte dispose et qui sont commandés par des lieutenants de vaisseau.

Adopté. (Voir 5^e Reg. p. 7)

Art. 32.

Les officiers de réserve et les officiers en retraite rappelés à l'activité dans les conditions énumérées au titre III de la présente loi qui, en temps de guerre, se seront distingués par une action d'éclat dûment constatée et qui auront été l'objet d'une proposition d'avancement régulière pourront, mais avant la conclusion de la paix, être nommés dans le cadre d'activité au grade dont ils étaient titulaires, soit comme officiers de réserve, soit comme officiers retraités.

Supprimé.

M. Godin Une disposition identique figurait dans la loi sur les officiers mécaniciens. Les Chambres et le gouvernement ont été d'accord pour la faire disparaître. Il n'y a pas lieu de la rétablir pour ce qui est des officiers de vaisseau.

Supprimé.

Art. 33.

Les nominations au grade de contre-amiral ont lieu au choix.

Nul ne peut être promu au grade de contre-amiral s'il ne réunit au moins trois années de commandement à la mer dans le grade de capitaine de vaisseau ou s'il ne compte quatre années de grade, dont deux au moins de service à la mer, en qualité de commandant commissionné d'une division navale de trois bâtiments de guerre.

Les fonctions de chef d'état-major d'une armée navale ou d'une escadre sont assimilées au commandement pour l'avancement au grade de contre-amiral ou de vice-amiral.

Les nominations au grade de contrs-amiral ont lieu au choix.

Nul ne peut être promu au grade de contre-amiral s'il ne réunit au moins trois années de commandement à la mer dans le grade de capitaine de vaisseau ou s'il ne compte quatre années de grade, dont deux au moins de service à la mer, en qualité de commandant commissionné d'une division navale de trois bâtiments de guerre.

En ce qui concerne les conditions de commandement, les fonctions de chef d'état-major d'une armée navale ou d'une escadre ne sont comptées que pour moitié de leur durée effective.

M. Leprieux demande pourquoi on propose ici de modifier d'une manière aussi profonde le 883 de la rédaction votée par la Chambre.

M. Godin C'est que la disposition dont il s'agit a paru excessive. Du reste on pourra en conférer avec M. le Ministre.

Réservé pour entente avec M. le Ministre. (Voir 5^e Reg. p. 8)

Art. 34

Les nominations au grade de vice-amiral ont lieu au choix.

Nul ne peut être promu au grade de vice-amiral s'il n'a servi deux ans à la mer avec le grade de contre-amiral dans une escadre ou une division navale.

Conforme.

adopté. (Voir 8^e Reg. p. 10)

A la suite d'un échange d'observations entre M^{rs}. Drouhet, Gadin et Rouland sur les conditions d'embarquement, qui font l'objet de l'article qui suit, la suite de la discussion est renvoyée à une prochaine séance.

La Commission décide qu'elle se réunira, soit à la fin de la présente semaine, soit au commencement de la semaine prochaine, suivant ce qui paraîtra le plus convenable à M. le Président.

La séance est levée à cinq heures moins un quart.

Le Président,

Le Secrétaire
[Signature]

La suite des procès-verbaux
figure au 8^e Registre de la Commission.

Séances	Date	Page	Objet des discussions.
5 ^e Séance (suite & fin)	9 février	3	Projet de loi sur le cadre des officiers de marine : examen et adoption des articles 1 à 5.
6 ^e Séance	13 février	14	Même projet de loi : nouvelle discussion des articles 1 et 2 (amendements de M. Moine); suite de l'examen des autres articles ; adoption sous réserves ou avec modifications des articles 6 à 34.