

III

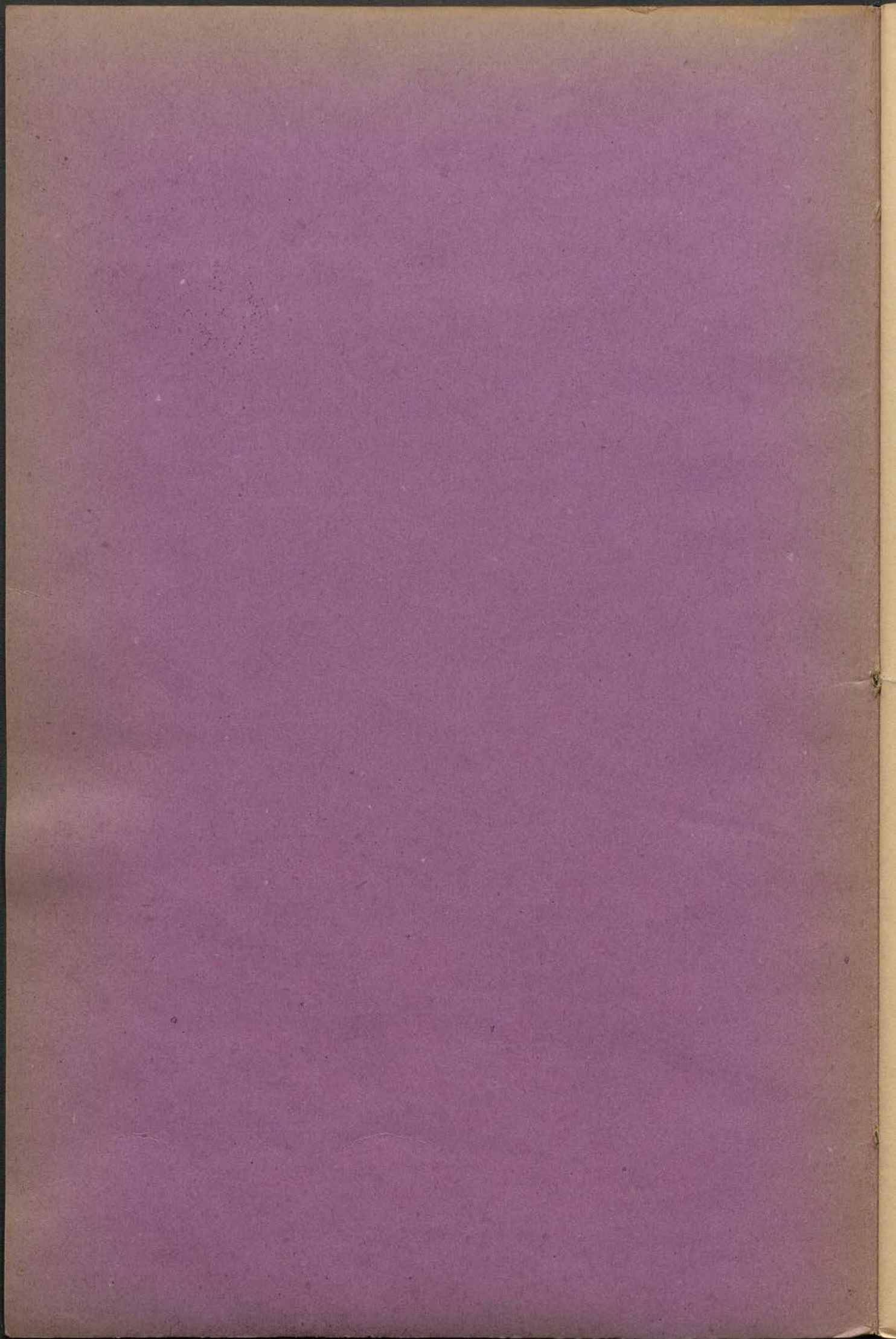
COMMISSION chargée de l'examen de tous les projets de lois intéressant la **Marine**. (Résolution du Sénat, n° 3, du 22 janvier 1891).

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. |
| 4 ^e BUREAU | { | ALLÈGRE.
BARON DE LAREINTY. |
| 5 ^e BUREAU | { | MOINET.
DROUHET. |
| 6 ^e BUREAU | { | LOURTIES.
GÉNÉRAL BILLOT. |
| 7 ^e BUREAU | { | ÉMILE LENOËL.
JULES FERRY. |
| 8 ^e BUREAU | { | KRANTZ.
JEAN DUPUY. |
| 9 ^e BUREAU | { | AMIRAL HALNAÏ DU FRETAY.
ROULAND |

M. Grandjean. Secrétaire-adjoint.



Commission de la marine

1893

3^e Registre.

69 S 299



Commission Sénatoriale
de la Marine
nommée dans les Bureaux
le 16 Janvier 1895

Procès-verbaux
Troisième registre

Seance du 20 février 1893.

Présidence de M. Lenoël, président.

La séance est ouverte à deux heures un quart.

Sont présents : M. le général Billot, Cazot, Jean Dupuy, Drouhet, Jules Ferry, Godin, Kwanty, Lenoël, Lourties, Moine, Rouland, Velten & l'amiral Veir.

La Commission reprend l'examen du projet de loi sur l'organisation du cadre des officiers de marine.

M. le Président rappelle qu'au cours de la dernière séance la Commission a chargé l'honorable M. Godin de préparer une nouvelle rédaction de l'article 28. M. Godin est-il en mesure de communiquer le nouveau texte qu'il a reçu mission de rédiger?

M. Godin répond affirmativement. Il expose que la Commission avait paru disposée à admettre, que les aspirants de 1^{re} classe fussent promus de droit enseigne de vaisseau au bout de deux ans de grade, mais qu'en même temps elle s'était inquiétée de savoir si une semblable disposition ne ferait pas obstacle à ce qu'on réservât aux premiers maîtres le tiers des places d'enseignes qu'on entend leur garantir.

Après avoir étudié la question d'accord avec l'administration, M. Godin estime qu'il est possible de donner satisfaction à ce double désir, en substituant à la rédaction proposée pour l'article 28, le texte que voici :

"Un tiers des vacances annuelles des emplois d'enseignes de vaisseau est réservé aux premiers maîtres, aux premiers maîtres élèves officiers et aux enseignes de vaisseau de réserve."

Il ne traiterait aucun changement à l'article 27.

M. Kwanty reconnaît que la nouvelle rédaction proposée par M. Godin est infiniment préférable à l'ancienne. Elle a en effet l'avantage d'être

claire et en même temps de poser nettement le principe qu'un tiers des emplois d'enseignes sera attribué aux sous-officiers de la flotte.

Cependant il reste à savoir si cette disposition, ainsi libellée, pourra être exécutée à la lettre. Supposons qu'il y ait, l'an prochain, 90 enseignes à nommer. D'après la rédaction que propose M. Godin, le ministre devra donner 60 de ces emplois à des aspirants et 30 à des candidats sortant de la maistrance. Voilà le principe.

Voyons maintenant l'application. Il n'y aurait pas de difficulté si le ministre avait le droit de réduire au chiffre de 60 le nombre des aspirants promus enseignes. Mais ce droit il ne l'a pas. Il est tenu de nommer enseignes tous les aspirants, sans exception, qui au cours de l'année viennent à avoir deux années de grade. Or si ces aspirants sont plus de 60, s'ils sont 75 par exemple, que fera-t-on? On sera obligé de ramener à 60 le nombre des enseignes pris dans la maistrance.

Il y a donc une contradiction entre l'idée de réserver un tiers des postes aux sous-officiers et celle de nommer tous les enseignes aspirants au bout de deux années de grade. En d'autres termes la disposition édictée en faveur des premiers-maitres manque de sanction.

M. Godin

Il serait désirable sans doute de pouvoir déterminer mathématiquement la quote-part de chacune des deux catégories de candidats. Mais c'est impossible dans la pratique. Il faut se résigner à un peu d'aléa. S'il arrive que les aspirants prennent plus des 2/3 des emplois vacants, le ministre, qui dispose sur le chapitre de la solde de crédits suffisants, pourra nommer quelques enseignes supplémentaires parmi les premiers-maitres, afin à pourvoir ceux-ci des postes qui leur reviennent régulièrement.

M. Douhet

Le ministre n'aura pas cette ressource, puisque la loi fixe limitativement le nombre des enseignes. Le projet prévoit 100 officiers de ce grade. Lorsque le chiffre de 100 sera atteint,

l'administration ne pourra pas l'augmenter par des nominations supplémentaires. Sinon, à quoi bon inscrire dans la loi le nombre des emplois de chaque grade? à quoi bon dire à l'article 17 que ce nombre ne pourra être dépassé?

M. Veltin

croit que les objections de M. Kervan, et de M. Rouhet n'ont pas la force qu'on pourrait être tenté de leur attribuer. Le Ministre, pour n'être pas exposé à restreindre le nombre des emplois réservés aux premiers maîtres, n'aura qu'à calculer le chiffre des admissions à l'école navale d'après les 2/3 des vacances présumés dans le grade d'enseigne. Si ce calcul est soigneusement fait, et il n'est pas difficile à faire, comme le nombre des aspirants sera égal à celui des deux premiers tiers des vacances, le 1/3 restant pourra sans peine être garanti aux premiers maîtres.

Il est possible que dans les deux ou trois premières années, les choses ne se passent pas aussi simplement. Peut-être en effet y a-t-il à l'heure actuelle plus d'aspirants qu'il n'en faudrait. Mais, si l'an prochain on a soin de diminuer le nombre des élèves du "Nord", la proportion désirée sera obtenue à partir de 1898.

M. Rouland

Le raisonnement de M. Veltin est sans doute très ingénieux. Mais, il ne supprime pas la difficulté. Si on relit l'article 27 et le nouveau texte de l'article 28, on constate que de part et d'autre on crée un droit absolu aux aspirants et aux premiers maîtres. Les aspirants doivent être promus obligatoirement au bout de deux années; réciproquement les premiers maîtres doivent obtenir le tiers des emplois vacants. En présence de deux dispositions aussi impératives, il importe de se bien rendre compte de ce qui se passera. Il suffit qu'un seul aspirant ou qu'un seul maître ne soit pas nommé à la date voulue, pour que tous les candidats qui le suivent puissent se dire lésés.

M. Jules Ferry

Le Département de la Marine doit pouvoir arriver à faire toutes les nominations sans tomber dans les inconvénients qu'on signale. Le Département de la Guerre est aux prises avec les mêmes difficultés et il les résout. Tous les ans, il est obligé de nommer sous-lieutenants un certain nombre d'élèves de Saint-Lyr et un

certain nombre d'élèves de Saint-Maixent, en maintenant entre eux une proportion déterminée par la loi des cadres. Il y est toujours parvenu. Pourquoi la Marine ne résoudrait-elle pas le même problème ?

M. l'amiral Véron n'est pas convaincu que l'on arrive au résultat indiqué par M. Jules Ferry. Toutefois il y a une chose qui simplifiera la tâche du ministère ; c'est que jusqu'ici le nombre des sous-officiers de la flotte susceptibles d'être promus au grade d'officier a toujours été très minime. D'ordinaire on n'en trouve pas plus de cinq ou six chaque année. Il est vrai que le Département se propose de créer une école où viendront s'instruire les premiers maîtres candidats au grade d'enseigne, ce qui augmentera le nombre des candidats capables. Mais avant que l'institution fonctionne normalement il s'écoulera du temps, et d'ici là on aura le temps d'aviser.

A la suite d'explications échangées entre M. de Gadin, Jean Dupuy et Krantz, la Commission adopte la nouvelle rédaction proposée pour l'article 28.

M. le Président Avant de reprendre l'examen du projet de loi au point où la Commission l'a laissé à la fin de la dernière séance, elle voudra sans doute entendre l'honorable M. Moineau, qui désire lui soumettre un amendement à l'article 10, amendement qu'on a omis de discuter au cours de la dernière réunion. (Assentiment).

M. Moineau demande qu'il soit introduit entre le § 1 et le § 2 de l'article 10 une disposition ainsi conçue :

"Toutefois les lieutenants de vaisseau, ayant déjà pris le grade et au moins 25 ans de service, pourront, sur leur demande, être admis à la retraite avec la pension afférente au grade de chef de bataillon."

L'orateur rappelle que dans le corps des officiers de vaisseau il n'existe plus, depuis la suppression des capitaines de corvette, le grade

correspondant à celui de chef de bataillon. Par contre, dans les corps auxiliaires de la marine, commissariat, service de santé, inspection, mécaniciens, troupes d'infanterie et d'artillerie, etc., le grade correspondant à celui de chef de bataillon subsiste. Il en résulte une inégalité au détriment des lieutenants de vaisseau, qui n'ont jamais que rang de capitaine, même lorsqu'ils ont 17 ans de grade et qu'ils touchent au rang de capitaine de frigate, c. a. s. de lieutenant-colonel. C'est pour faire disparaître cette inégalité que M. Moine a déposé son amendement.

M. Godin

L'amendement ne pourrait trouver place dans une loi sur les cadres. Il ne pourrait être introduit que dans la loi sur les retraites. D'autre part, on sait que la loi de 1879 a augmenté considérablement les pensions des officiers et qu'elle impose au trésor des sacrifices qu'il n'est pas prudent d'accroître.

L'amendement de M. Moine n'est pas adopté.

M. le Président

, pour répondre à un désir exprimé par plusieurs membres, remet en discussion l'article 31, adapté au cours de la dernière séance. (2^e Rég. p. 38). Cet article est relatif aux conditions exigées des capitaines de frigate pour être promus capitaines de vaisseau.

M. Rouland

explique que le texte voté par la Chambre détermine ainsi qu'il suit les conditions imposées à ces officiers : A. Avoir servi trois ans à la mer, dont une en qualité de commandant ; B, à défaut, avoir quatre années de grade, dont deux sur les bâtiments de l'état armés ou non armés, une à la mer en qualité de commandant, une autre enfin également à la mer en qualité de commandant, mais dans le grade de lieutenant de vaisseau.

La Commission, sur la proposition de M. Godin, a supprimé la seconde condition. Elle a pourtant sa raison d'être. Il faut prévoir un cas qui se présente fréquemment, celui où un capitaine de frigate ne réussit pas à être employé à la mer pendant trois ans. Si l'on exclut les officiers qui se trouvent

dans ce cas, on restreindra la sphère des choix, et de plus on risque de donner carrière à un favoritisme exagéré. Les capitaines de frégate bien encadrés obtiendront seuls, par préférence, les emplois qui leur permettent de réunir les trois années d'embarquement qu'exige l'emp.

M. Godin

répond qu'en réalité la seconde condition, qui est présentée comme subsidiaire, est plus difficile à réaliser que la première. Le Ministre lui-même l'a reconnu et c'est avec son assentiment que la suppression a été proposée à la Commission.

M. Jules Ferry

In tous cas cette suppression rendra l'article intelligible. Tel qu'il est actuellement rédigé, il faut le relire deux ou trois fois avant de le comprendre.

D'autres observations sont encore présentées par M. M. Jean Dupuy, Drouhet et le Président. La Commission, consultée, maintient la suppression. L'art. 31 reste en conséquence rédigé conformément au texte proposé par M. Godin.

M. le Président

renvoie en discussion l'article 33 sur lequel un membre désigné présente une observation. Cet article détermine les conditions exigées des capitaines de vaisseau pour l'obtention du grade de contre-amiral. (L. Reg. p. 39.)

M. Jean Dupuy

appelle l'attention de ses collègues sur le 33 de cet article qui a été réservé au cours de la dernière séance, à la suite d'une réclamation formulée par M. Lehen.

Aux termes de cette disposition, le capitaine de vaisseau, employé comme chef d'état-major d'une escadre ou d'une division navale, ne peut faire compter la période de temps qu'il passe dans cette position, que pour moitié du temps de commandement exigé. N'est-ce pas excessif? Les fonctions de chef d'état-major ne valent-elles pas celles de commandement d'un navire? N'y a-t-il pas lieu de craindre que, si l'on déprécie ainsi cet emploi, les officiers propres à le remplir refusent de l'accepter?

M. Godin. Actuellement les fonctions de chef d'état-major sont assimilées à celles de commandant. C'est ce que M. Dupuy voudrait voir maintenu. Mais le Département de la Marine demande qu'on revienne sur cette règle. Il causera en effet que la position de chef d'état-major ne saurait être assimilée au commandement, parce que le chef d'état-major est dépourvu d'initiative et soustrait aux responsabilités du commandant de navire. Son rôle est celui d'un subordonné sans autorité propre. Or pour devenir contre-amiral il faut avoir fait l'expérience prolongée du commandement.

M. l'amiral Véron craint que le Ministère ait perdu de vue ici le véritable caractère des fonctions du chef d'état-major. Cet officier est sans doute un subordonné, mais c'est un subordonné d'une espèce particulière. En réalité il est l'âme de la force navale que dirige le commandant en chef. Il prépare tous les ordres, en surveille l'exécution, renseigne et conseille le commandant, le supplée en cas de besoin, etc. Bref il est la cheville ouvrière de l'escadre ou de la division.

En temps de guerre, il n'y a pas de fonctions plus difficiles. Ceux qui ont vu en Crimée le commandant Bouët-Willaumez savent qu'un bon chef d'état-major a au moins autant à faire que le commandant du plus gros navire et que par dessus le marché il est investi d'une initiative et chargé de responsabilités immenses.

En temps de paix, le chef d'état-major est également très occupé. Sur le bâtiment amiral d'une division navale, il y a d'ordinaire deux capitaines de vaisseau; le commandant subord ou capitaine de pavillon, et le chef d'état-major. De ces deux officiers, les trois quarts du temps c'est le chef d'état-major qui travaille le plus, car l'amiral, bien que n'étant en quelque sorte qu'un passager à bord, commande effectivement le navire. Le capitaine de pavillon n'est dans ce cas qu'une cinquième roue à un carrosse. Pourquoi dès lors causeries et officiers comme remplissent un service plus important que le chef d'état-major?

M. Jules Ferry est très frappé des observations de M. l'amiral Véron. Toutefois, dit-il, il est bien difficile à la Commission de se prononcer sur la valeur

rielle des factions de chef d'état-major. Le mieux serait de réserver la question comme on l'avait fait primitivement et de la discuter avec le ministre.

À la suite d'un nouvel échange de vues entre Mm. le général Billot, Lourties, Drouhet et Krantz, la Commission se prononce par 10 voix contre 1 et 2 abstentions pour l'assimilation des factions de chef d'état-major au commandement.

Elle examine ensuite s'il y a lieu de rétablir sans modification le § 5 de l'art. 53 tel que la Chambre l'a rédigé.

Mm. Rouland, Godin, l'amiral Véras et Jules Ferry proposent tour à tour d'y apporter divers changements.

Finalement le texte ci-après est adopté: "Les factions de chef d'état-major d'une armée, d'une escadre ou d'une division navale sont assimilés au commandement pour l'avancement au grade de contre-amiral ou de vice-amiral..."

M. le Président, sur la demande de M. Moine, remet en délibération l'art. 54, qui règle les conditions d'avancement au grade de vice-amiral.

M. Moine Cet article, qui a été adopté sans discussion à la fin de la dernière séance, appelle pourtant une observation. Il décide que pour être promu au grade supérieur tout contre-amiral devra avoir servi deux années à la mer. C'est ce qui se passe aujourd'hui. Mais tout dernièrement une place de vice-amiral étant devenue vacante, le ministre s'est trouvé dans un grand embarras. Sur les 50 contre-amiraux existants, un seul avait les deux années de commandement requises. Sa nomination s'imposait forcément en dehors de tout choix, et de fait il a été nommé. L'orateur se garde de critiquer cette promotion. Mais il estime que pour prévenir le retour de pareilles difficultés, il serait bon de réduire à dix-huit mois le temps de service à la mer exigé des contre-amiraux.

M. l'amiral Véron Le gouvernement n'est pas obligé, toutes les fois qu'il vaque

un emploi de vice-amiral, s'y pourvoit sur l'heure. Il faut attendre trois, quatre ou cinq mois et donner ainsi à plusieurs contre-amiraux le temps de parfaire leurs deux années de commandement.

M. Gobin

On exige des lieutenants de vaisseau deux années de service à la mer; il n'est pas excessif d'en demander autant aux candidats vice-amiraux.

Le changement proposé par M. Moineb n'est pas adopté.

La Commission reprend l'examen de la loi au point où elle s'est arrêtée à la fin de la dernière séance.

Article nouveau proposé par M. Gobin à la suite du n° 34.

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>[Faint, illegible text from the adopted version of the article]</p>	<p>Les officiers de marine sont considérés comme embarqués toutes les fois qu'ils se trouvent en service :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1° A bord des navires armés ou en essai, ou en réserve première catégorie ; 2° Au bataillon du régiment d'apprentis fusiliers à Lorient ou aux défenses sous-marines. 3° Au service de la défense fixe ; néanmoins le temps passé dans ce service ne sera compté que pour moitié de sa durée effective. <p>Les officiers de marine faisant partie en temps de guerre d'une expédition à terre sont considérés comme embarqués et portés sur un rôle annexe d'un bâtiment armé.</p> <p>Aucune autre position de l'officier ne pourra être assimilée à l'embarquement qu'en vertu d'une loi.</p>

M. Godin

expose qu'il lui a paru nécessaire d'introduire dans la loi un article spécial définissant les conditions d'embarquement. En principe l'embarquement est la position de l'officier en service à bord d'un bâtiment armé qui navigue. Mais dans la pratique on a étendu indéfiniment le sens de cette expression. D'abord on a assimilé aux officiers embarqués une foule d'officiers employés à bord de bâtiments qui ne quittent pas les arsenaux. Ensuite on a octroyé le même bénéfice à un nombre considérable d'officiers occupés à terre dans les ports et même au ministère à Paris. Ce soulève des abus dont tout le monde se plaint et qu'il est indispensable de faire cesser.

La loi de 1854 sur l'avancement dans l'armée de mer dit dans son article 6: "nul ne pourra être nommé aspirant de marine s'il ne compte deux ans de service à bord d'un bâtiment de l'Etat." Et elle répète cette formule de grade en grade pour chaque catégorie d'officiers. Que faut-il entendre par là? Evidemment que le législateur de 1854 a voulu qu'on ne pût gravir les différents échelons de la hiérarchie navale sans s'être perfectionné dans la profession maritime par l'exercice réitéré des divers emplois à la mer.

En bien, cette prescription si sage n'a jamais été rigoureusement observée. La complaisance de l'administration en a rapproché la plupart des officiers, si bien qu'aujourd'hui le nombre des emplois assimilés à l'embarquement est au moins égal à celui des emplois à la mer.

Cet état de choses est illégal. Le respect dû à la loi exige qu'on le fasse cesser et le bien du service le commande absolument. C'est pourquoi l'orateur a cru devoir proposer de définir législativement ce qu'on devra entendre désormais par embarquement.

M. l'amiral Véron est d'accord avec l'honorable M. Godin pour reconnaître que les embarquements fictifs sont une plaie pour la marine. Mais depuis qu'il est au service il voit que tout le monde dénonça le mal, sans que personne ait trouvé jusqu'ici le

moyen d'y remédier. Aussi, tout en s'associant à la pensée de son honorable collègue, croit-il devoir faire quelques réserves sur l'efficacité supposée des mesures qu'il propose. Il est à craindre qu'on n'arrive jamais à prévenir les abus, à moins d'édicter une réglementation minutieuse, qui gênerait considérablement le ministre.

M. le Président

Le ministre est le premier à reconnaître la nécessité des mesures proposées par M. Godin. Dans une note officielle que le Département a transmise l'année dernière à la Commission, voici ce qu'on peut lire: "Maintenant les conditions d'avancement telles qu'elles ont été votées par la Chambre et surtout n'admettre aucune équivalence, quelque minime qu'elle soit. Toute exception sera une fissure par laquelle se glisserait une foule d'abus. Si l'on ne proscribait pas les équivalences, beaucoup d'emplois à terre ne tarderaient pas à être assimilés à l'embarquement."

À la suite de quelques observations présentées par MM. Lourties, Drouhet et Kwantz, la Commission se prononce à l'unanimité pour le principe de la disposition proposée par M. Godin. Elle décide ensuite d'examiner isolément chacune des parties de la rédaction qui lui est soumise.

Le § 1^{er} est d'abord mis en discussion.

- A. La Commission décide que seront considérés comme embarqués les officiers en service à bord d'un navire armé, c. a. d. pourvu de son effectif complet.
- B. Elle étend cette décision aux officiers à bord d'un navire en essai, c. a. d. pourvu d'un effectif réduit, mais en état de naviguer.
- C. En ce qui concerne les officiers employés sur un navire en 1^{re} catégorie de réserve, une discussion s'engage entre plusieurs membres.

M. Godin

explique ce que l'on entend par navire en 1^{re} catégorie de réserve. Les navires en réserve sont répartis en trois catégories. Ceux de la première ont à bord la presque totalité de leur état-major et les $\frac{3}{5}$ de leur effectif; ils doivent être prêts à prendre la mer dans les quarante-huit heures au maximum; ils sont mouillés sur rade; tous les objets d'armement,

munitions, recharges, etc., sont embarqués; une fois au moins par trimestre le bâtiment appareille sans vapeur pour exécuter à la mer les trois règlements. — Les navires en seconde catégorie n'ont à bord que leur commandant, leur second, un officier, un officier mécanicien et un quart environ de leur effectif de quier. Ils doivent être en état de prendre la mer dans les dix jours; ils sont maintenus dans les bassins de l'arsenal; tous les objets d'armement sont à bord sauf les poudres et les petits projectiles. Deux fois par an ils effectuent des essais de machine, sans une série de 24 heures. — Les navires en troisième catégorie n'ont à bord que quelques matelots chargés de l'entretien; ils sont sous les ordres du commandant du bâtiment central de la réserve. On compte qu'ils doivent pouvoir prendre la mer dans les 20 jours. Une partie du matériel seulement est embarqué; le reste est en magasin classé et étiqueté au nom de chaque navire. La machine est entretenue avec soin.

D'après ce qui précède on peut considérer que les officiers employés à la surveillance des navires en 2^e et 3^e catégorie font un service à terre. Ils ne naviguent pas, ils ne manœuvrent pas. Leurs fonctions consistent exclusivement à empêcher les navires de se détériorer.

Quant à ceux qui sont embarqués sur les navires en 1^{re} catégorie, la situation est très différente. On a vu, en effet, que les bâtiments de cette classe sont sur rade chaque fois qu'ils ont un effectif suffisant pour être en mesure d'effectuer certains exercices. En tous cas l'équipage y est régulièrement occupé à des manœuvres. On s'expliquait donc jusqu'à un certain point que les officiers en service sur ces navires fussent considérés comme embarqués. C'est d'ailleurs la règle aujourd'hui. Mais ne doit-on pas craindre d'ouvrir là une de ces fissures dont parlait la note lue tout à l'heure par M. le Président?

M. l'amiral Véron

La question est très délicate. D'une part il est difficile de refuser le bénéfice de l'embarquement aux officiers des navires en 1^{re} catégorie, car ces officiers, bien que ne naviguant pas, servent réellement à la mer. D'autre part il est dangereux de leur accorder cet avantage, car il pourrait en résulter des embares ou des abus.

L'organisation des catégories n'est pas immuable. Le ministre la détermine d'après les exigences de la mobilisation et suivant les ressources dont il dispose tant en personnel qu'en matériel.

En ce moment les navires en 1^{re} catégorie peuvent à bon droit passer pour des navires en service à la mer. Mais demain le ministre peut modifier les règles qui les concernent; il peut réduire l'effectif de ces bâtiments, les faire rentrer de la rade dans les arsenaux, supprimer leurs essais trimestriels, bref les ramener à n'être plus que des pontons flottant sur les bassins.

Dès lors si l'on accorde, en vertu de la loi des cadres, le bénéfice de l'embarquement aux officiers employés sur ces navires, on risque de leur attribuer un avantage qui d'un jour à l'autre va peut-être cesser d'avoir sa raison d'être.

Inversement on s'expose à gêner le ministre, qui n'osera pas modifier l'organisation de la 1^{re} catégorie aussi profondément que telles ou telles circonstances pourraient lui conseiller de le faire, de crainte de transformer en embarquements fictifs des embarquements qui dans l'esprit du législateur doivent être réels.

L'affaire en de voit est assez difficile à régler. Pour sa part l'orateur n'entendrait pas de solution satisfaisante. La seule manière de trancher la difficulté serait de définir dans la loi ce qu'on doit entendre par la 1^{re} catégorie. Mais c'est une question qui s'échappe au domaine de la loi: elle est essentiellement technique, changeante et ne peut être résolue que par des règlements.

M. Kervanly

Il serait important de savoir quel est le nombre des officiers et des bâtiments classés dans la 1^{re} catégorie.

M. l'amiral Véron

Il y a trois ou quatre ans, alors que nous n'avions en France d'autre escadre que celle de la Méditerranée et que cette escadre se composait de deux faibles divisions seulement, nous avions une quantité de navires en 1^{re} catégorie. Ces navires constituaient pour ainsi dire notre principale force navale. En cas de guerre, ils auraient triple le troisième jour de la mobilisation nos forces de première ligne. Mais depuis qu'on a créé trois escadres permanentes, la 1^{re} catégorie a

presque disparu. C'est à peine s'il y a en cerneement deux ou trois navires en 1^{re} catégorie dans les ports. En effet on a dû faire passer à la position d'armement tous les bâtiments qui formaient jadis le premier échelon de la réserve.

Aussi est-il possible qu'un jour ou l'autre on en vienne à supprimer totalement la 1^{re} catégorie, qui en réalité ne répond plus à grand chose aujourd'hui. Cette éventualité est ^{même} devenue très probable depuis qu'on a créé ce qu'on appelle la "disponibilité armée", c. a. d. un état intermédiaire entre la 2^e catégorie et l'armement.

La Commission sait que l'escadre de réserve de la Méditerranée ou l'une ou deux divisions de l'escadre du Nord ne sont armées que pendant les six mois d'été. Durant le reste de l'année, elles demeurent au port avec un effectif très réduit, voisin de celui de la 2^e catégorie. Mais elles continuent à avoir leurs états-majors au complet et à former des groupes autonomes. On dit qu'elles sont alors en état de disponibilité. Ce régime, pour peu qu'on parvienne à augmenter les effectifs, ne tardera pas à remplacer avantageusement celui de la 1^{re} catégorie. Il est donc à prévoir que cette dernière finira par disparaître. C'est une raison de plus pour hésiter à inscrire dans la loi une disposition consistant à accorder le bénéfice de l'embarquement aux officiers servant en 1^{re} catégorie.

M. Jules Ferry Cette considération est très grave. Si on supprime la 1^{re} catégorie, la 2^e deviendra la première, et l'on se trouvera avoir octroyé le bénéfice de l'embarquement à des officiers qui ne font en somme que un service de corps de garde. Comme le mot "1^{re} catégorie" sera inscrit dans la loi, il faudra une loi pour l'en effacer. Or qui sait combien cela prendra de temps!

Dans ces conditions, etant donné qu'il y a fort peu de bâtiments en 1^{re} catégorie, il semble qu'on peut sans inconvénient refuser l'avantage de l'embarquement aux officiers en service sur ces navires.

La Commission adopte la proposition de M. Jules Ferry.

D. En ce qui concerne les officiers employés au bataillon des apprentis fusiliers de Lorient, diverses observations sont présentées par MM. Drouhet, Godin et Moine.

Drouhet

s'étonne qu'on veuille assimiler à l'embarquement des emplois de ce genre. Voilà l'une des "fissures" qu'il lui porte le plus de coups.

Godin

Il est bien clair qu'il s'agit ici d'une exception qu'on a le droit de trouver bizarre. Mais cette exception est, paraît-il, nécessaire. Le Ministère prétend que le service du bataillon des apprentis fusiliers est considéré par les officiers comme une corvée pénible. Il faut accorder à ceux qui l'acceptent une compensation; sinon on ne trouvera plus de candidats.

Moine

Que disent les officiers employés sur les navires en 1^{re} catégorie, s'ils voient leurs camarades des casernes de Lorient obtenir le bénéfice d'embarquement qu'ils leur refusent?

La Commission admet les officiers du bataillon des apprentis fusiliers au bénéfice de l'embarquement.

E. Elle accorde le bénéfice de la même mesure aux officiers employés aux défenses sous-marines, sous réserve d'entente avec M. le Ministre.

F. A l'égard des officiers employés à la défense fixe, elle sursoit à statuer jusqu'après avoir entendu M. le Ministre.

Les §§ 2 et le § 3 de l'article sont adoptés.

Article 35.

L'ancienneté pour l'avancement sera déterminée par le rang d'inscription sur l'état général des officiers de marine.

Sera déduit de l'ancienneté le temps pendant lequel les officiers ont été maintenus en activité hors cadre, en non activité pour infirmités temporaires, par retrait ou suspension d'emploi.

L'ancienneté pour l'avancement sera déterminée par le rang d'inscription sur l'état général des officiers de marine.

Sera déduit de l'ancienneté le temps pendant lequel les officiers ont été maintenus en activité hors cadre, en non activité pour infirmités temporaires, par retrait ou suspension d'emploi.

Sera déduit de l'ancienneté le temps passé dans un service étranger au Département de la Marine ainsi que le temps passé au service d'une puissance étrangère. Continuera à compter pour l'ancienneté le temps passé au service du Département de la Guerre ou du Département des Affaires étrangères.

Sera déduit de l'ancienneté le temps passé dans un service étranger au Département de la Marine ainsi que le temps passé au service d'une puissance étrangère. Continuera à compter pour l'ancienneté le temps passé au service d'un autre Département ministériel si l'officier est en mission auprès de ce Département.

M. Moine

propose d'insérer en tête de l'article ci-dessus la disposition suivante :

" Pour l'avancement au choix un tableau spécial est dressé pour chaque grade jusqu'à celui d'amiral exclusivement.

" Les tableaux d'admissibilité dans chaque grade ont pour bases de classement l'emploi de notes chiffrées portant sur les aptitudes des officiers pour l'avancement, pour le commandement et pour les promotions dans la Légion d'Honneur. Les coefficients obtenus sont inscrits sur un carnet personnel à chaque officier et le suivent pendant toute sa carrière maritime.

" Les tableaux d'admissibilité sont formés d'après les plus hautes notes obtenues. Le ministre nomme les officiers au grade supérieur en suivant l'ordre d'inscription établi sur ces listes tant dans les cas indiqués à l'article 58. "

L'orateur, développant sa proposition, explique qu'il est nécessaire de réglementer les promotions faites au choix, afin d'enrayer le favoritisme, cette plaie de la marine.

M. Drouhet

L'intention est des plus louables. Mais c'est une chimère de croire que l'on peut supprimer le favoritisme. Le jour où il ne trouvera plus à s'exercer dans la confection des listes d'avancement, il s'exercera dans la répartition des postes, des commandements, des faveurs. Or l'ami tout simplement déplacé, sans que la justice y gagne rien, car par ces moyens détournés on favorise ^{tout comme aujourd'hui} l'avancement des officiers protégés.

M. Gadin

De reste il suffira que les protecteurs forcent les notes chiffrées qu'ils décerneront à leurs protégés. Mais ce n'est pas la seule objection que soulève l'amendement de M. Moine. En réalité ce

amendement n'est pas à sa place dans la loi. La confection des tableaux d'avancement est affaire de décret ou d'arrêté ministériel. Jamais on n'a prétendu la réglementer dans une loi sur les cadres.

L'amendement, mis aux voix n'est pas adopté.

M. Moine demande qu'au moins on introduise dans l'article 58 une disposition plus modeste qui serait ainsi conçue :

" nul ne pourra être inscrit au tableau d'avancement s'il ne se trouve compris, au moment de la réunion du Comité de classement, dans une limite d'ancienneté déterminée par 5 fois le nombre des officiers à inscrire sur le tableau d'avancement."

M. Godin fait observer que cette proposition prête aux mêmes critiques que la précédente.

M. Courtis ajoute qu'on ne peut pas mentionner dans la loi le "Comité de classement", simple commission consultative nommée par le Ministre pour l'éclairer, mais qui n'a pas d'existence légale.

L'amendement n'est pas adopté.

L'article est adopté avec la rédaction nouvelle proposée.

La suite de la délibération est renvoyée à une prochaine séance.
La Commission s'ajourne à jeudi 2 heures.

La séance est levée à 4 heures 1/2.

Le Président,
Louis Lenoir

Le Secrétaire,

Séance du 23 février 1893.

Présidence de M. Lenoël, Président.

La séance est ouverte à deux heures.

Sont présents : MM. Darbey, le général Billot, Cazot, Jean Dupuy, Jules Ferry, Godin, le baron de Larcinty, Lenoël, Lourties, Moineb, Roulland, l'amiral Véron et Villen.

M. Drouhet et M. l'amiral Halma de Fretay s'excusent, pour raisons de santé, de ne pouvoir assister à la réunion.

La Commission reprend l'examen de la loi sur les officiers de vaisseau.

Article 36.

M. le Président donne lecture de l'article 36 qui est ainsi conçu :

TEXTE ADOPTÉ par la Chambre des Députés.	TEXTE PROPOSÉ par la Commission du Sénat.
Nul ne peut obtenir deux grades consécutifs sans avoir rempli, une fois au moins, d'une manière effective, les conditions du commandement exigées par la loi.	Supprimé.

M. Godin explique que cette disposition est inutile, après ce qui a été voté précédemment au sujet des conditions exigibles pour passer d'un grade à l'autre.

L'article 36 est supprimé.

Art. 37

M. le Président donne lecture de l'article 37 qui est ainsi conçu :

Les officiers prisonniers de guerre conservent leurs droits à l'ancienneté pour l'avancement.	Conforme.
---	-----------

M. Godin Cette disposition est de style. Elle figure d'ailleurs dans la loi sur les officiers mécaniciens.

Adopté.

Art. 38.

M. le Président donne lecture de l'article 38, qui est ainsi conçu :

Le temps de service exigé pour passer au choix d'un grade à un autre peut être réduit dans les campagnes de guerre.

Toutes les dispositions concernant l'avancement à l'ancienneté sont obligatoires, pour les campagnes de guerre comme en temps de paix.

Il ne peut être dérogé aux règles mentionnées dans cet article que pour actions d'éclat dûment justifiées dans le décret d'avancement, qui sera inséré sans délai au Journal officiel.

Toutes les dispositions concernant l'avancement à l'ancienneté sont obligatoires, pour les campagnes de guerre comme en temps de paix.

Le temps de service exigé pour passer au choix d'un grade à un autre peut être réduit de moitié dans les campagnes de guerre.

Il ne peut être dérogé aux règles mentionnées dans cet article que pour actions d'éclat dûment justifiées dans le décret d'avancement, qui sera inséré sans délai au Journal officiel.

M. Godin expose que la nouvelle rédaction proposée reproduit le texte qui a passé dans la loi sur les officiers mécaniciens et que la Chambre a ratifié. L'ordre des paragraphes de la rédaction primitive a été interverti pour obéir à la logique des idées. En outre on a cru devoir spécifier que le temps de service exigé pour passer au choix d'un grade à l'autre ne pourrait être réduit de plus de moitié en temps de guerre.

Adopté.

Article 39

M. le Président nous passons au titre III de la loi qui est relatif aux officiers de réserve. L'article 39 est ainsi conçu :

TITRE III

Des officiers de réserve.

TITRE III

Des officiers de réserve.

Les officiers appelés, conjointement avec les officiers de marine du cadre d'activité, à assurer les besoins du service de la flotte en cas de mobilisation totale ou partielle comprennent :

1° Les officiers généraux du cadre de réserve;

2° Les officiers de réserve proprement dits;

3° Les officiers retraités.

Conforme.

M. Jean Dupuy appelle l'attention de ses collègues sur l'expression "officiers de réserve proprement dits", qui figure au 2°. Il croit se souvenir que cette expression avait été employée dans un article correspondant de la loi sur les officiers mécaniciens et que le Sénat l'a fait disparaître.

M. le Président se souvient parfaitement de la particularité que vient de rappeler M. Dupuy. On a en effet effacé de la loi sur les officiers mécaniciens les mots proprement dits, qui ont paru ne correspondre à rien.

M. Gadin Ces mots ne figurent ici que par suite d'un lapsus. La Commission peut voir qu'à l'article suivant ils ne sont pas reproduits dans le texte proposé pour remplacer celui de la Chambre. Il n'y a donc qu'à les retrancher ici.

M. le général Billot estime au contraire qu'il y a lieu de les maintenir, parce qu'ils répondent à quelque chose de parfaitement précis. Pour assurer le service en cas de mobilisation, on fait appel, tant dans l'armée de mer que dans l'armée de terre, à trois sortes d'officiers, en dehors de ceux qui font partie du cadre actif: 1° aux officiers généraux classés dans la 2^e section de l'état-major général; 2° aux officiers retraités, sous le ^{régime de} la loi de 1879, lesquels restent pendant cinq années, comme on sait, à la disposition de l'autorité militaire; 3° à des personnes remplissant certaines conditions et pourvus du titre d'officiers de réserve.

Or, cette expression d'officiers de réserve s'applique également aux officiers retraités, assujettis à cinq années de service supplé-

mentaires en vertu de la loi des 879. Il en résulte que deux classes d'officiers, d'origine et d'aptitudes très différentes, sont confondues sous le même vocable. Eh bien ! il faut les distinguer, ne serait-ce que pour mettre plus de clarté dans la rédaction de la loi, car certaines dispositions qui se rencontreront tout à l'heure s'appliquent aux uns et non pas aux autres. Il y a donc intérêt à conserver l'expression "officiers de réserve proprement dits", qui désigne les personnes autres que les retraités, appelés à servir avec un grade dans la réserve.

M. Godin

Il est très vrai que, comme le dit l'honorable général Billot, nous avons deux sortes d'officiers de réserve : les anciens officiers admis à la retraite et les "civils" revêtus d'un grade à la suite d'épreuves attestant leur capacité. Mais ces deux catégories de personnes se trouvent au regard de la loi militaire et de l'administration dans une position identique. Les uns et les autres vivent habituellement de la vie bourgeoise. C'est à titre accidentel et transitoire qu'ils paraissent sous les drapeaux, et quand ils y paraissent elles sont soumises aux mêmes règles et jouissent exactement des mêmes prérogatives. Il n'y a donc pas lieu d'établir entre elles une distinction dans la loi.

M. le général Billot

Mais cette distinction est forcée. Vous-même le reconnaissez, puis que vous indiquez séparément les officiers retraités et les officiers de réserve. Elle est forcée par ce que la situation de ces deux catégories de personnes, quoique vous en disiez, n'est pas la même. L'officier retraité n'a pas le droit de se soustraire au service de la réserve, tandis que l'officier de réserve ne devient tel que de son consentement et même sur sa demande. — L'officier retraité n'a pas besoin de passer des examens, d'être agréé par le ministre, pour devenir officier de réserve. Il l'est de plein droit le lendemain de sa mise à la retraite. — L'officier retraité n'est pas tenu d'acquiescer en temps de paix les périodes de service que le ministre a le droit d'imposer à l'officier de réserve. — Vous voyez donc qu'il y a entre eux de profondes différences. Dès lors il est bon de les faire sentir dans le texte.

M. Jean Dupuy Sans doute; mais il n'est pas nécessaire pour cela d'employer les mots officiers de réserve proprement dits. Du moment qu'on mentionne à part les officiers de réserve et les officiers retraités, la distinction se trouve suffisamment établie.

M. le général Willot ne voudrait pas que ses honorables collègues pussent croire qu'il s'agit ici d'une querelle de grammaire. Au fond ce qui le préoccupe, ce n'est pas l'emploi de telle expression ou de telle autre. C'est une situation générale dans laquelle souffre l'armée de terre ainsi que l'armée de mer, et que cette discussion vient de lui rappeler.

Jusqu'en 1879, dit l'honorable général, l'officier a eu en France une position légale parfaitement définie. L'officier était en activité ou en retraite. En activité, c'était un militaire, soumis à toutes les obligations que ce titre comporte, soumis en particulier à la juridiction des conseils de guerre et tenu d'être toujours à la disposition du ministre. En retraite, il n'était plus rien de tout cela. La retraite le rendait à la vie civile; il s'échappait entièrement à l'autorité militaire.

Depuis 1879, les choses ont changé profondément. A côté de l'officier en activité qui demeure ce qu'il était, nous avons maintenant deux sortes d'officiers en retraite, et même trois. Il y a d'abord l'officier retraité depuis moins de cinq ans, qui est affecté de plein droit à la réserve et qui reste à la disposition du ministre. Si le ministre l'appelle au service, il redevient momentanément un militaire en activité. Si le ministre le laisse chez lui, c'est un civil; mais un civil d'une espèce spéciale, un civil à moitié militaire, qui a des devoirs vis-à-vis de l'armée, mais qui n'en a point vis-à-vis de ses chefs. Il lui est loisible, par exemple, de les injurier dans les journaux et l'autorité militaire n'a rien à y voir.

Nous avons en second lieu l'officier retraité depuis plus de cinq ans, qui est libéré de toute obligation militaire, mais qui a été maintenu sur la demande dans la réserve. Celui-là est

assimilable au précédent, mais il y a pourtant entre eux cette différence qu'il peut donner sa démission et l'autre pas. Au point de vue de la discipline, c'est une distinction qui a son prix.

Enfin il y a l'officier retraité sans épithète, qui, lui, est devenu complètement étranger à l'armée. Nos lois prévoient pourtant qu'en temps de guerre il peut, avec son assentiment, être rappelé au service.

Il est clair que cette multiplicité de situations et surtout ce mélange d'obligations militaires & d'indépendance civile ont des inconvénients que n'affrait pas l'ancien système. A l'heure actuelle on ne sait plus bien où commence, où finit la profession d'officier. Cette incertitude a quelque chose d'extrêmement regrettable : elle constitue une menace permanente pour la discipline et pour l'esprit militaire. Tous les chefs de l'armée en sont inquiets. En effet, en supprimant la ligne de démarcation si nette qui séparait autrefois le soldat du citoyen, on a porté un coup fâcheux à la constitution des cadres. Ils ont perdu leur homogénéité & par suite une partie de leur force.

On a fait davantage. On a ouvert la porte du corps d'officiers à des "civils", honorables sans doute et capables de rendre certains services, mais qui par leur éducation, leur genre de vie, leurs préoccupations habituelles, sont étrangers à l'armée. Ce sont les officiers de réserve. Si le système des retraités maintenus à la disposition du ministre a des inconvénients, qu'on juge si celui-ci doit en offrir ! L'introduction de "civils" dans le corps d'officiers est un non-sens. En réalité, c'est un acheminement vers la conception de ceux qui voudraient remplacer les armées permanentes par des milices.

Assurément ces réflexions peuvent paraître bien éloignées de la petite question qu'il s'agit de trancher en ce moment. Mais, pour peu qu'on y songe, on s'apercevra qu'elles trouvent ici leur place naturelle. Sans sa part, l'orateur souhaite ardemment qu'on modifie de fond en comble le régime hybride inauguré par

la loi de 1879 et il ne perdra aucune occasion d'appeler l'attention des Chambres sur cette nécessité.

M. Godin

Les doléances de M. le général Willot sont faites, à coup sûr, pour nous préoccuper. Mais quel remède nous propose-t-il? Est-ce la suppression des officiers de réserve? Alors, comment en cadrera-t-on les masses d'hommes que mettrait en mouvement une déclaration de guerre? — Est-ce de revenir sur la loi de 1879? Mais nous ne sommes pas chargés de la réviser. — Quelle est donc sa conclusion? De maintenir dans l'article 39 les mots proprement dits? Franchement, croit-il que cela puisse apporter une amélioration à l'état de choses dont il se plaint?

Ou bien ces mots n'ont qu'une valeur grammaticale, et dans ce cas ils ne suffiront pas à restaurer en France l'esprit militaire. Ou bien ils auront pour conséquence de tracer une ligne de démarcation profonde entre les deux catégories d'officiers de réserve. S'il devait en être ainsi, l'orateur ne s'y prêterait pas, car il lui paraîtrait fâcheux, pour le bien du service, de créer des jalousies, de susciter des froissements d'amour-propre parmi les officiers de la réserve.

M. Darbey

n'attache pas une importance considérable aux mots proprement dits. Ces mots toutefois lui paraissent utiles, en ce qu'ils aident à distinguer les officiers retraités de ceux d'autre provenance. L'orateur est donc disposé à en voter le maintien. Mais toute la partie du projet qui concerne les officiers de réserve prête à de nombreuses critiques. Le mieux serait de ne rien décider avant de s'être entretenu avec le ministre. Il est possible que les observations de celui-ci amènent la Commission à remarquer profondément le titre III de la loi.

La proposition de M. Darbey fait l'objet d'un échange d'observations entre M. le Ministre, le Président, Godin et Willot. Elle est adoptée. En conséquence l'art. 39 est révisé.

Article 40.

M. Lesrésidant donne lecture de l'article 40 qui est ainsi conçu :

Les officiers de réserve proprement dits sont nommés par un décret du Président de la République, sur la proposition du Ministre de la Marine, sur leur demande, parmi :

1° Les officiers de marine démisionnaires;

2° Les anciens premiers-mâîtres de manœuvre, de canonnage, de mousqueterie, de timonnerie et les anciens premiers-mâîtres torpilleurs qui ont satisfait aux obligations prévues à l'article 46 de la présente loi;

3° Les capitaines au long cours âgés de moins de trente-cinq ans qui réunissent, depuis l'obtention de leur brevet, deux années de navigation comme capitaines, seconds ou officiers de quart sur des navires armés au long cours et qui ont satisfait aux obligations prévues à l'article 46 de la présente loi.

Les officiers de réserve sont nommés par un décret du Président de la République, sur la proposition du Ministre de la Marine, sur leur demande, parmi :

Conforme.

Conforme.

Conforme.

M. Lourties fait observer que cet article est le précédent commandant toute une série de dispositions, dont il n'y avait pas trace dans le projet primitif déposé par le Gouvernement. C'est la Chambre qui les a introduites dans la loi. L'honorable M. Warbey, qui a eu l'initiative du projet comme ministre de la marine, ne pourrait-il expliquer à la Commission pourquoi il n'avait pas jugé à propos de faire organiser le corps des officiers de réserve par la loi.

M. Warbey répondant à la question posée par le précédent orateur, expose qu'il ne lui avait point paru nécessaire de régler par voie législative le recrutement et le mode d'emploi des officiers de réserve : cela pour deux raisons.

La première, c'est qu'il existe déjà une organisation créée par un décret du 30 juillet 1883, laquelle suffit à tous les besoins. Bien plus, il y avait intérêt à laisser cette organisation dans le domaine des décrets, parce qu'elle doit demeurer très flexible.

de prêter au fur et à mesure des circonstances, à toutes les modifications suggérées par la pratique.

La seconde raison, c'est que l'organisation du corps des officiers de réserve est intimement liée à notre programme de mobilisation et qu'en la disulquant on risque de révéler à l'étranger des choses qui doivent rester secrètes. Il est vrai que le décret de 1883, qui est publié, a déjà dans une certaine mesure renseigné les puissances étrangères sur une partie des mesures prises par l'état-major général. Mais avec ce décret il est possible de tenir cachés un certain nombre de préparatifs, tandis qu'avec une loi, que viendrait compléter une foule de décrets et de règlements particuliers, il n'y aura plus de secret du tout.

Tels sont les deux motifs qui avaient guidé l'orateur. La Commission de la Chambre, lorsqu'elle a eu à examiner la loi, ne les a pas goûtés. Elle a insisté auprès du ministre pour qu'il ajoutât à son projet des dispositions relatives aux officiers de réserve.

Ce n'est pas spontanément qu'elle lui a adressé cette demande. Elle y a été poussée par les capitaines au long cours, qui désiraient depuis longtemps relever l'éclat de leur situation personnelle par l'obtention d'un grade et d'un emploi dans la marine de l'état.

Le Ministre ne pouvait envisager cette perspective sans inquiétude. Si, autrefois, les marins du commerce ont rendu de sérieux services en maintes circonstances à la flotte de guerre, il n'est plus possible aujourd'hui de compter au même degré sur leur concours. Jadis, au temps de la marine à voiles, un capitaine marchand était en état de remplir, à bord des bâtiments de combat, la plupart des emplois dévolus aux officiers de vaisseau. La manœuvre était la même sur tous les navires. Tous les navires étaient armés à peu près de la même façon. Un homme qui avait l'habitude

de la mer pouvait sans trop d'inconvénient passer de l'un sur l'autre. Il n'y trouvait aucun changement appréciable, susceptibilité de le diriger. A l'heure actuelle il n'en est plus ainsi. Non seulement les navires de combat ne ressemblent point aux navires marchands, mais les navires de combat présentent entre eux des différences innombrables. Il n'y a pour ainsi dire pas un bâtiment de la flotte que le meilleur de nos officiers de vaisseau soit en état de bien conduire et de bien employer avant d'y avoir fait un certain apprentissage. Il suit de là qu'on ne peut guère attendre un concours efficace des capitaines marchands embarqués sur la flotte dans un moment de crise.

A cette première considération s'en joint une autre plus grave encore. S'il est un fait avéré, c'est que notre personnel de capitaines au long cours va depuis des années en déclinant. La décadence de la marine marchande lui a porté un coup funeste. Le recrutement s'opère avec beaucoup de peine et les sujets qu'on est obligé de décorer du brevet de capitaine ne sont que rarement des hommes dignes de ce titre. On comprend dès lors qu'il serait particulièrement dangereux de leur ouvrir à deux battants les portes du corps d'officiers.

L'orateur a développé ces deux idées devant la Commission de la Chambre. Il a essayé de lui faire partager son sentiment. Mais la Commission, assiéagée par les capitaines au long cours qui redoutaient d'instances, a persisté à demander qu'on introduisît dans la loi un titre spécial relatif aux officiers de réserve.

Pour éviter un conflit, l'honorable M. Darbezy a fini par y consentir. Mais alors il a voulu prendre une précaution contre l'insuffisance probable de la plupart des candidats du long cours.

Il a proposé la création d'une école navale commerciale, où les futurs capitaines de commerce recevraient tout à la fois une éducation technique supérieure à celle qu'on leur donne aujour-
d'hui et une éducation militaire qui les rendrait propres

à servir utilement, en cas de besoin, sur les navires de guerre. Cette idée ayant été accueillie, il a demandé que les capitaines au long cours ne fussent admis à entrer dans le corps des officiers de réserve que tout à fait exceptionnellement, jusqu'au jour, où l'école projetée fonctionnerait, on pourrait compter sur des candidats de vraie valeur. La Commission est entrée volontiers dans cette vue.

Malheureusement la création dell'école navale commerciale a subi des retards imprévus. En ce moment elle est encore à l'état de projet. La Commission de la Chambre n'a donc pas pu introduire dans la loi la restriction qui devait atténuer les inconvénients de l'admission des capitaines marchands dans la réserve. Elle a voté, sans correctif, les dispositions qui lui étaient présentées, et sur certains points même elle ^{en} a relâché la sévérité.

Voilà comment la loi se trouve contenir aujourd'hui ce titre III qui ne figurait point dans le projet primitif du Gouvernement.

Ceci dit que convient-il de faire? M. Darbey pense qu'il vaudrait mieux supprimer le titre III, puis qu'il est dépourvu des atténuations que la Marine juge nécessaires. On reviendrait ainsi au système des Décrets qui offre de grands avantages.

Boutefois, si la Commission éprouvait un scrupule à se mettre ainsi en contradiction avec la Chambre, elle pourrait accepter en principe le titre III, mais à la condition de le remanier profondément.

M. le Président

, se faisant l'interprète de ses collègues, remercie M. Darbey de son intéressante communication. Il invitera tout à l'heure la Commission à examiner s'il convient de maintenir ou de supprimer le titre III. En attendant, pour permettre à toutes les opinions de se produire, et aussi afin de se rapprocher de plus près la question, il pense qu'il y a lieu

de discuter en détail l'article 40. Cette discussion aidera à se rendre compte de ce que valent les divers éléments qui, d'après le projet, devraient fournir des officiers de réserve à la flotte.

La proposition de M. le Président est adoptée.

L'entête de l'article 40 est réservée.

Le 1^o est mis en discussion.

M. Warley

Cette disposition ne prête à aucune critique. Il s'agit d'admettre dans la réserve les officiers de marine missionnaires, c'est-à-dire les hommes qui sont le plus en état de rendre des services à la flotte. On ne peut donc qu'approuver cette mesure.

La Commission partage cet avis.

Elle passe au 2^o de l'article 40.

M. Warley

Ici encore pas d'objection. Les anciens premiers maîtres de la flotte sont évidemment aptes à remplir les fonctions d'officiers de réserve. La Commission remarquera d'ailleurs qu'on a eu soin de ne faire appel qu'aux premiers maîtres de combat, et qu'on a exclu ceux qui n'ont pas été exercés au service de guerre, comme les charpentiers, calfats, etc.

La Commission s'associe à cette manière de voir.

Elle passe au 3^o de l'article 40.

M. le général Billot

rappelle ce que l'honorable M. Warley disait tout à l'heure des capitaines au long cours. On ne peut pas, sans garanties suffisantes, les appeler à faire partie du corps d'officiers. Il faut songer qu'à la mer la moindre faute, la moindre erreur commise par un officier subalterne, peut avoir des conséquences incalculables. Pour sa part, l'orateur est d'avis qu'il convient d'écarter, sauf exception dûment justifiée, tous les capitaines au long cours. En tous cas il ne prendra jamais la responsabilité de les admettre, à moins que le Ministre de la Marine ne déclare que c'est nécessaire.

M. Godin

croit pouvoir indiquer d'avance la réponse que fera en le ministre. L'amiral Ricquier ^{partage} certainement l'opinion de M. Darbey sur les capitaines au long cours, mais il dira que l'examen prévu à l'article 46 donne à l'administration le moyen d'écarte tous les candidats incapables. Telle est du moins la déclaration que l'orateur a recueillie au Ministère.

M. Moineb

Sans doute l'examen est une sauvegarde, mais combien insuffisante! Car après tout que prouvera l'examen? Que le candidat est un homme suffisamment au courant des questions nautiques. Il ne lui procurera pas les autres connaissances, indispensables aujourd'hui à l'officier de vaisseau, et que les capitaines au long cours n'apprennent nulle part, le tir, la conduite des machines, la manœuvre des appareils auxiliaires de nos navires de combat.

M. Jean Dupuy

Mais l'article 46 dispose que les officiers au long cours devront faire un mois de service à la mer sur un bâtiment armé et être initiés durant ce stage aux exercices militaires.

M. Darbey

Il ne faut pas se faire d'illusions. Ce n'est pas en un mois qu'on peut apprendre à se servir des engins si compliqués des navires modernes. De plus il y a un autre danger. Craignez-vous que les commissions d'examen soient vraiment libres d'éliminer les candidats mauvais ou médiocres? Si elles se montrent tant soit peu rigoureuses vous voyez les capitaines au long cours jetés les hauts cris et entreprendre des campagnes de presse contre les officiers de vaisseau.

M. Veltin

M. Darbey n'est-il pas un peu sévère pour les marins du commerce? N'y en a-t-il pas un certain nombre qui, en temps de guerre, pourraient se rendre tout à fait utiles à la marine?

M. Darbey

Il y en a en effet. C'est par exemple les officiers des grands paquebots classés dès le temps de paix comme croiseurs auxiliaires. Mais pour ceux-là il n'y a aucune disposition à prendre. En vertu du décret de 1885 ils sont comptés dès à présent comme officiers de réserve et en temps de guerre ils seraient nommés à leur poste. Aussi ne réclament-ils rien. Ceux qui

poussent au vote de la loi, et sont les officiers de quatrième ordre qui battent le pavé de nos grands villes maritimes, en quête d'un engagement qu'ils ne trouvent pas toujours. Voilà précisément ce qui inquiète l'orateur.

M. le baron de Harigny demande si en temps de guerre la marine disposerait d'un nombre d'officiers de réserve suffisant pour armer tous les navires réquisitionnés à titre auxiliaire. Il prie M. Darbey de donner à cet égard quelques explications, afin que la Commission se rende compte des besoins réels de la réserve.

M. Darbey fait connaître sommairement les mesures prises, en prévision d'une guerre navale, par l'état-major général. Il démontre que ces mesures n'exigent pas de grandes ressources en fait de personnel-officiers pris dans la réserve. Au surplus, ajoute-t-il, s'il y avait un déficit dans ce personnel, le ministre pourrait toujours le combler, puis que tous les capitaines au long cours étant inscrits maritimes sont à la disposition du département.

D'autres observations sont ensuite présentées par M. l'amiral Véron, élu Président. La Commission s'entretient alors de la résolution qu'elle doit prendre.

M. Godin pense qu'on pourrait parer aux inconvénients signalés par les précédents orateurs en restreignant les facilités accordées aux capitaines au long cours pour être admis au grade d'officiers de réserve. Ainsi on pourrait exiger qu'ils eussent commandé pendant deux années, en excluant ceux qui auraient servi que comme seconds et officiers de quart. On pourrait aussi exiger qu'ils aient commandé un navire d'un certain tonnage.

M. le baron de Harigny estime qu'il faudrait leur imposer en outre la condition d'avoir commandé un navire à vapeur. Les capitaines de voiliers n'appréhendent pas à conduire un navire à vapeur; or tous nos bâtiments de combat sont à vapeur.

M. Moine est d'avis que si on exige deux années de service à bord d'un

navire à vapeur et d'un certain tonnage, on pourrait alors admettre les seconds à concours.

M. l'amiral Veron pense qu'il serait plus sage de réserver la question et d'interroger M. le ministre ainsi que les chefs de service.

M. Jules Ferry va plus loin. Il croit préférable de réserver le titre III tout entier comme l'a proposé l'honorable M. Darboy.

M. le général Billot appuie cette proposition. Nous sommes en train, dit-il, de faire une loi immense, une loi qui pour la première fois règle l'organisation des cadres de la marine. Entreprendre de régler au même coup l'organisation de la réserve, c'est augmenter singulièrement les difficultés de la tâche. Voyons d'abord avec le ministre s'il n'est pas plus simple de renvoyer cette question à un décret.

M. Gobin ne s'oppose pas à ce que l'on consulte le ministre, mais il croit nécessaire de formuler deux observations. La première, c'est que la loi votée l'année dernière sur l'organisation du corps des officiers-mécaniciens comporte un titre III, analogue à celui du projet actuel, sur les officiers-mécaniciens de réserve. Il serait donc peu logique de supprimer les dispositions en vigueur dans la loi sur les officiers de vaisseau. La seconde observation, c'est qu'il existe dans le titre III qu'on songe à faire disparaître, des prescriptions qui ne peuvent être édictées que par la loi.

À la suite de nouvelles observations présentées par M. M. Ferry, Louette, le général Billot et Gobin, la Commission réserve le titre III en entier.

M. le Président propose toutefois de continuer la lecture de ce titre, afin de voir s'il n'y a pas lieu d'examiner d'autres questions avant de se mettre en rapport avec M. le ministre de la marine.

Cette proposition étant adoptée, M. le Président donne lecture des articles suivants du titre III (41 à 57). Cette lecture ne provoque que

des observations de détail. M. le Président lit ensuite le décret du 30 juillet 1913 sur l'organisation du corps des officiers de réserve, dont le titre III n'est qu'une reproduction.

La Commission maintient sa décision à l'égard du titre III. Elle passe ensuite à l'examen du titre IV et dernier du projet.

Article 58

M. le Président donne lecture de l'article 58 qui est ainsi conçu :

<p>La présente loi ne sera appliquée, en ce qui concerne les limites d'âge pour la retraite, aux officiers actuellement en service, que dans le cas où ils seraient promus au grade supérieur postérieurement à la date de ce jour. En l'absence de promotion, ils continueront à bénéficier des limites d'âge anciennes. Les mêmes dispositions sont applicables aux officiers actuellement pourvus d'un emploi de résidence fixe,</p>	<p>Supprimé.</p>
---	------------------

M. Godin fait remarquer que la Commission ayant maintenu les limites d'âge actuellement en vigueur, il n'y a pas lieu de conserver cette disposition.

Supprimé.

Article 59

M. le Président donne lecture de l'article 59 dont voici les termes :

<p>Sont abrogées toutes les dispositions contraires à la présente loi.</p>	<p>Conforme.</p>
--	------------------

Adopté

Le premier examen du projet de loi est terminé. M. le Président et M. Godin sont chargés de communiquer à M. le Ministre les résolutions adoptées et de s'entendre avec lui pour fixer

le jour où la Commission se réunira pour entendre ses observations.

La séance est levée à quatre heures un quart.

Le Président,
Louis Laroche

Le Secrétaire,

Note

de rapportant à la séance du 23 février.

Le 1^{er} mars, M. le Président a fait parvenir à M. le Ministre de la marine : 1^o une épreuve du nouveau texte de la loi préparé par la Commission ; 2^o une liste des questions réservées sur lesquelles la Commission désire connaître l'avis du Gouvernement.

M. le Rapporteur a eu de son côté plusieurs entretiens avec le Ministre, qui, après étude, a fait connaître son intention de venir conférer avec la Commission le 4 mai.

Séance du 4 mai 1893

Présidence de M. Lenoël, président.

La séance est ouverte à une heure.

Sont présents : M. M. Alligre, le général Villot, Cazot, Barbey, Gotin, Krantz, Lehmann, Lenoël, Louitès, Moineau, Veltin et l'amiral Véron.

M. le Président rappelle que depuis sa dernière séance la Commission a eu le regret de perdre deux de ses membres : d'abord M. Jules Ferry, qui quelques jours avant sa mort avait d'ailleurs cessé de faire partie de la Commission par suite de son élection à la présidence du Sénat ; puis l'amiral Halma du Fretay, dont la santé était malheureusement atteinte depuis plusieurs semaines.

M. le Président se fait à cette occasion l'interprète des regrets de ses collègues. Il ajoute qu'il leur proposera, lors de la prochaine réunion, d'élire un vice-président en remplacement de M. l'amiral Halma du Fretay.

La Commission s'associe aux sentiments que vient d'exprimer son honorable Président.

M. le Président fait connaître que dans sa séance du 29 mars dernier le Sénat a renvoyé à la Commission une proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à affecter une somme de 5 millions à l'achèvement des travaux d'approfondissement de la Charente.

Dans sa séance du 1^{er} mai dernier le Sénat a également renvoyé à la Commission : 1^o un projet de loi autorisant la création d'un nouveau bassin au port de Marseille ; 2^o un projet de loi portant modifications du Code de justice maritime.

M. le Président propose à ses collègues de désigner immédiatement deux membres pour examiner les dossiers des deux premiers projets, les quels présentent un certain caractère d'urgence. Le Gouvernement du reste insiste pour qu'ils soient promptement rapportés.

Quant au troisième projet, comme il n'est pas encore imprimé, la Commission sera ultérieurement réunie pour en prendre connaissance.

La Commission approuve la motion de M. le Président. En conséquence elle désigne : pour étudier la question des travaux de la Charente M. Darboy, et pour étudier celle du port de Marseille M. Allégé.

M. le Président

annonce que conformément au mandat qu'il avait reçu de ses collègues dans la séance du 15 février, il s'est mis, ainsi que l'honorable M. Gadin, en rapport avec M. le Ministre de la Marine et lui a communiqué le résultat des précédentes délibérations sur la loi relative aux officiers de vaisseau.

M. le Ministre, après une nouvelle étude de la question, a fait savoir qu'il se tiendrait prêt à venir conférer avec la Commission. C'est principalement pour l'entendre que celle-ci est réunie. M. le Président invite en conséquence ses collègues à recevoir immédiatement M. le Ministre.

M. l'amiral Picennes, ministre de la marine, est introduit. Il est accompagné de M. le contre-amiral de Maigret, directeur du personnel.

M. le Président

remercie M. le Ministre de s'être rendu au désir de la Commission. Il rappelle qu'il a eu l'honneur de remettre à l'Amiral une note résolvant les points sur lesquels la

Commission a eu de voir ajourner son vote, jusqu'à ce qu'elle ait pu connaître l'avis du Gouvernement. Il va reprendre cette note point par point, et prier M. le Ministre de vouloir bien formuler ses observations.

Article 1^{er}

M. le Président La Commission a plusieurs questions à poser à M. le Ministre au sujet de cet article. La première concerne le rétablissement de la dignité d'amiral. Le Gouvernement persiste-t-il à réclamer cette mesure?

M. le Ministre Absolument. Outre les raisons générales qu'on peut faire valoir à l'appui du rétablissement de l'amiralat, raisons que la Commission a certainement pesées et appréciées, il en est une toute nouvelle et véritablement décisive.

Le Gouvernement a demandé à la Chambre et la Commission de l'armée de la Chambre demande à son tour la création d'un troisième grade d'officier général pour l'armée de terre. Elle demande également, d'accord avec le Ministre de la guerre, le maintien du maréchalat. De sorte que, dans peu de temps, l'état-major général de l'armée comptera deux grades de plus que celui de la marine. Des motifs de convenance, sur lesquels il est superflu d'insister, exigent qu'on fasse quelque chose d'analogue pour la marine. Le Gouvernement demande donc que l'amiralat soit rétabli.

M. le Président Si l'amiralat est rétabli, sera-t-il considéré comme une dignité ou comme un grade?

M. le Ministre L'expression "dignité" n'est peut-être pas en harmonie avec nos institutions démocratiques actuelles. Mais ce point est secondaire. Le Département de la marine n'a d'autre vœu d'exprimer que de voir adapter à cet égard les règles qui se sont adaptées pour l'armée de terre.

M. le Président Si l'amiralat est maintenu, combien conviendra-t-il de créer d'amiraux et devra-t-on réduire dans une proportion correspondante le nombre des vice-amiraux?

M. le Ministre Sur la première question le Département de la marine n'a

10
d'autre opinion à exprimer que celle-ci : il désire que la proportion des amiraux soit calculée d'après les mêmes règles que celle des maréchaux par rapport à l'ensemble du corps d'officiers. Il pense que 2 amiraux en temps de paix, 6 en temps de guerre, suffiraient.

Sur la seconde question sa réponse est bien simple ; il ne peut consentir à ce que le cadre des vice-amiraux soit réduit. Il faut prévoir en effet que les amiraux pourront être des hommes d'un grand âge, devenus incapables d'un service actif. Dans cette hypothèse, le nombre des vice-amiraux étant diminué de deux ou trois unités, on risquerait de n'avoir plus assez de chef d'escadre ou de préfets maritimes pour les besoins du temps de guerre.

M. le Président

La Commission avait encore plusieurs idées à échanger avec M. le Ministre au sujet de l'amiralat. Mais il est inutile de les exposer dès à présent. Elle sera d'abord de prononcer sur le principe du rétablissement de ce grade ou de cette dignité. Ce n'est qu'ensuite qu'elle pourra envisager utilement les autres questions.

M. le Président

Nous arrivons aux officiers généraux. Le projet prévoit 15 vice-amiraux et 30 contre-amiraux : ce sont les chiffres actuels. M. le Ministre en demande-t-il le maintien ?

M. le Ministre

Oui. On a examiné plusieurs fois le point de savoir s'il ne serait pas possible de ramener à 14 le nombre des vice-amiraux et à 28 celui des contre-amiraux. Mais les conseils de la marine ont toujours été arrêtés par une objection. Il est nécessaire de conserver dans l'armée de mer un nombre d'officiers généraux proportionnellement égal à celui qui est admis pour l'armée de terre. Cette égalité est obtenue avec les chiffres actuels. On ne peut pas l'abandonner. On le peut d'autant moins que l'officier de vaisseau fatigue plus que l'officier de l'armée. Si après cela on restreignait des perspectives d'avenir

ou s'exposerait à le décourager. Du reste avec l'augmentation croissante de nos forces navales le nombre d'officiers généraux, qui a été jugé indispensable jusqu'à ce jour, devient de plus en plus justifié.

M. le Président Nous passons aux officiers supérieurs. La Commission a fixé à 120 le nombre des capitaines de vaisseau et à 125 celui des capitaines de frigate. M. le Ministre accepte-t-il ces chiffres?

M. le Ministre Le gouvernement se voit contraint de demander une légère augmentation.

Pour ce qui est des capitaines de vaisseau, il résulte de nouveaux calculs faits par la direction du personnel qu'il en faudrait au moins 125. En effet notre flotte s'augmente sans cesse et d'ici cinq ou six ans, dans neuf ans surtout, elle aura besoin d'un plus grand nombre d'officiers capables de commander les grandes unités. D'autre part nous augmentons d'année en année nos armements, ce qui exige la présence à la mer d'un plus grand nombre de capitaines. Pour assurer à chacun d'eux des périodes de repos suffisantes, il est nécessaire que le cadre offre un peu plus d'élasticité qu'aujourd'hui.

Pour les capitaines de frigate des raisons analogues font désirer que le nombre en soit porté à 120.

M. Barbey craint que ces augmentations éveillent des craintes chez les membres des commissions du budget des deux chambres. On ne manquera pas de faire remarquer que dès à présent nous avons plus d'officiers de vaisseau que l'Angleterre, 2055 contre 1950 environ. Or la flotte française est à peine égale aux deux tiers de la flotte britannique. Si l'on accroît encore notre personnel d'officiers, l'écart sera plus grand et plus difficile à justifier.

M. l'amiral de Maugué Il faut tenir compte d'une particularité, à savoir que les Anglais ont, à côté de leurs officiers de vaisseau, un corps

[Voir la suite au N° Régiste]

Séances	Dates	Pages	Objet des discussions.
7 ^e Séance	20 février	3	Projet de loi sur le cadre des officiers de marine: nouvel examen des articles 28, 10, 51, 53, 54; examen de l'art. 38.
8 ^e Séance	23 février	20	Même projet de loi: examen des art. 56 à 58; ajournement du titre III (officiers de réserve); examen du titre IV
9 ^e Séance	4 mai	37	M. Barbey est chargé d'examiner le projet de loi relatif aux travaux de la Charente; M. Allégre, le projet relatif à la construction d'un nouveau bassin au port de Marseille. M. le Ministre de la marine est entendu sur le projet de loi relatif aux officiers de vaisseau. (Début de la séance).