

SÉNAT

Session ordinaire de 1914.

COMPTE RENDU IN EXTENSO. — 51^e SÉANCE

Séance du jeudi 25 juin.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Dépôt, par M. Cazeneuve, d'un rapport sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, ayant pour objet la réforme des expertises médico-légales.
3. — Dépôt du rapport de la commission de surveillance de la caisse d'amortissement et de la caisse des dépôts et consignations sur les opérations de l'année 1913 de ces deux établissements.
4. — 1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, ayant pour objet de modifier l'article 162 du code civil, en ce qui concerne le mariage entre beaux-frères et belles-sœurs.
Déclaration de l'urgence.
Adoption des deux articles et de l'ensemble de la proposition de loi.
5. — Suite de la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1914.
Communication d'un décret désignant un commissaire du Gouvernement.
Etat A (suite) :
Ministère de la marine militaire.
Discussion générale : MM. Gaudin de Villaine, Emile Chautemps, rapporteur ; Louis Martin, Pierre Baudin, Henri Michel, de Las Cases.
Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.
6. — Communication d'une lettre de M. le président de la Chambre des députés portant transmission d'une proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, concernant l'ouverture d'un crédit applicable à l'indemnité des députés pour l'exercice 1914. — Renvoi à la commission des finances.
7. — Règlement de l'ordre du jour.
Fixation de la prochaine séance au vendredi 26 juin.

PRÉSIDENCE DE M. ANTONIN DUBOST

La séance est ouverte à deux heures et demie.

1. — PROCÈS-VERBAL

M. Astier, l'un des secrétaires, donne lecture du procès-verbal de la précédente séance.

Le procès-verbal est adopté.

2. — DÉPÔT DE RAPPORT

M. le président. La parole est à M. Cazeneuve.

M. Cazeneuve. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, ayant pour objet la réforme des expertises médico-légales.

M. le président. Le rapport sera imprimé et distribué.

3. — DÉPÔT DU RAPPORT ANNUEL DE LA COMMISSION DE SURVEILLANCE DE LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

M. le président. L'ordre du jour appelle le rapport de la commission de surveillance de la caisse d'amortissement et de la caisse

des dépôts et consignations sur les opérations de l'année 1913 de ces deux établissements.

Huissiers, veuillez introduire MM. les membres de la commission.

(MM. Victor Lourties, sénateur, président ; Ferdinand-Dreyfus, sénateur ; d'Iriart d'Etchepare, député ; Albert Thomas, député ; J.-L. Deloncle, conseiller d'Etat ; Michel Tardit, conseiller d'Etat ; Courtin, président de chambre à la cour des comptes et rapporteur ; G. Pallain, gouverneur de la Banque de France ; David-Mennet, président de la chambre de commerce de Paris ; Féret du Longbois, directeur du mouvement général des fonds au ministère des finances ; A. Delatour, conseiller d'Etat directeur général des caisses d'amortissement et des dépôts et consignations ; A. Delacourt, chef de bureau, secrétaire de la commission de surveillance, sont introduits.)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Victor Lourties, président de la commission. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat le rapport fait au Sénat et à la Chambre des députés par la commission de surveillance de la caisse d'amortissement et de la caisse des dépôts et consignations sur les opérations de l'année 1913 et sur la situation, au 31 décembre 1913, de ces deux établissements.

M. le président. Acte est donné du dépôt du rapport de la commission de surveillance.

Il sera imprimé, distribué et déposé aux archives.

Huissiers, veuillez reconduire MM. les membres de la commission.

(MM. les membres de la commission sont reconduits avec le cérémonial d'usage.)

4. — ADOPTION D'UNE PROPOSITION DE LOI RELATIVE AU MARIAGE ENTRE BEAUX-FRÈRES ET BELLES-SŒURS

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, ayant pour objet de modifier l'article 162 du code civil, en ce qui concerne le mariage entre beaux-frères et belles-sœurs.

La Chambre des députés ayant déclaré l'urgence, je dois consulter le Sénat sur l'urgence.

Il n'y a pas d'opposition?...

L'urgence est déclarée.

Quelqu'un demande-t-il la parole pour la discussion générale?...

Je consulte le Sénat sur la question de savoir s'il entend passer à la discussion des articles de la proposition de loi.

(Le Sénat décide qu'il passe à la discussion des articles.)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1^{er} :

« Art. 1^{er}. — L'article 162 du code civil est ainsi modifié :

« En ligne collatérale, le mariage est prohibé entre le frère et la sœur légitimes ou naturels. Il est prohibé entre les alliés au même degré lorsque le mariage qui produisait l'alliance a été dissous par le divorce. »

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — La présente loi est applicable à l'Algérie et aux colonies. » — (Adopté.)

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

(La proposition de loi est adoptée.)

5. — SUITE DE LA DISCUSSION DU BUDGET DE L'EXERCICE 1914

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi,

adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1914.

Le Sénat en est resté au ministère de la marine.

J'ai à donner connaissance au Sénat d'un décret ainsi conçu :

« Le Président de la République française,

« Sur la proposition du ministre de la marine,

« Vu l'article 6, paragraphe 2, de la loi constitutionnelle du 16 juillet 1875 sur les rapports des pouvoirs publics, qui dispose que les ministres peuvent se faire assister devant les deux Chambres, par des commissaires désignés pour la discussion d'un projet de loi déterminé,

« Décrète :

« Art. 1^{er}. — M. Lesperon, contrôleur général de 2^e classe de la marine, est désigné, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister le ministre de la marine au Sénat, dans la discussion du budget de la marine pour l'exercice 1914.

« Art. 2. — Le ministre de la marine est chargé de l'exécution du présent décret.

« Fait à Paris, le 25 juin 1914.

« R. POINCARÉ.

« Par le Président de la République :

« Le ministre de la marine,

« GAUTHIER. »

La parole est à M. Gaudin de Villaine.

M. Gaudin de Villaine. Messieurs, je désire traiter ici, et aussi brièvement que possible, une question capitale pour nos flottes : leur offensive et leur protection.

Ces quelques pensées, je désire les soumettre à M. le ministre de la marine, mais aussi et surtout à la haute compétence du conseil supérieur de la marine.

La conception de tous les maîtres de la guerre, sur mer comme sur terre, semble être de vouloir obtenir des succès décisifs, en utilisant ou faisant naître les circonstances favorables pour faire le plus de mal possible à l'adversaire en subissant soi-même le moins de pertes possible. Pour utiliser ces circonstances, il faut déterminer le moment où l'on peut lancer le plus de forces groupées possible contre le point faible de la masse principale ennemie, c'est-à-dire qu'il faut être renseigné sur l'adversaire le plus exactement qu'il se peut. La bataille est un acte trop important pour être laissé au hasard ; il faut, pour la livrer à bon escient : 1^o connaître l'ennemi, 2^o s'efforcer qu'il ne vous connaisse pas.

Dire qu'un organe d'éclairage est bon pour une marine riche et qu'une marine moins nombreuse doit s'en passer constitue une hérésie : c'est au contraire pour le plus faible qu'il est le plus indispensable d'être renseigné, car, pour le plus faible, un échec résultant d'un manque d'éclairage peut tourner au désastre.

Messieurs, l'éclairage stratégique consiste à rechercher l'ennemi, à refouler ses bâtiments légers pour arriver au gros, à garder le contact.

On lance en avant des bâtiments légers, petits croiseurs, grands torpilleurs rapides — si l'état de la mer leur permet d'utiliser leur vitesse — paquebots mobilisés, qui découvrent l'ennemi. Ces petits bâtiments, même les croiseurs protégés, sont impuissants à refouler le rideau des éclaireurs adverses, ou à le tourner. Il faut qu'ils soient soutenus par une masse importante, rapide, bien armée ; c'est elle qui fera la trouée dans le système de sûreté ennemi, qui parviendra jusqu'à la vue du gros corps de bataille ennemi et s'y maintiendra pour rensei-

gner son propre corps de bataille et l'amener au contact afin de livrer le combat qu'il cherche. Nos croiseurs cuirassés actuels ne peuvent remplir ce rôle contre une flotte moderne : bâtiments hybrides, ils n'ont avec les cuirassés qu'une différence de vitesse faible ou nulle et ils n'ont que des canons de faible calibre. Le bâtiment nécessaire pour remplir ce rôle est le croiseur de bataille, vrai bâtiment de combat, filant 6 à 8 nœuds de plus que les cuirassés contemporains, ayant moins de canons pour rester dans les tonnages acceptables, mais ayant des canons de gros calibres comme les cuirassés, pour ne pas être obligé de prendre la fuite, dès que l'un de ceux-ci paraît à l'horizon.

La contre-partie est vraie : le belligérant qui veut momentanément échapper à la surveillance des éclaireurs ennemis aura besoin du même bâtiment rapide et puissamment armé.

C'est là la leçon de l'histoire : les anciennes flottes composaient leurs corps d'éclairage, non seulement de frégates, mais encore de vaisseaux de ligne choisis parmi les plus rapides de l'armée.

C'est la leçon de toutes les manœuvres de ces dernières années, qu'elles soient françaises, anglaises ou allemandes.

C'est la leçon de l'histoire contemporaine. C'est l'application de ces principes qui permit à Togo d'amener au bon moment toutes ses forces sur le champ de bataille de Tsushima, après avoir accroché Rodjestvensky. C'est la méconnaissance des mêmes principes qui valut à ce dernier de donner comme un aveugle dans le filet tendu à loisir et soigneusement par Togo. (*Très bien ! à droite.*)

Messieurs, que sera l'éclairage tactique ?

Si l'on veut diriger le combat et non le subir, c'est-à-dire si l'on veut fermement le succès, il faut, avant d'agir, savoir ce qu'on veut faire, avoir un plan d'attaque ; il faut, non seulement orienter ses forces, mais encore donner à chaque point de son front la force qui convient pour obtenir l'effet décisif au point choisi. Le décret sur le service des armées en campagne s'exprime ainsi :

« Pour vaincre l'ennemi, il n'est pas nécessaire de détruire successivement tous ses éléments. La destruction soudaine, au moment voulu, d'une partie de ses forces suffira généralement pour briser sa volonté. Être le plus fort au point et au moment voulu, tel paraît être le secret du succès. »

Donc, importance du plan. Pour pouvoir en faire un, il faut connaître la situation de l'ennemi au moment de l'aborder. Il faut donc que le corps d'éclairage tienne le contact jusqu'au bout. Il sera très avantageux qu'il oblige l'ennemi à se déployer de bonne heure. Il faut qu'il soit assez fort pour que l'ennemi soit obligé de compter avec lui ; il faut qu'il soit constitué de croiseurs de bataille.

Inversement, l'armée dépourvue de croiseurs de bataille sera manœuvrée par l'ennemi sans pouvoir rien faire ni voir, si l'ennemi possède ces bâtiments.

Mais examinons la masse de manœuvre au combat.

Le facteur capital de l'attaque principale sera la vitesse qui permettra d'amener le plus de forces possible au point décisif. Pour frapper le coup de massue, il faut des bâtiments qui soient notablement plus rapides que le corps de bataille et qui soient armés comme lui de gros canons : ce sont les croiseurs de bataille.

Exemple de Kamimura à Tsushima : son escadre de six croiseurs cuirassés (assez armés pour jouer par rapport aux cuirassés russes le rôle dévolu aux croiseurs de bataille par rapport aux cuirassés modernes) est la masse de manœuvre de Togo. Par trois fois, Kamimura rattrape les Russes

qui se dérobent dans la brume, et, les gagnant de vitesse, les ramène malgré eux sur les cuirassés plus lents de Togo. (*Très bien ! très bien !*)

Et voici, messieurs, la conclusion de ces observations : importance capitale de la vitesse dans l'éclairage et au combat ; mais cette vitesse n'a de valeur que si elle sert à transporter des canons assez gros pour faire du mal aux bâtiments de ligne, assez protégés pour n'être pas démontés aux premiers coups reçus ; en un mot, si on la place sur des croiseurs de bataille. Pour solutionner complètement le problème de l'éclairage, il faudra leur adjoindre un certain nombre de bâtiments spéciaux ; mais l'échelon de bâtiments le plus important à posséder et à acquérir avant les autres, c'est celui des croiseurs de bataille ; seuls ils peuvent procurer la sûreté envisagée dans son sens général qui consiste à donner les délais nécessaires pour une bonne manœuvre stratégique ou tactique, à assurer la liberté d'action ; après avoir assumé ce rôle, ils présentent sur les autres éclaireurs l'avantage de devenir au combat une force importante et que sa vitesse rend précieuse pour porter le coup décisif au bon endroit.

Toutes les marines l'ont compris depuis Tsushima (1905) où commence en même temps l'ère des dreadnought et celle des croiseurs de bataille.

Le tableau ci-après donne les caractéristiques des croiseurs de bataille mis en chantiers jusqu'en 1913 inclusivement. Il permet de constater qu'en général, par rapport aux cuirassiers contemporains, le croiseur de bataille possède :

- 1° Un tonnage comparable ;
- 2° 6 à 8 nœuds de plus ;
- 3° Soit le même nombre de canons d'un calibre inférieur, tout en restant comparable comme efficacité (30 ou 34 au lieu de 38), soit le même calibre d'artillerie, mais 1/4 ou 1/3 de pièces en moins.

Mais, messieurs, examinons rapidement les cuirassés et croiseurs de bataille mis en chantiers depuis l'ère des dreadnought (1905) par l'Angleterre, l'Allemagne, le Japon, la Russie jusqu'en 1913 inclusivement.

Les Etats-Unis et la France n'ont pas encore mis en chantier de croiseurs de bataille ; les petites marines de l'Italie et de l'Autriche non plus.

Pendant ces neuf années, l'Angleterre a mis en chantier 27 cuirassés proprement dits de 18,000 à 27,000 tonnes, de 21 à 22 nœuds. Le dernier type (*Royal-Sovereign*) est armé de 8 canons de 38 centimètres et de 16 de 15 centimètres.

Pendant la même période, elle a mis en chantier les croiseurs de bataille suivants : 1906, 3 *Invincible* : 17,000 tonnes, 25 nœuds, 8 canons de 30 centimètres, 16 de 10 centimètres.

1909, *Indefatigable* : 19,000 tonnes, 25 nœuds, 8 canons de 30 centimètres, 20 de 10 centimètres.

1909, *Lion* : 26,000 tonnes, 28 nœuds, 8 canons de 34 centimètres, 20 de 10 centimètres.

1910, *Princess Royal* : 26,000 tonnes, 28 nœuds, 8 canons de 34 centimètres, 20 de 10 centimètres.

1911, *Queen Mary* : 26,000 tonnes, 28 nœuds, 8 canons de 34 centimètres, 20 de 10 centimètres.

1912, *Tiger* : 28,000 tonnes, 30 nœuds, 8 canons de 34 centimètres, 20 de 10 centimètres.

De plus : 2 bâtiments du type *Indefatigable*, au titre des marines de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

Soit : 8 + 2 croiseurs de bataille pour 27 cuirassés.

En Allemagne, toujours pendant la même période (bâtiments type dreadnought), on comptait :

Cuirassés : 19 de 18,000 à 27,000 tonnes, de 19, 5 à 23 nœuds.

Le dernier type (*Ersatz-Wörth*) est armé de 8 canons de 33 centimètres et 16 de 15 centimètres.

Croiseurs de bataille :

1908, *Von der Tann* : 19,000 tonnes, 25 nœuds, 8 canons de 28 centimètres, 10 de 15 centimètres.

1909, 2 *Moltke* : 22,000 tonnes, 28 nœuds, 10 canons de 28 centimètres, 12 de 15 centimètres.

1910, *Seydlitz* : 22,000 tonnes, 28 nœuds, 10 canons de 28 centimètres, 12 de 15 centimètres.

1911, *Derflinger* : 23,000 tonnes, 28 nœuds, 8 canons de 30 centimètres, 12 de 15 centimètres.

1912, *Lützow* : 28,000 tonnes, 28 nœuds, 10 canons de 30 centimètres, 12 de 15 centimètres.

1913, *Ersatz-Herla* : 28,000 tonnes, 28 nœuds, 10 canons de 30 centimètres, 12 de 15 centimètres.

Soit : 7 croiseurs de bataille pour 19 cuirassés.

Au Japon, on comptait : 5 cuirassés (dreadnought) de 19,000 à 30,000 tonnes, de 20 à 22 nœuds.

Le dernier type (*Fuso*) est armé de 12 canons de 35 centimètres et 16 de 15 centimètres.

Croiseurs de bataille :

1911, 2 *Kongo* : 28,000 tonnes, 27 nœuds, 8 canons de 35 centimètres, 16 de 15 centimètres.

1912, 2 *Kongo* : 28,000 tonnes, 27 nœuds, 8 canons de 35 centimètres, 16 de 15 centimètres.

Soit : 4 croiseurs de bataille pour 5 cuirassés.

En Russie, il y avait 4 cuirassés de 23,000 tonnes, 23 nœuds, 12 canons de 30 centimètres, 16 de 14 centimètres.

Croiseurs de bataille :

1912, 4 *Borodino* : 28,000 tonnes, 26,5 nœuds, 9 canons de 34 centimètres, 20 de 14 centimètres.

Soit : 4 croiseurs de bataille pour 4 cuirassés.

Mais quelle est la situation de la marine française au point de vue de l'éclairage ?

Le corps d'éclairage de la marine française comprend, à l'heure actuelle :

	Mise en chantier	Déplacement	Vitesse nœuds	Armement
2. <i>Quinet</i> ...	1905-1906	14,000	23	XIV-19 c/m.
2. <i>Renan</i> ...	1903-1904	13,000	23-22	IV-19 XII-16
3. <i>Gambetta</i> .	1901-1903	12,400	22	IV-19 XVI-16
4. <i>Gloire</i> ...	1899-1901	10,000	21	II-19 VIII-16
3. <i>Gueydon</i> .	1897-1899	9,500	21	II-19 VIII-16
3. <i>Dupleix</i> ..	1899	7,700	21	VIII-16

Total : 17 croiseurs cuirassés, sans compter 4 autres congénères démodés, sans valeur militaire, qui ne servent plus que dans les écoles et comme stationnaires dans la Méditerranée. Aucun de ces bâtiments n'a la vitesse d'un éclaireur, d'autant que plusieurs d'entre eux, construits peu solidement, ont perdu leur vitesse d'essai ; aucun n'a de valeur comme bâtiment de combat, n'ayant que des canons de faible calibre. Ajoutons que les 10 plus anciens, pour diverses raisons, ne sont actuellement guère bons qu'à être envoyés en consommation aux colonies.

On peut leur adjoindre 2 croiseurs non cuirassés de 8,000 tonnes et 23 nœuds et 1 de 6,000 tonnes et 20 nœuds.

Notons que les cuirassés, type *Jean-Bart*, filent 21 nœuds.

Quant aux petits éclaireurs, que nous possédions jadis en assez grand nombre, ils ont disparu, pour la plupart ; ceux qui restent sont moins rapides que les cuirassés récents, ils sont à bout de bord, bons seule-

ment à être envoyés dans les pays non civilisés.

Sans vitesse, sans armement, ni éclaireurs légers rapides, ni bâtiments de combat, nos croiseurs cuirassés constituent une flotte hybride, incapable de rendre des services en rapport avec son tonnage; poids mort dont nous sommes redevables aux théoriciens (non marins) de la guerre de course telle qu'on se la représente dans les romans d'aventures. (*Approbaton sur divers bancs.*)

Mais quelle est la situation faite par la loi navale à notre marine.

La loi navale relative à la constitution de la flotte, du 30 mars 1912, s'est préoccupée de la question de l'éclairage dont toutes les manœuvres navales de ces dernières années a révélé l'insuffisance inquiétante. La loi ne nomme pas les croiseurs de bataille : elle parle seulement, d'une part, de 10 éclaireurs d'escadre, d'autre part, de 10 bâtiments pour divisions navales lointaines.

Prudemment, le législateur n'a pas voulu engager l'avenir, si variable en constructions navales, par un texte trop précis. Mais on trouve sa pensée dans les discussions qui eurent lieu devant les Chambres et, en particulier, dans le rapport présenté à la Chambre des députés par M. Nail.

1° A propos des éclaireurs d'escadre.

« Nous serons amenés à construire des bâtiments du même genre (M. Nail parle ici des croiseurs légers non cuirassés étrangers) réalisant de grandes vitesses et destinés, non pas à prendre le contact, mais à éclairer les escadres de ligne, en s'appuyant sur les croiseurs cuirassés.

« On remarquera, au tableau annexe, que les éclaireurs futurs sont prévus pour une dépense de 25 millions. L'Edgar-Quinet et le Waldeck-Rousseau, nos plus récents croiseurs, coûtent chacun 35 millions. Cette différence, apparaissant sans commentaires, signifie que le conseil supérieur réserve à plus tard la fixation du type qui restera probablement d'un tonnage inférieur à celui des bâtiments utilisés actuellement comme éclaireurs.

Nous nous empressons d'ajouter qu'il ne s'agit que d'une probabilité. En matière de constructions navales, il est impossible de dire ce que réserve un avenir, même prochain. Peut-être, avant 1918, date prévue pour les nouveaux éclaireurs, le conseil supérieur préconisera-t-il de nouveau les grands croiseurs cuirassés. » (Ici M. Nail indique les caractéristiques des croiseurs de bataille anglais et allemands.)

« En tout cas, si l'on revient à ce genre, cela ne rendra pas inutiles les éclaireurs prévus. Les deux types peuvent coexister : l'un est un cuirassé à grande vitesse, fortement protégé et armé; l'autre est une unité du plus petit modèle, très rapide, avec un armement d'artillerie moyenne seulement. Le premier reste destiné au combat, le second est exclusivement affecté au service d'éclaireur.

« Avec le Gouvernement, nous estimons que la question ne se pose pas d'une façon urgente. Il faut sérier les efforts. Notre flotte de croiseurs est comparativement supérieure à notre flotte de cuirassés; c'est celle-ci qu'il convient de mettre en état d'abord. »

Voilà qui explique les mises en chantier de ces dernières années; la France est handicapée par sa flotte de croiseurs cuirassés construits aux dépens des vrais bâtiments de combat; elle n'a plus un nombre suffisant de ces derniers; comme il faut parer au plus pressé, on utilisera, vaille que vaille, les croiseurs cuirassés comme éclaireurs et on rattrapera le temps perdu pour les cuirassés.

Voici les cuirassés mis en chantier par la France depuis l'ère des dreadnought :

1904-01-05. Il n'y a pas eu de mise en chantier.

1907. 3 *Danton*, 18,000 tonnes, 19 nœuds, 4 canons de 30 centimètres, 12 de 24 centimètres.

1908. 3 *Danton*, 18,000 tonnes, 19 nœuds, 4 canons de 30 centimètres, 2 de 24 centimètres.

1909. Pas de mise en chantier.

1910. 2 *Jean-Bart*, 23,500 tonneaux, 21 nœuds, 12 canons de 30 centimètres, 22 de 14 centimètres.

1911. 2 *Jean-Bart*, 23,500 tonneaux, 21 nœuds, 12 canons de 30 centimètres, 22 de 14 centimètres.

1912. 3 *Bretagne*, 23,500 tonneaux, 21 nœuds, 10 canons de 34 centimètres, 22 de 14 centimètres.

1913. 4 *Normandie*, 25,000 tonneaux, 21 nœuds, 12 canons de 34 centimètres, 24 de 14 centimètres.

Pour mémoire :

1914. 1 *Bearn*, 25,000 tonneaux, 21 nœuds, 12 canons de 34 centimètres, 24 de 14 centimètres.

1915. Probablement 4 *Lyon* : 28,000 à 30,000 tonneaux, 16 canons de 34 centimètres, 24 de 14 centimètres.

Soit, pour la période de 1905 à 1913 : 17 cuirassés et pas d'éclaireurs.

2° On trouve plus loin, toujours dans le rapport de M. Nail :

« ... Il ne s'est pas agi, en dressant le programme naval, de déterminer un maximum qui puisse faire obstacle au développement ultérieur de la marine nationale, mais de fixer au contraire le minimum que nous voulons atteindre. Si les circonstances l'exigent, le Gouvernement devra proposer au Parlement le vote d'actes additionnels. C'est dans cet esprit que la commission a adopté les effectifs prévus au projet ».

— Et, encore à propos des 10 bâtiments pour divisions navales lointaines :

« Nous croyons traduire la pensée du Gouvernement en disant qu'il s'agit d'une catégorie hors programme, d'une provision de besoins futurs, rappelés en vue du programme, qui fera suite à celui que nous élaborons. C'est un cadre à remplir plus tard. »

Ces extraits montrent amplement quelle était la pensée du législateur; son attention avait été attirée sur la question de l'éclairage et sur la réalisation de cet éclairage par les grands croiseurs de bataille aussi bien que par des éclaireurs proprement dits, et il prévoyait l'éventualité de la construction de ces grands bâtiments. Il comptait les faire entrer au besoin dans la catégorie des 10 bâtiments pour divisions navales lointaines, par analogie avec ce que font les marines anglaise et allemande.

Or, il semble qu'il serait temps de réaliser ces grands croiseurs de bataille. Plus nous allons, plus s'accroît la non-valeur de notre corps d'éclairage par rapport à celui de nos voisins; plus, par contre, se comble notre déficit en cuirassés de ligne.

De plus, ce type de bâtiment sera nouveau en France; sa mise au point demandera quelques tâtonnements. Ne serait-il pas prudent de commencer cette expérience sans tarder? A attendre plus longtemps, nous risquerions d'être obligés de construire d'un coup toute une série de navires de ce type; et si, faute de données initiales, le premier résultat était malheureux, l'expérience nous coûterait cher, portant sur un grand nombre d'unités à la fois.

Enfin il faut considérer les à-coups dans la production de nos arsenaux et de notre industrie qui résulteraient de l'application littérale de l'état A annexé à la loi, dans lequel les éclaireurs ne seraient pas de grands bâtiments de combat.

Il a été expliqué plus haut comment il n'y aurait pas de mise en chantier de grande

unité dans les années 1916, 1918, 1919, 1920, 1921, 1922. Plus de travail dans les arsenaux et à l'industrie, après une période d'activité telle que nous n'en avions jamais encore vue dans nos chantiers et qui a nécessité un grand renforcement d'outillage; que deviendrait toute cette main-d'œuvre inutilisée? Il en résulterait une crise considérable, qu'on ne pourra pas admettre. Comme il a été dit au cours des discussions devant les Chambres, toute accélération du programme naval équivaut à une augmentation.

En fait, on sera moins conduit à une augmentation du programme naval qu'à une réalisation complète de la pensée du législateur qui, pressant les nécessités de l'avenir, l'avait réservé; il avait admis l'éventualité des grands éclaireurs unités de combat et avait admis implicitement que c'est à eux que serait appliquée la rubrique « bâtiments pour divisions navales lointaines ». Puisqu'on sera amené à dépasser les dix-sept mises en chantier de grandes unités prévues à l'état A, il serait opportun de construire ces grandes unités rapides et puissantes nécessaires pour constituer une armée navale solidement organisée. (*Très bien! très bien! à droite.*)

Enfin, messieurs, je terminerai en examinant ce qui a été fait pour l'éclairage depuis la promulgation de la loi.

Depuis lors, il n'a pas été demandé de crédits pour éclaireurs avant le gouvernement de M. Baudin; celui-ci a déposé une demande de crédits pour construire des éclaireurs de 6,000 tonnes et 27 nœuds. Ce type n'a pas rallié les suffrages unanimes. Certains hommes de métier jugent, d'après l'expérience du *Jurien-de-la-Gravière*, que 6,000 tonnes ne suffisent pas pour nous assurer, par temps un peu dur, la qualité essentielle de l'éclaireur, la vitesse. Ils se sont donc élevés contre ce type de bâtiment trop petit pour rendre les services qu'on est en droit d'attendre d'un éclaireur. Il est probable qu'un type de 8,000 à 10,000 tonnes suffirait comme éclaireur, en dehors, bien entendu, des croiseurs de bataille.

Depuis lors, à la suite d'une réunion du conseil supérieur de la marine (dont l'avis n'a pas transpiré), le successeur de M. Baudin a demandé au Parlement l'autorisation de mettre en chantier des « conducteurs d'escadrille » de 4,500 tonnes et 29 nœuds.

Il importe de ne pas laisser s'établir d'équivoque. Ces bâtiments peuvent être excellents pour conduire à l'ennemi des escadrilles de sous-marins et fuir dès qu'ils les auront amenées au contact; mais ils ne sauraient aucunement, sauf circonstances exceptionnelles, être considérés comme éclaireurs. Bons pour accompagner les sous-marins de 400 à 1,000 tonnes, ils seraient incapables de suivre les escadres de ligne, encore moins de les précéder en éclairage à grande vitesse : les Anglais viennent d'en faire l'expérience avec leurs « scouts » qui, à en croire certains de leurs officiers qui les ont vus à l'œuvre, ne valent rien à la mer dans ce rôle trop au-dessus de leurs forces.

Que l'on construise donc des « conducteurs d'escadrilles » de 4,500 tonnes et 29 nœuds; il est très possible que le besoin s'en fasse sentir pour utiliser les qualités offensives réelles de nos sous-marins récents. Mais qu'il soit bien entendu que la question de l'éclairage des escadres restera entière, après comme avant.

Il est urgent de commencer bientôt la construction de croiseurs de bataille; qu'on les échelonne de façon à boucher les trous des années où aucune mise en chantier importante n'est prévue. Après, quand on aura paré au plus pressé, on pourra s'acquiescer des croiseurs légers.

Un éclairage bien compris caractérise les armées énergiques et fortes, celles qui veulent conduire les événements et non les subir. L'élément vital de l'éclairage est le croiseur de bataille, le bâtiment rapide et puissant qui, après avoir accroché l'ennemi et amené le corps de bataille au contact, sera encore capable d'assurer au combat, sous l'impulsion d'un chef énergique et hardi, un rôle important, peut-être décisif.

Parmi les croiseurs de bataille les plus récents, créés par les marines étrangères de premier rang, soit celles de l'Angleterre, de l'Allemagne, du Japon et de la Russie, le meilleur type paraît être le *Tiger* (anglais).

Sa longueur est de 216 mètres, sa largeur de 26 m. 10, son tirant d'eau 9 mètres, son déplacement de 30,000 tonnes, sa puissance motrice de 100,000 chevaux pour donner une vitesse de 30 nœuds. Son approvisionnement normal, en charbon 1,000 tonnes, maximum 3,500 tonnes. Son armement comprend 8 canons de 34 centimètres, 13 de 15 centimètres, 3 tubes lance-torpilles sous-marins.

Tel est, je le répète, le type d'offensive navale que notre flotte de demain devra posséder.

Jé m'excuse, messieurs, d'avoir aussi longuement retenu l'attention du Sénat. (*Dénégations.*) Mais la question des croiseurs de bataille est capitale pour nos flottes de guerre; sans eux, il n'est ni offensive, ni sécurilé, c'est-à-dire que, là encore, ce seraient nos millions jetés dans le néant. (*Applaudissements.*)

M. Emile Chautemps, rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur du budget de la marine.

M. le rapporteur. Messieurs, les dépenses navales de la France, y compris les crédits hors budget et les crédits supplémentaires, s'élèveront, pour le présent exercice, au chiffre énorme de 650 millions.

Elles auront doublé en six ans. Cette progression, qui est vraiment impressionnante, va-t-elle continuer?

Ces sacrifices, qui sont considérables, ont-ils du moins assuré à notre pays la sécurité totale de ses frontières de mer?

Telles sont les deux questions qui s'imposent impérieusement à notre attention et sur lesquelles il a paru à votre commission des finances que son rapporteur du budget de la marine devait vous apporter des précisions.

Je me suis attaché, messieurs, à établir le total des dépenses de tout ordre (constructions, personnel, entretien, réparations), qui résulteront de l'exécution stricte du programme naval. Et comme, d'autre part, de la comparaison que nous ferons entre nos forces navales de la Méditerranée et les flottes réunies de l'Autriche et de l'Italie, nous devons conclure à la nécessité urgente d'un accroissement du programme naval de 1912, j'ai refait les mêmes calculs en me plaçant au point de vue d'une flotte, non plus de 28 mais de 33 cuirassés.

Est-il besoin, messieurs, de vous rappeler que l'objectif principal de notre politique navale est de nous assurer, pour nous et nos alliés, la maîtrise de la Méditerranée; et est-il besoin de vous rappeler que cette maîtrise, nous devons nous l'assurer, coûte que coûte, par une supériorité décisive sur les flottes combinées de l'Autriche et de l'Italie?

La répartition des forces navales dans cette mer que nous aimons à appeler le grand lac français préoccupe nos voisins d'outre-Rhin. Il y a quelques jours, on pouvait lire ces quelques lignes d'un haut intérêt dans la *Berliner Zeitung am Mittag*: « Pour nous aussi, il est très important de savoir comment les forces navales se parta-

geront dans la Méditerranée. Si la suprématie navale reste aux flottes réunies de l'Autriche et de l'Italie, nous pourrions, même au cas où les côtes allemandes seraient bloquées, faire venir par Trieste les céréales nécessaires pour l'entretien de notre peuple et de notre armée, ainsi que les matières premières dont notre armée a besoin. »

Les Allemands envisagent donc la possibilité du blocus de leurs côtes par les flottes britannique et russe, et ils voudraient pouvoir compter sur les ports italiens et autrichiens de la Méditerranée, sur celui de Trieste principalement, pour se ravitailler en matières premières et en denrées et pour exporter les produits de leurs usines.

Pays plus industriel qu'agricole, de beaucoup moins bien équilibré que la France, l'Allemagne bloquée ne pourrait soutenir, sous peine de désastres économiques très graves, une guerre de longue durée.

Souvenez-vous d'Agadir, de l'émotion qui secoua l'Empire, des ruines qui s'accumulèrent en quelques jours dès que l'Angleterre se fut placée aux côtés de la France. Nous avons pu voir par là quel trouble profond jetterait dans ce pays l'état de guerre déclarée avec la Triple-Entente.

La maîtrise de la mer, en mettant la Triple-Alliance dans l'obligation — difficile à réaliser, on en conviendra, — de réduire à sa merci, en quelques semaines, des puissances telles que la France et la Russie, devient ainsi, même sur terre, un facteur important de résistance et finalement de victoire.

C'est là, messieurs, que réside l'intérêt capital qui s'attache à la suprématie navale de la Triple-Entente. Sans doute la possibilité de communiquer librement avec nos colonies, notamment avec l'Afrique du Nord, constitue pour nous un avantage infiniment précieux. C'est un avantage secondaire cependant par rapport au premier.

Mais cette suprématie décisive qui nous permettrait d'avoir raison dès les premiers jours de la guerre des flottes combinées de l'Italie et de l'Autriche, la possédons-nous dès aujourd'hui? Si nous la possédons aujourd'hui la posséderons-nous encore dans quelques années, plus précisément en 1920, à l'achèvement du programme naval?

Mes réponses à ces deux questions seront très nettes; je répondrai: « Oui, pour le présent; non, bien certainement non pour 1920. »

Au 1^{er} janvier 1915, notre flotte de la Méditerranée sera sensiblement équivalente comme matériel aux flottes réunies de l'Italie et de l'Autriche; plutôt inférieure comme cuirassés.

Nous trouverons dans la supériorité du tonnage et de l'armement de nos croiseurs cuirassés — unités démodées, j'en conviens, monsieur Gaudin de Villaine, mais non dépourvues de valeur militaire — l'avantage qui rétablira l'équivalence du matériel. Il ne nous reste en définitive que la seule mais importante supériorité de l'unité de commandement et de l'entraînement en commun dès le temps de paix, supériorité que notre état-major général juge devoir suffire à nous assurer la prépondérance dans la Méditerranée.

M. de Lanessan est moins optimiste. Dans l'exposé de sa proposition de loi tendant à faire accroître notre flotte de huit cuirassés, il nous voit dès maintenant en état d'infériorité vis-à-vis de nos rivaux de la Méditerranée. Dans mon précédent rapport sur le budget, je me suis attaché à démontrer son erreur. Mais tous, malheureusement, sont d'accord pour dire qu'en 1920, si nous nous en tenons au programme naval, notre situation sera mauvaise.

Voici comment s'exprime une importante

revue anglaise: *The naval and military Record*, à la date du 19 octobre 1912:

« La suprématie française en Méditerranée, que les ministres de la République ont proclamée maintes fois être une question de vie ou de mort pour le pays, est en train de disparaître. »

Messieurs, il n'est point nécessaire d'être un grand stratège maritime pour se faire, par soi-même, une opinion sur cette grave question. Voici comment, en ce qui me concerne, j'ai procédé.

Puisque, dans le combat naval, les flottes ennemies marcheront vraisemblablement sur deux lignes parallèles distantes l'une de l'autre de 6, 8, 10 kilomètres et même plus, je me suis appliqué à composer les deux lignes française et austro-italienne, en plaçant, en face de chaque division ennemie, une division française composée d'un nombre égal des unités s'en rapprochant le plus, comme âge, tonnage et armement; et lorsque j'eus ainsi aligné face à face toutes les divisions similaires des deux lignes en présence, je constatai qu'il nous manquerait, en 1920, quatre superdreadnoughts pour faire face à une division de quatre de ces formidables unités.

M. le comte de Tréveneuc. Il nous manquera bien d'autres choses dans les Vosges qui seront plus importantes que cela!

M. le rapporteur. Monsieur de Tréveneuc, je suis bien d'avis qu'on fasse dans les Vosges tout le nécessaire; mais il faut défendre la France partout. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

En 1921, le déficit ne sera plus de quatre, mais de cinq superdreadnoughts, parce qu'à cette date entrera dans la flotte italienne un superdreadnought qui aura été mis en chantier en 1918, année pour laquelle nous n'avons aucune construction jusqu'ici inscrite à l'état A de la loi navale.

Ce sont donc cinq unités qui vont nous manquer en 1921. C'est de cinq superdreadnoughts que doit être accrue notre flotte qui sera ainsi portée de 28 à 33 navires, et formera quatre escadres de huit bâtiments de ligne, plus un cuirassé hors rang, non endivisionné, dont nous ferons, à l'instar des Anglais et des Allemands, et suivant une décision récemment prise chez nous-mêmes, un vaisseau amiral, hors rang, pouvant manœuvrer isolément pendant le combat.

M. de Lanessan conclut à huit unités supplémentaires; l'état-major général, à onze; il est vrai qu'il place huit de ces onze unités dans l'océan. Ces chiffres disent assez la modération de mes conclusions.

Pénétré de la nécessité de limiter, dans toute la mesure possible les sacrifices financiers à imposer au pays, j'ai tenu, messieurs, je le répète encore une fois, à m'en tenir à la règle de l'équivalence.

M. Aimond, rapporteur général de la commission des finances. Votre conclusion, mon cher collègue, est qu'il faudra laisser les 125 millions...?

M. le rapporteur. J'aborderai tout à l'heure les conséquences financières de mes conclusions, auxquelles j'eusse pu arriver, vous allez le voir, par une voie différente.

De 1910 à 1920, l'Italie et l'Autriche auront dépensé ensemble, pour leurs constructions neuves, exactement 2 milliards. Nous, si nous nous en tenons au programme naval, nous aurons dépensé seulement de 1,300 à 1,400 millions. Les 600 millions que nous aurons dépensés en moins correspondent exactement aux cinq superdreadnoughts qui feront déficit à notre flotte, ainsi qu'aux unités complémentaires, éclaireurs, destroyers, sous-marins, qui se rattacheraient à ces bâtiments de ligne.

Si je n'avais le souci d'être bref, je ferais passer sous vos yeux des chiffres qui auraient aussi leur enseignement. Vous verriez le budget de la marine italienne s'élever de 152 millions, chiffre de l'exercice 1908-1909, à 253 millions pour 1914-1915, à 304 millions même, si l'on y ajoute les 50 millions que le ministre des finances est autorisé à prélever sur les exercices futurs. Le budget italien, comme le nôtre, a donc doublé en six ans, et le budget naval autrichien aura presque triplé dans le même laps de temps : de 89,842,000 fr. en 1910, il a passé à 190 millions en 1912; il dépasse 125 millions pour les six premiers mois de 1914. Tout indique que ces puissances sont résolues à pousser plus loin leur effort maritime.

Dans le projet de budget pour 1914-1915, le gouvernement italien exprime en effet l'espoir qu'à partir de l'exercice 1917-1918 — vous savez qu'en Italie les exercices chevauchent d'une année sur l'autre — il pourra mettre régulièrement en chantier un superdreadnought et les bâtiments secondaires s'y rattachant. L'Autriche, bien que la mobilisation de 1913 l'ait financièrement très éprouvée, a pris une décision analogue. Il en résulte que, deux unités étant mises en chantier tous les ans par l'Autriche et par l'Italie, cela fera, au bout de dix-sept ans, pour les flottes combinées de ces deux pays, 34 cuirassés.

Toutes les marines, en effet, semblent aujourd'hui d'accord pour retirer du service les cuirassés arrivés à l'âge de vingt ans, comptés à dater de leur mise en chantier; la durée de leur construction étant de trois ans, la vie en service n'est que de dix-sept ans.

Au bout de dix-huit ans doit donc entrer en service l'unité de remplacement. Or deux unités par an, cela fait 34 cuirassés au bout de dix-sept ans, ai-je dit, et j'ai conclu pour la France à une flotte de 33 bâtiments de ligne. Vous voyez encore, par cette argumentation un peu détournée, que le chiffre de 28 cuirassés du programme est inférieur aux réalités nécessaires. Il correspond à la mise en chantier tous les ans de 1 unité et 54 centièmes d'unité.

Ainsi, par quelque côté que l'on examine la question, que l'on fasse la comparaison des flottes au point de vue du nombre des unités ou au point de vue des dépenses budgétaires, ou encore du taux annuel de l'échelonnement des mises en chantier, toujours on arrive à constater un manque de cinq à six superdreadnoughts.

Vous voyez, messieurs, que, dans cette course à l'abîme, ce n'est point nous qui menons le train : dans le Nord, c'est l'Allemagne qui menace la suprématie navale de l'Angleterre, et notre puissante amie, qui considère que c'est, pour elle, une question de vie ou de mort de conserver la prépondérance maritime, se borne, pour tout programme, à mettre seize unités en chantier pour dix constructions allemandes.

Dans la Méditerranée, c'est l'Italie qui nous entraîne; financièrement plus puissante que l'Autriche, c'est moins contre nous que contre les agressions éventuelles de son alliée qu'elle tient à être forte sur mer.

M. Gaudin de Villaine. Soyez tranquille, elles s'entendront contre nous.

M. le rapporteur. Vous avez raison, mon cher collègue; les deux flottes rivales se réuniront un jour contre nous et c'est finalement à nous que l'effort suprême est imposé.

Nous ne pouvons, d'ailleurs, pas échapper, messieurs, à la révision du programme naval parce que la loi de 1912 n'a pas prévu de mises en chantier au delà de 1917, et que l'on arrive ainsi à une sorte

de lacune, de trou entre l'achèvement du dernier des cuirassés du programme et la mise en chantier du premier des cuirassés de remplacement.

L'article 2 de la loi navale qui fixe à vingt ans l'âge des cuirassés, complé, je le répète, à partir de la mise en chantier, fait une exception pour les *Patrie* qui, d'après la loi navale, ne devront être remplacés qu'au bout de vingt-cinq ans. (*Bruit sur quelques bancs.*)

Mais, messieurs, ces conversations privées...

M. le comte de Tréveneuc. Ce que vous dites est très intéressant.

M. l'amiral de la Jaille. Je pourrais même dire que c'est palpitant, et je prie mes collègues de vouloir bien écouter.

M. le rapporteur. Dites cela surtout à l'un de vos collègues de droite, monsieur l'amiral, car le Sénat, et je l'en remercie, m'écoute avec beaucoup d'attention.

M. le comte de Tréveneuc. Je ne suis pas tout à fait de votre avis; mais je vous écoute passionnément.

M. d'Estournelles de Constant. Un pareil discours ne peut passer inaperçu.

M. Dominique Delahaye. Mais M. le rapporteur aime à être interrompu; si on l'écoutait trop silencieusement, il croirait qu'on l'entend avec indifférence.

M. le rapporteur. Je m'étonnais, en effet, de n'être pas interrompu par M. Delahaye.

M. Dominique Delahaye. Oh! si vous me l'aviez demandé!... (*Sourires.*)

M. le président. Veuillez continuer, monsieur le rapporteur.

M. le rapporteur. Les *Patrie* du programme de 1900, mis en chantier en 1902 et en 1903, devront être remplacés vers 1926 ou 1927; si je ne précise pas davantage, c'est que la mise en chantier a été très laborieuse et successive, et qu'il m'est bien difficile de dire qu'ils ont été achevés à telle ou telle date; en tous cas, ils ne seront pas remplacés, aux termes de la loi navale, avant 1926 ou 1927. Le dernier cuirassé du programme aura été mis en chantier en 1917, achevé en 1920; pendant quatre ou cinq ans, après le gros effort que nous faisons aujourd'hui, nos arsenaux seraient désertés, les chantiers privés seraient ruinés, si nous ne nous préoccupons pas de combler cette lacune.

Cela ne peut pas être. Quel est le remède à cette situation? Il consiste d'abord à faire rentrer les cinq *Patrie* dans la règle des vingt ans, à leur retirer un privilège injustifié. Nos superdreadnoughts, qui sont le dernier cri de la construction en matière de cuirassés, ne pourront vivre que vingt ans, et les cinq *Patrie*, qui datent de l'ère antérieure à celle des dreadnoughts, qui sont dès maintenant démodés, vivraient vingt-cinq ans! cela n'est pas raisonnable!

Faites-les rentrer dans la règle des vingt ans. Faites qu'ils soient remplacés en 1922 ou 1923, au lieu de l'être en 1926 et 1927. Vous mettriez en chantier leurs remplaçants en 1919 et en 1920. Les *Danton* suivront.

Tout à l'heure, au milieu des interruptions qui portaient de divers côtés, j'ai commis une omission. Les *Patrie-République* doivent durer vingt-cinq ans. Les *Danton* qui ont été mis en chantier cinq ans plus tard, mais qui doivent durer cinq ans de moins, devraient être remplacés au même moment, si bien qu'après quatre ou cinq ans pendant lesquels les arsenaux seront vides, vous aurez tout d'un coup onze mises en chantier portant sur un ou deux exercices.

Tout cela n'est pas possible; il faut y remédier. Le remède, c'est de faire rentrer,

comme je le disais, les *Patrie* dans la règle des vingt ans; on mettra leurs remplaçants en chantiers en 1919 et en 1920, les *Danton* suivront, et ainsi la lacune se trouvera comblée.

Quant aux exercices de 1916 et de 1918, pour lesquels aucune inscription n'est prévue au programme, vous leur affecterez à chacun deux superdreadnoughts; avec l'unité que vous avez déjà gagnée par les modifications apportées précédemment à l'échelonnement prévu à l'état A, vous aurez vos cinq superdreadnoughts supplémentaires qui suffiront à porter la flotte de 28 à 33 unités cuirassées.

Telles sont, messieurs, les conclusions précises en vue desquelles toute mon argumentation est construite.

Mais ces unités supplémentaires, que devront-elles être? Des cuirassés ordinaires ou bien des cuirassés croiseurs, de ces cuirassés qu'on appelle également croiseurs de bataille, cuirassés rapides, et dont a parlé tout à l'heure l'honorable M. Gaudin de Villaine? C'est là, messieurs, une question qui s'impose à nos préoccupations.

La charte de 1912 a délibérément laissé de côté toute une catégorie d'unités. Et c'est précisément de ces unités qu'il n'a pas été question dans le programme naval.

Qu'est-ce que les croiseurs de bataille? Qu'est-ce que les cuirassés rapides? M. Gaudin de Villaine a commis tout à l'heure une confusion, lorsque, à propos du croiseur de bataille, il nous a parlé d'éclairage. Le croiseur de bataille n'est pas un éclaireur.

M. Gaudin de Villaine. C'est un éclaireur offensif.

M. le rapporteur. Je vous demande pardon. Tout bâtiment peut faire à l'occasion de l'éclairage, le cuirassé croiseur plus particulièrement, je le reconnais, mais le croiseur de bataille, que les Allemands appellent « croiseur de ligne », et les Anglais « croiseur de bataille » « battle-cruiser », est un cuirassé qui combat dans la ligne, très fort, mais en même temps très rapide, et qui peut être détaché de la ligne pour une mission tactique sur le champ de bataille. Ce navire a de 28 à 30,000 tonnes, et coûte 90 millions; ce serait beaucoup de sacrifices pour l'éclairage. Ce navire est un bâtiment de combat, non un éclaireur.

M. l'amiral de la Jaille. On ne peut pas essayer des croiseurs de bataille pour l'éclairage.

M. le rapporteur. Bien entendu. Le croiseur de bataille, le cuirassé rapide est un « superdreadnought » au point de vue du tonnage et de l'armement; il dépasse 30,000 tonnes et on le paye 90 millions. C'est un cuirassé dont la vitesse atteint 23 à 30 nœuds. Cette vitesse est obtenue par un léger sacrifice sur la protection. Il faut bien, messieurs, sacrifier quelque chose, car tout bâtiment est un compromis entre des caractéristiques diverses.

Messieurs, nous n'avons pas de ces croiseurs de bataille; nous n'en avons même pas en projet, alors que les Anglais en ont huit en service, un en achèvement, et les Allemands quatre en service, quatre en chantier, deux en projet.

Les avantages que retirera un chef d'armée d'un semblable appoint sont évidents. Les deux flottes rivales combattant sur deux lignes parallèles et en marchant à des vitesses sensiblement égales, ce sera pour le bellicier qui disposera de quelques-uns de ces cuirassés rapides un avantage considérable de pouvoir les détacher sur un point déterminé, vers la tête ou la queue de la ligne ennemie, par exemple, pour barrer le T, suivant le terme consacré, et écraser par un feu convergent les bâtiments de tête ou ceux de queue.

M. Gaudin de Villaine, dans son discours très documenté, rappelait les faits de la guerre de Mandchourie.

En effet, le 10 août 1905, six heures de combat parallèle entre deux flottes cependant de force inégale ont laissé une situation incertaine, tandis qu'à Tsoushima dix minutes de barrage du T ont permis à l'amiral Togo de paralyser la flotte russe. En réalité, c'est de Tsoushima qu'est né le croiseur de bataille.

Il y a donc pour nous un grand intérêt à sacrifier un peu de la longueur de notre ligne pour posséder quelques-unes de ces unités précieuses.

Si l'on nous objectait que ni les Autrichiens, ni les Italiens n'en possèdent dans la Méditerranée, je répondrais que ce ne serait pas une raison suffisante pour nous priver des avantages que l'on pourrait tirer de la possession d'une escadre d'enveloppement.

Et puis, messieurs, êtes-vous bien sûrs que les Italiens n'en posséderont pas bientôt? Savez-vous ce que seront les quatre « Dandolo » que l'Italie doit mettre en chantier dans le courant de 1914?

L'amirauté italienne conserve jalousement secrètes les délibérations du conseil supérieur de la marine et les caractéristiques des quatre « Dandolo ». Nous savons seulement qu'il a fallu allonger les cales de Castellamare et de la Spezzia et les porter à plus de 200 mètres.

Nous savons que la vitesse de 26 nœuds primitivement envisagée, vitesse qui est celle du *Warspite* anglais a été jugée insuffisante. Tout porte donc à croire que les quatre *Dandolo* seront des croiseurs de bataille avec des vitesses de 28 à 30 nœuds comme les plus rapides croiseurs de bataille connus.

Oubliez-vous, messieurs, que les Allemands sont dans la Méditerranée, qu'ils ont pris le port d'Alexandrette pour base depuis un an, qu'ils entretiennent un croiseur de bataille, le *Geben*, avec trois éclaireurs de 30 nœuds? Il est donc indiqué que les quatre superdreadnoughts supplémentaires que j'ai demandé d'ajouter au programme soient des croiseurs de bataille, et qu'on ne se préoccupe pas de la question d'argent, parce que le croiseur de bataille et le cuirassé ordinaire coûteront le même prix.

Evidemment, toutes ces unités dont je demande la construction seront d'un prix élevé. A 3,000 fr. la tonne, 28,000 ou 30,000 tonnes, c'est 90 millions par unité. Et, encore une fois, à chacun des superdreadnoughts correspond un certain nombre d'unités secondaires : éclaireurs et bâtiments de flottille. Puis, les frais de personnel, d'entretien, croissent avec le tonnage. Nous en sommes pour 1914 au chiffre de 650 millions. Que nous réservent les exercices prochains? Je me suis attaché à le prévoir, si tant est qu'on puisse, sur les sables mouvants de la défense maritime, établir des prévisions quelque peu certaines.

Si l'on s'en tenait au programme de 1912, la rétrogradation des crédits commencerait en 1916 et se poursuivrait assez rapidement. Elle se précipiterait même pour arriver très vite à zéro en ce qui concerne non pas le personnel d'entretien, mais celui des constructions neuves. Cela s'explique, le programme terminant ses prévisions en 1917. Nous arrivons ainsi au trou que je signalais tout à l'heure. Ce trou, nous avons proposé de le combler par deux moyens :

1° La mise en chantier de 4 superdreadnoughts supplémentaires en 1916 et 1918, de telle manière qu'avec l'unité déjà gagnée, on puisse, par les modifications déjà apportées dans l'échelonnement de l'état A, porter la flotte à 33 cuirassés ;

2° La mise en chantier anticipée en 1919 et 1920 des remplaçants des *Patric*.

Que deviendra le budget de la marine par l'adoption de ces modifications?

Messieurs, mon étude m'a conduit à pouvoir vous dire qu'il sera possible d'arrêter un mode d'échelonnement des mises en chantier qui permettra de ne pas dépasser le chiffre actuel, c'est-à-dire le chiffre de 1914.

En somme, nos cuirassés supplémentaires et les cuirassés de remplacement des *Patric* viennent combler le trou du programme.

Il n'y aura pas, par comparaison avec le budget de 1914, augmentation de dépenses, il y aura simplement obligation de continuer l'effort actuel. Voilà à quoi vous aboutissez par l'adoption des conclusions que j'ai développées devant vous.

Il est bien évident que ces prévisions peuvent être modifiées par les décisions qui seront prises à l'étranger. Elles ne peuvent pas être atténuées parce que, telles que je vous les ai présentées, elles correspondent à des situations qui sont acquises chez nos rivaux. Elles ne peuvent être qu'aggravées; et la question se pose de savoir lesquels des rivaux en présence seront les premiers obligés de s'arrêter dans cette course à la ruine.

Tout le monde, en effet, a aujourd'hui l'impression que la victoire finale appartiendra à celui qui aura fait fléchir l'adversaire et qui l'aura obligé à se déclarer vaincu, sans combat sanglant, sur le terrain financier.

C'est, par conséquent, un devoir patriotique au premier chef pour ceux qui ont la responsabilité de l'emploi des crédits votés par le Parlement, de leur faire rendre le maximum d'effet utile. On a beaucoup parlé du patriotisme fiscal, il y a aussi un héroïsme budgétaire. Cet héroïsme est devenu aussi indispensable au pays et, en quelque sorte, aussi méritoire quoique moins éclatant, que celui qui se dépense sur les champs de bataille.

Il faut donc que nous sachions d'une façon précise si l'usine navale donne bien tout le rendement que nous sommes en droit d'attendre d'elle. Or, aujourd'hui, personne ne saurait répondre à cette question. Alors que, dans l'industrie, il n'est pas de maison où l'on se contente d'un simple état détaillé des dépenses, dont le directeur ne soit obligé, par des comptes appropriés, de prouver que les dépenses faites ont été utilement faites et qu'elles donnent de bons résultats, la marine, et derrière la marine, le Parlement, se sont contentés jusqu'à ce jour d'un simple relevé des dépenses faites.

Eh bien, il faut organiser, et il en est temps, la comptabilité des résultats. C'est la voie dans laquelle est entré le comité d'examen des comptes des travaux de la marine, que préside avec autorité notre distingué collègue M. Aimond. Ce comité s'efforce de transformer en un compte de gestion le volumineux Livre vert.

Qu'est-ce que le Livre vert? C'est un livre qui a la prétention de vous rendre compte des travaux des arsenaux, ce n'est, en réalité, qu'un assemblage de chiffres illisibles, incompréhensibles, et que personne ne lit. Je défie quiconque de me dire qu'il l'a jamais consulté.

M. Charles Riou. Vous l'avez consulté, évidemment?

M. le rapporteur. Je l'ai vu, regardé, pesé, j'ai cherché à comprendre, je n'y suis pas arrivé, j'ai consulté les augures, il n'y comprenaient rien, pas plus que moi! (*Hilarité.*)

M. Le Cour Grandmaison. Ceux qui le font n'y comprennent rien non plus.

M. le rapporteur. J'ai de mes moyens intellectuels une opinion très modeste et très juste. Lorsque je ne comprends pas, je

n'en conclus pas immédiatement que c'est incompréhensible. Je vais autour de moi, je m'adresse à ceux que je sais très forts dans la matière et quand je constate, avec leur aveu même, qu'ils n'y comprennent rien non plus, alors je commence à me dire que c'est peut-être incompréhensible.

M. Guillaume Poule. C'est peut-être de la métaphysique!

M. Charles Riou. A quoi cela sert-il?

M. le rapporteur. Ce n'est pas le seul document illisible qu'il y ait dans la marine. J'ai déjà obtenu la suppression du Livre rose, je n'ai pas encore pu arriver à la suppression du Livre bleu, qui a la prétention de nous dire où en sont les approvisionnements. C'est un document totalement illisible où l'on vous donne des kilogrammes de bois, de fer, de verre, etc., tout cela pêle-mêle, sans aucune discrimination possible.

Il y a aussi les crédits-matières qui n'ont aucune signification. Or, crédits-matières et livres de toutes couleurs ont été imaginés — n'en accusez pas la marine, messieurs — par le Parlement : un rapporteur a eu cette idée un peu extraordinaire qu'il croyait géniale et il en a fait part à la commission du budget qui l'a adoptée. Comme ces livres de couleurs diverses ont été imposés à la marine, celle-ci n'ose pas y toucher. Mes chers collègues, il y a des armées de scribes qui travaillent à confectionner ces documents illisibles. Tout cela coûte fort cher, bien que ce soit inutile!

M. Le Breton. Ce sont des budgétivores!

M. Halgan. Votre intention, c'est de les supprimer?

M. Gaudin de Villaine. Votre successeur pourrait le faire en s'inspirant de vos idées.

M. le rapporteur. Je m'arrête avec l'espoir que vous voudrez bien ne pas me tenir rigueur de n'avoir pas su être court. Mon excuse vient de ce que je suis monté à cette tribune pour répondre au désir de la commission des finances, qui a voulu que l'opinion publique fût éclairée sur la situation et sur les besoins immédiats de notre marine. Je ne demande d'ailleurs pas de sacrifices supplémentaires au pays; je me borne à lui demander la continuation, pendant quelques années, des sacrifices déjà consentis pour le présent exercice. J'espère que le Sénat, dont la sollicitude pour les grands intérêts de la défense nationale fut toujours si attentive et si vive, voudra bien reconnaître la modération de mes conclusions. (*Très bien! très bien! et applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Louis Martin.

M. Louis Martin. Je m'étais fait inscrire dans la discussion du budget de la marine parce que je considérais que, dans la situation où nous nous trouvons et étant donné les sacrifices nécessaires qui sont accomplis par la France, il était bon que, chaque année, un grand débat s'établît à la tribune du Sénat afin de savoir quelles mesures doivent être prises pour l'expansion de notre marine et pour voir si les crédits répondaient exactement à l'idéal que nous poursuivons; mais enfin, messieurs, il est bien tard pour instituer un pareil débat; il faut aller vite et voter le budget le plus rapidement possible. Nous avons entendu d'excellentes observations de l'honorable M. Gaudin de Villaine et les explications parfaites de l'honorable M. Chauteemps; mais je suis bien certain que M. Gaudin de Villaine et M. Chauteemps ont regretté de ne pas pouvoir donner à leur pensée tout le

développement nécessaire. Ce serait mon cas, et celui d'un certain nombre d'orateurs que leur compétence appellerait à la tribune. Je préfère donc renoncer à la parole dans ce débat, me réservant comme je le ferai pour les affaires étrangères, de déposer à la rentrée d'octobre une demande d'interpellation où nous pourrions discuter tous librement de l'état de notre marine, de la question des poudres et de celle des arsenaux. (*Très bien! très bien!*)

M. le président. La parole est à M. Baudin.

M. Pierre Baudin. Messieurs, je me garderai bien d'enfreindre le conseil de brièveté contenu dans les paroles de notre collègue M. Louis Martin.

M. Louis Martin. Mais, monsieur Baudin, je n'ai adressé de recommandation qu'à moi-même.

M. Pierre Baudin. J'ai, en effet, l'intention de donner l'exemple de la plus grande sobriété.

J'ai été témoin des efforts que le Sénat a faits, sous la direction de sa commission des finances, pour mener à bien cette discussion budgétaire qui présente tant de difficultés; je ne voudrais pas accroître la fatigue du Sénat en lui demandant d'entrer avec moi dans l'examen des questions d'un caractère général sans doute, mais où la discussion, basée en partie sur des arguments techniques et sur les règles qui ont présidé à la composition de notre flotte, nous entraînerait à des développements qui dépasseraient sensiblement le cadre de ce débat.

Nous aurons certainement l'occasion très prochaine de revenir sur les retouches à apporter au programme naval, sur les mesures de complément qu'il appelle. A ce moment, nous pourrions nous expliquer très nettement sur les différentes conceptions qui peuvent se faire jour lorsqu'il s'agit de déterminer la force navale qui répond aux besoins de la France.

Il est une observation qui s'impose :

Tout d'abord, la force navale de la France doit être en relation constante avec sa politique.

Tout à l'heure M. le rapporteur disait — avec combien de justesse — que chaque unité est un compromis entre la vitesse, le tonnage, la protection, et l'armement. On peut en dire autant de la composition d'une marine nationale.

Je ne suis pas de ceux qui pensent que la France peut suivre indéfiniment les accroissements peut-être exagérés des marines rivales. Je constate seulement qu'il nous serait bien difficile de rattrapper le temps perdu. On ne crée pas une marine par des artifices, on ne la crée pas non plus par le seul effet d'une puissance financière presque illimitée.

Une marine naît sous l'influence d'habitudes, de traditions, d'organisations anciennes; elle ne peut plus se développer brusquement, elle est arrêtée par des éléments de toute sorte. Il lui faut d'abord tenir compte des ressources financières qui peuvent lui être consacrées et aussi de certains facteurs qu'on ne peut pas créer, modifier, ni développer indéfiniment et qu'on ne peut pas surtout développer à volonté, par exemple le personnel.

Nous avons un personnel admirable et tous ceux qui ont pris contact avec lui apprécient sa valeur morale et militaire, sa connaissance profonde des choses de la marine, et son génie de l'invention qui est une des gloires de nos officiers. (*Très bien! très bien!*)

Les Anglais eux-mêmes le reconnaissent aujourd'hui, et de nombreux articles de leurs revues nous ont montré comment la

marine française a été presque toujours l'initiatrice.

C'est la France qui la première s'est engagée dans la voie des canons de gros calibre qui ont entraîné l'accroissement des coques et la modification des agencements intérieurs des bâtiments. L'apparition des canons de gros calibre a été une véritable révolution, à la suite de laquelle il a fallu trouver une multitude d'appareils dans l'invention desquels notre esprit créateur s'est donné libre cours.

Nous avons été les initiateurs presque en toute chose, et il y a même en ce moment un point où notre supériorité s'affirme encore d'une façon éclatante au regard de toutes les marines du monde : je veux dire le perfectionnement de tout ce qui intéresse le tir des pièces. (*Très bien! très bien!*)

Vous savez le vif antagonisme qui existait autrefois entre officiers naviguants et officiers d'artillerie; aujourd'hui l'unité est parfaite, et tels officiers qui sont d'admirables commandants de navires sont aussi non seulement des artilleurs extrêmement exercés au maniement des pièces (*Très bien! très bien!*), mais encore des inventeurs ingénieux ayant trouvé, je puis le dire sans trahir les secrets de la défense nationale, des méthodes et des appareils de réglage de tir qui sont appelés à révolutionner l'action au feu des grosses unités. (*Très bien! très bien!*)

M. l'amiral de la Jaille. C'est la vérité. Très bien!

M. Pierre Baudin. Je disais, messieurs, tout à l'heure, que le manque de personnel apporterait une limite à nos efforts. Ce personnel, nous ne pouvons pas l'accroître indéfiniment : le recrutement en est restreint par mille éléments.

Il y a quelques années, nous nous contentions de mettre sur nos navires quatre pièces de 305; certains des bâtiments qui vont entrer en service comportent douze pièces de 310 sur le pont et dans quatre tourelles. Cette augmentation suivie de l'accroissement nécessaire des coques exige un personnel plus nombreux et mieux entraîné. On ne peut plus se contenter d'un personnel quelconque : il faut des officiers spécialisés et souvent aussi un équipage spécialisé. Nous avons connu des périodes où notre effectif d'officiers n'était pas au complet. Il ne faut pas que cela se renouvelle. Aussi est-il inutile de surcharger nos escadres de bâtiments sans valeur et de garder jusqu'à usure complète de vieilles coques inutilisables.

Nous allons faire entrer en ligne des bâtiments neufs, de très grand tonnage; on en est aujourd'hui au tonnage de 23,000 tonnes mais nous allons bientôt atteindre le chiffre de 27,000 et de 30,000 tonnes. Comme ces unités exigeront des effectifs beaucoup plus considérables, il faudra bien se rendre à l'évidence et rompre avec les vieilles méthodes pour se plier aux nouvelles nécessités du progrès. Il nous faut mettre en ligne comme le font l'Allemagne et l'Angleterre seulement des unités de premier ordre répondant aux besoins de la guerre moderne et mettre au rancart ces vieilles coques démodées qui nous prennent des officiers et des hommes sans utilité pour la défense nationale.

Par conséquent, il faut que notre administration supérieure tienne compte de ces nécessités nouvelles, qui sont de nature à avoir des répercussions sur le budget.

Ma grande préoccupation a été, pendant mon court passage au ministère de la marine, d'affranchir le budget, autant que possible, du poids lourd des vieilles coques qu'on pouvait réformer sans aucun inconvénient. De proche en proche il est néces-

saire de suivre ce mouvement de rénovation. (*Assentiment.*)

Je pourrais présenter des observations analogues au sujet de certains établissements de la marine. On a beaucoup critiqué à ce point de vue la marine française, qui en dépit peut-être un peu plus que ne le fait l'Etat allemand pour sa marine toute jeune n'est pas arrivée à créer une flotte combattante aussi forte.

Quand son programme naval sera réalisé, l'Allemagne aura un corps de bataille de 61 unités, de dreadnoughts dont les plus âgés auront dix-huit ans. Au contraire, notre programme naval nous donnera vers 1919 23 cuirassés, en y comprenant la série entière des *Patric* et des *Danton*. Quelle différence!

Nous ne pouvons évidemment pas rattraper le temps perdu; ce serait nous essouffler et nous imposer une course dangereuse que de vouloir compléter, à ce point de vue, nos lignes de bataille et essayer de nous remettre sur le même rang que l'Allemagne. Il nous faut en prendre notre parti. Bien que notre effort soit limité, nous pouvons améliorer notre situation maritime et cela en faisant le compromis, dont parlait tout à l'heure M. le rapporteur, aussi ajusté que possible.

La marine est chose admirable, non pas seulement par la beauté, la magnificence des engins qu'elle emploie, mais surtout par cette phalange admirable d'officiers, chacun spécialisé, chacun se vouant à sa mission et apportant le concours de son effort, de son intelligence, de sa technicité au corps tout entier.

Mais justement parce que ces compromis qui s'appellent des marines nationales sont extrêmement variables, il est certain que la consultation qu'on fait fréquemment du corps des officiers de marine amène les observations les plus divergentes. Et ce qui fait la qualité de ces spécialistes marins peut, quand il s'agit de tracer le plan général de l'œuvre, devenir un danger pour la marine française. Nous l'avons bien vu. Il n'y a pas une des hésitations, pas une des incohérences — le mot n'est peut-être pas trop fort — qui ont été constatées dans l'organisation de nos forces navales au cours de ces dernières années, qui n'ait reçu l'approbation des conseils de la marine, qui n'ait été encouragée par certains marins de la plus grande valeur, de la plus incontestée compétence.

Au-dessus de ces spécialités divergentes, et dont la lutte même est intéressante et peut profiter au bien général de la marine, il y a des méthodes fixes, des principes exacts qui doivent être respectés par les administrations et dont le respect doit être assuré par le contrôle du Parlement.

La marine française est connue d'un très grand nombre d'entre nous, et tout le monde sait bien qu'elle accomplit sa tâche modeste un peu à l'écart de l'opinion publique. Elle n'en est pas moins méritante, et je sais des vies d'officiers de marine qui sont purement héroïques, même pendant la paix. (*Applaudissements.*)

Mais l'œuvre générale de la marine est un peu en dehors des préoccupations nationales. Nous portons toute notre attention sur les progrès de l'armée de terre, nos commissions parlementaires suivent son œuvre presque pas à pas et avec bien des difficultés souvent, mais avec des résultats certains. Par contre, nous nous entretenons trop rarement des choses de la marine et nous n'avons pas suffisamment souci de contrôler l'exécution de nos volontés par les administrations compétentes.

Cependant, je reconnais qu'un grand progrès a été accompli depuis quelques années. Il est dû à la présentation et à l'adoption par le Parlement du programme naval. Ce

programme naval a fixé la composition du corps de bataille, et notre attention a été particulièrement appelée sur la constitution des escadres de cuirassés.

On peut dire que l'opinion du Parlement sur la nécessité du corps de bataille dont le programme a été arrêté en 1912 a été à peu près unanime.

Mais, messieurs, l'exécution d'un corps de bataille de vingt-huit cuirassés comporte une foule d'accessoires. La constitution d'une pareille flotte a des répercussions sur les effectifs, sur le personnel des constructions navales, les ateliers, l'organisation industrielle des ateliers; il faut créer dans les ports les emplacements indispensables pour recevoir, caréner, réparer les nouvelles unités d'immense tonnage, etc., etc. Ce sont des répercussions dont nous devons tenir compte dans l'évaluation de la dépense totale. Elles peuvent être considérables.

Le ministère de la marine a présenté au Parlement un programme destiné à créer pour notre flotte des abris dans nos ports de guerre. Il est certain que si toute cette nouvelle flotte voulait entrer demain dans nos places maritimes, je connais des ports qui seraient fort embarrassés pour lui assurer un séjour sans risque.

De même, une flotte cuirassée ne se suffit pas à elle-même; elle a besoin d'être escortée, d'être servie, d'être éclairée. Le programme naval n'a pas tout prévu, il s'en faut de beaucoup; il a prévu des éclaireurs pour cette flotte, mais il n'a pas prévu le nombre ni la qualité d'éclaireurs que comportait cette force énorme que nous étions en train de construire.

On n'a pas réglé cette question en même temps qu'on fixait les conditions de construction de la force elle-même.

Je serais le dernier à reprocher à mes prédécesseurs de ne pas avoir proposé d'outiller l'armée navale tout de suite d'éclaireurs efficaces. Le programme naval prévoyait un certain nombre d'éclaireurs; ces éclaireurs ont suscité beaucoup de discussions; des divergences de vues se sont fait jour dans le corps de la marine.

Ce fait se renouvelle toutes les fois qu'il s'agit de créer un instrument nouveau. Mais ayant eu à prendre parti dans ce débat technique, j'ai pensé que mon devoir était d'arbitrer, mais d'arbitrer en agissant au plus tôt; car la création de ces éclaireurs est indispensable à la manœuvre, au travail de la flotte dans le combat.

C'est un élément de toute première nécessité et jamais on n'a pu concevoir une organisation militaire quelconque en campagne sans prévoir son éclairage, ses moyens d'information. Aujourd'hui, nous sommes bien obligés — je le dis ici, mais cela a été dit ailleurs et c'est pour cela que je me permets de le répéter — nous sommes obligés de faire cette constatation que l'étranger, hélas! a faite depuis longtemps, à savoir que l'éclairage de notre force méditerranéenne existe à peine, et je modère mes paroles. Ce défaut d'éclairage est une lacune très grave dans notre organisation navale militaire.

On discutera peut-être pendant longtemps sur le point de savoir quel est le meilleur éclaireur, mais pendant ce temps les étrangers construisent les leurs (*Très bien!*); ils n'attendent pas d'avoir 23 cuirassés en ligne pour donner à leur flotte les moyens d'information dont elle a nécessairement besoin pour s'orienter, connaître la position de l'ennemi et recueillir tous les renseignements qui lui permettront de l'attaquer. Il nous faudra encore plusieurs années avant de posséder des éclaireurs, étant donné qu'il faut plusieurs années pour construire des coques de cette importance.

M. le rapporteur. Il faut deux ans.

M. Pierre Baudin. J'avais cru devoir rompre avec cette indifférence ou ces lenteurs en demandant au Parlement, par un article de la loi de finances, l'autorisation de construire ces éclaireurs. Ils étaient, en effet, compris dans le programme naval qui doit toujours être notre guide en pareille matière. Du moment que le programme naval avait prévu des éclaireurs, je demandai qu'enfin on pensât à les exécuter. Il n'était que temps! J'avais, du reste, dans les mains les rapports les plus concluants, les plus formels, les plus nets des chefs de la marine qui, tous, déclaraient que notre marine manquait d'éclaireurs. Les éclaireurs, on en avait déterminé les dimensions, la puissance offensive et défensive et je n'ai pas besoin de vous dire qu'il ne s'agissait pas de faire triompher des idées personnelles; j'étais arrivé à concilier des idées qui se contrariaient sans cesse n'aboutissaient jamais et risquaient de compromettre irrémédiablement la solution d'un problème de cette importance.

On était arrivé à la conception de l'éclaireur de 6,000 tonnes, parce qu'on bénéficiait ainsi de l'expérience faite à l'étranger. On a vu certains pays user d'éclaireurs beaucoup moins forts, doués de vitesses théoriques extrêmes, comme trente ou trente-deux nœuds, mais qui, à la mer, aussitôt qu'ils avaient à triompher d'une difficulté un peu sérieuse, ne pouvaient réaliser leurs vitesses et accomplir leur mission. Et alors, très justement, les conseils compétents ont essayé de fixer un type d'éclaireur ayant une vitesse suffisante, réalisée même par de gros temps, et capable de rapporter à l'armée navale les renseignements qu'il aurait pu recueillir.

Ces éclaireurs ne devaient pas être trop grands, de façon que, par certains temps, ils pussent échapper à la surveillance de l'adversaire et rapporter des renseignements sans à-coups. En un mot, on s'était décidé par suite d'un certain nombre de considérations techniques, dans le détail desquelles je ne veux pas entrer devant vous.

Ce projet a cessé de faire partie des propositions soumises au Parlement par le Gouvernement.

M. Halgan. C'est une sorte d'abandon.

M. Pierre Baudin. On a demandé aux conseils compétents d'approuver la construction d'éclaireurs spécialisés comme conducteurs d'escadrilles.

La marine française est bien capable d'exécuter d'autres échantillons encore, mais si elle veut avoir un arsenal complet de tous les instruments navals que les ingénieurs ont inventés, c'est toute une gradation pour ainsi dire ininterrompue de coques que nous allons entreprendre de construire. Ne l'avons-nous pas fait? N'avons-nous pas composé des escadres de grosses unités avec des caractéristiques extrêmement différentes les unes des autres, de telle manière qu'il nous a toujours été impossible, jusqu'au programme de 1912, de mettre en ligne une seule division de trois bâtiments exactement du même type, de la même force, ayant la même artillerie. (*Très bien!*)

Allons-nous céder à la fantaisie — le mot n'est pas trop fort — à la fantaisie scientifique, si je puis dire, à la fantaisie sérieuse, mais tout de même à la fantaisie d'hommes techniques qui jouent un rôle très intéressant dans la marine, mais à la condition qu'ils n'en deviennent pas les directeurs ni les inspireurs.

M. Charles Riou. A la condition d'avoir un chef.

M. Pierre Baudin. Je ne connais pas, dans la marine, de spécialiste, d'officier un peu expérimenté, qui ne soit capable d'apporter une idée neuve. Est-ce une raison

pour que nous passions d'une idée à l'autre avec tant d'insouciance, quand il s'agit de créer un instrument militaire qui ne peut acquérir toute sa puissance si ceux qui le conçoivent et ceux qui le construisent n'apportent de la méthode, de la fermeté et de l'esprit de suite. (*Très bien! très bien!*)

M. Dominique Delahaye. Où sont-ils, ces gens qui ont de la fermeté?

C'est un chef qui vous manque. C'est le trou par en haut!

M. Pierre Baudin. Ne parlons pas de cela...

M. Dominique Delahaye. Oui, ne parlons pas de cela, car c'est la question véritable. Amusons le public!

M. Pierre Baudin. ... je vous ferais de la peine en citant l'histoire de France.

M. Dominique Delahaye. Louis XVI nous a laissé une marine.

M. Pierre Baudin. Je dis, messieurs, que si l'on a le souci de l'utilisation pratique, pour le combat, pour l'offensive, de cette réelle puissance maritime que nous avons constituée dans la Méditerranée, on ne peut la laisser privée des instruments qui assurent son éclairage, son ravitaillement, sa vie même.

Peut-être ces éclaireurs n'étaient-ils pas à l'abri de toute critique il n'y a pas de projet de construction navale qui ne puisse tomber sous la critique: la preuve, c'est qu'à peine un type nouveau est dessiné, est mis au point par une marine quelconque, qu'immédiatement les services nationaux des constructions navales, les ingénieurs de chaque pays conçoivent un autre type qui marque sur le précédent un progrès réel, parce qu'il a su tenir compte de toutes les inventions nouvelles de la science et de l'industrie. De sorte qu'on peut dire que la marine est la synthèse un peu éphémère, mais constante, de la somme des progrès scientifiques et industriels d'une nation.

Mais, messieurs, pour les cuirassés n'aurait-on pu alléguer les mêmes raisons? Le Parlement a ordonné de mettre en chantier le *Béarn* au commencement de l'année.

Mais est-ce que le *Béarn* rassemble en lui tous les derniers progrès de l'art naval? Non certainement. Pourquoi avons-nous déclaré qu'il fallait construire cette unité? Et pourquoi la faisons-nous sur le type d'une unité que nous sommes prêts à abandonner pour l'avenir? On la fait parce qu'il n'y a qu'une doctrine, un seul principe qui soit vraiment fixe dans la loi nouvelle que vous avez adoptée, messieurs, que vous avez sanctionnée dernièrement à propos de la construction du *Béarn*, à savoir que l'armée navale doit se composer d'un certain nombre d'escadres, de quatre escadres ou de trois, mais que chaque escadre doit être composée de deux divisions, et que chaque division doit comprendre des unités identiques...

M. Guilloteaux. Très bien!

M. Pierre Baudin. ...l'application stricte de ce principe a eu pour avantage de débayer le terrain, de supprimer cette habitude qu'avait prise la marine de nous donner une flotte d'échantillons où il était impossible de se reconnaître.

La division composée d'unités du même type: voilà le principe; il n'y en a pas, et il ne doit pas y en avoir d'autre dans la marine; on a fixé la division à quatre unités. On avait d'abord dit « trois » dans le programme naval, parce que, à ce moment-là, les marines étrangères évoluaient lentement vers la formation de la division de quatre. Aujourd'hui, elles y sont unanimement arrivées, et certaines marines qui avaient quelque peine à se plier à cette

règle s'y sont ralliées. L'Italie, l'Autriche, l'Allemagne et l'Angleterre ont proclamé ce principe doctrinal de la division de quatre, qui est la division tactique. Remarquant que toutes nos divisions, que toutes les séries qui étaient dans le programme naval et dont la construction était commencée, étaient de quatre unités, sauf une, celle de la *Lorraine*, qui est la catégorie intermédiaire entre les premières et les dernières, nous avons conclu qu'il fallait ajouter à cette division de trois une unité pour la porter à quatre. Nous avons sacrifié, par conséquent, l'idée de faire en 1914 un bâtiment tout à fait du dernier type, mais nous ajoutons à cette division, à cette section tactique, un élément extrêmement précieux qui la complète et qui lui permettra — remarquez-le — de faire front, dans le combat, à un adversaire qui aura probablement exactement — je dis bien : exactement — la même force, le même nombre d'unités et la même artillerie. (*Très bien! très bien!*)

C'est cette règle de la division à quatre unités que je voudrais voir suivre par les directions de la marine; elle me semble la seule tutélaire. Si nous l'abandonnons, si nous y apportons des corrections maladroites, imprudentes, il est certain que, peu à peu, de proche en proche, de compromis en compromis, nous arriverons à renoncer à cette grande direction du programme naval, qui est notre sécurité. (*Nouvelles marques d'approbation.*)

Le Parlement ne peut pas tous les jours se préoccuper de ce qui se passe dans la marine; il faut que son esprit soit calme de ce côté; il faut qu'il ait une assurance complète, absolue, et qu'il sache que, le jour où l'idée d'un technicien favorable à une dérogation aux règles du programme naval sera agréée par les conseils et par le ministre, il sera, ce jour-là, prévenu très nettement, très loyalement et sans faux fuyant, et que l'on ne cherchera pas à faire une addition au programme naval en dehors de la conception générale de ce programme.

On ne peut modifier ce dernier par l'insertion d'un article dans le petit coin d'une loi très importante que l'on présente au Parlement. C'est cependant ce qu'on a fait pour les éclaireurs d'escadrilles.

Dans une loi de programme de travaux qui concernait principalement l'armée de terre, on a inséré une disposition qui ajoute au programme naval de 1912 un certain nombre d'éclaireurs d'escadrilles, et cela sans qu'on en indique au Parlement les caractères essentiels.

Le Parlement anglais, croyez-le, est saisi dans le détail des caractéristiques des bâtiments qu'on lui propose. Il est au courant; il reçoit les rapports des services techniques, relatant les expériences faites sur de petits modèles de coques que l'on fait naviguer sur un bassin d'expériences afin d'en apprécier les résultats.

Il faut que le Parlement français soit traité de la même façon, car en pareille matière, une expérience engagée à la légère peut entraîner de nombreux millions à dépenser.

Je suis persuadé que, lorsque les constructions navales ont eu à réaliser l'idée d'un conducteur d'escadrilles, elles ont été très embarrassées, ne pouvant trouver nulle part des types permettant de servir de base à une définition de cette unité.

Les marines étrangères les ignorent : les Anglais ont à la tête de leurs escadrilles des bâtiments plus allongés, qui ne peuvent servir à éclairer les flottilles. L'éclairage des flottilles ne correspond d'ailleurs pas à l'idée que l'on peut se faire de l'éclairage. Conduire les flottilles, c'est conduire l'ensemble de ces petits bâtiments qui peuvent à la rigueur servir d'éclaireurs, les torpilleurs. En réalité, le bâtiment chef d'esca-

drille est un luxe dont on ne voit pas l'utilisation nette, ferme, définie. (*Très bien!*) Quand les constructions navales, j'en suis convaincu, ont voulu réaliser un petit bâtiment plus fort que les torpilleurs, elles sont arrivées aux petits éclaireurs que les Allemands avaient déjà réalisés; seulement, elles les ont faits plus longs, pour obtenir une vitesse supérieure.

Naturellement, la vitesse est obtenue aux dépens de l'artillerie. Ce sont des bâtiments qui n'auront pas de force de défense et qui ne rendront pas les services qu'on en attend.

Je n'hésite pas à formuler cette critique aujourd'hui, car elle ne porte en rien atteinte à l'admiration que le corps des officiers de marine doit nous inspirer. Mais je note qu'il y a là l'expression de luttés un peu passionnées d'hommes pénétrés d'idées qu'ils croient être des vérités, mais qui ne sont que des vérités fractionnées.

Il en résulte, dans l'ensemble, un départ de coordination, une absence regrettable de conception générale des choses de la marine; on oublie trop aisément que nous ne pouvons pas tout faire, que nous ne sommes pas en état, par exemple, de réaliser tous les progrès et tous les perfectionnements que peuvent tenter les Anglais pour leur marine.

Si nous pouvions, comme nos voisins affecter presque tout notre budget militaire à la construction et à l'entretien de notre flotte, je serais le premier à approuver ces tentatives.

Mais, alors que nous sommes obligés d'être strictement économes, de resserrer nos dépenses chaque jour davantage; alors que nous nous acharnons, dans les commissions financières, à comprimer avec le plus grand soin les crédits qui nous sont demandés, les marins ne doivent pas oublier que, si la nation ne se refuse à aucune dépense, toutes les fois qu'il s'agit de progrès militaires, il faut cependant ménager ses forces contributives. Nous n'avons pas le droit de tout essayer; or, vous voulez expérimenter un mécanisme qui, certainement, est frappé d'une tare, dès son origine : l'insuffisance de la coque par les gros temps et l'impossibilité de lancer une coque de cette longueur et si peu résistante, en réalité.

C'est pour cela que, pour les éclaireurs d'escadre, j'étais arrivé à ce tonnage de 6,000 tonnes qui permettait d'obtenir un bâtiment assez rapide, assez audacieux pour aller du côté des lignes adverses fouiller l'horizon et revenir en rapportant des renseignements, mais qui, en même temps, portant des pièces de 14, serait capable, s'il était attaqué, de tenir tête à l'adversaire d'une manière très efficace.

Si plein d'admiration que je sois pour les chefs de la marine, je suis bien obligé, étant donné tout le passé de notre histoire maritime, de mettre en garde l'assemblée contre cette tentation d'aller au delà des forces de la nation et de ce que j'ai appelé, en commençant, le compromis national.

Celui-ci, je le reconnais, est très gênant pour les officiers qui voient ce que font les étrangers et se demandent pourquoi la marine française n'ajouterait pas telle coque, tel perfectionnement à son outillage naval. Mais cela nous conduirait trop loin.

Je dois signaler aussi au Sénat, ce que je considère comme une nouvelle atteinte au programme naval, une décision de la dernière imprudence, à mon sens, et qui n'est pas sans danger pour l'avenir.

Je disais qu'il n'existait, à l'heure actuelle, qu'un principe doctrinal qui doit nous rassurer contre les divergences d'idées et de technique susceptibles de se produire au sein du corps des officiers de marine; c'est la division de combat, unité tactique à quatre. Cette division de combat, nous venons de

l'exécuter pour la première tranche d'unités du programme naval : c'est la série des *Jean-Bart* (*Jean-Bart, Courbet, France, Paris*). Ces quatre unités qui, maintenant, entrent dans les lignes, doivent, par application du programme que nous avons établi, programme qui nous engage tous, entrer et rester dans la composition de la première division de la première escadre. C'est la conséquence même du principe que nous avons posé, en dehors duquel il n'est plus de sécurité pour nous.

Or, on vient de faire quelque chose de très grave, en prenant l'une de ces unités pour la donner au commandant en chef de l'armée navale.

Je ne m'oppose pas, d'ailleurs, à l'idée qui consiste à mettre le chef de l'armée navale en dehors et au-dessus de l'administration des escadres, à la condition que cela n'ait pas d'inconvénient pour notre force de combat.

Sur les quatre unités qui composent la première division de l'armée navale, je ne vois pas d'inconvénient à ce que l'on donne, comme le font les Anglais, l'un de ces bâtiments au commandant en chef de l'armée et que, pour compenser le souci d'administrer l'ensemble de l'armée navale, on le décharge de celui de commander l'escadre à laquelle appartient le bâtiment sur lequel il arbore son pavillon. Les Anglais ont concilié les deux idées; ils placent à la tête de leurs colossales armées navales un homme qui est toujours en tête; c'est d'ailleurs la règle de la tactique, même en France : le commandant en chef doit être à la tête de la première escadre ou de la principale force, celle qui prend l'offensive. Le second bâtiment porte l'amiral commandant l'escadre. Ces deux pouvoirs se concilient admirablement; il ne peut surgir aucun conflit entre eux, et l'on maintient la cohésion entre quatre unités solidaires composant une division d'attaque très forte, une division-type.

Or, ce n'est pas là ce que l'on a fait. En France, on donne un bâtiment au commandant en chef, en dehors de la ligne de bataille, ce qui ne s'est jamais vu. Il est vrai que le commandant en chef de l'armée navale allemande a un bâtiment à lui; mais, pendant le combat, il compte bien se mettre à la tête de sa ligne; son bâtiment ne fait d'ailleurs aucune manœuvre en dehors de celles exécutées par l'escadre à laquelle il appartient. En France on a été plus loin : à l'unité distraite, une autre unité de même force a été ajoutée, si bien que les deux premières unités du dernier type entrées en ligne de bataille sont maintenant distraites de cette ligne et retenues en arrière par le commandant en chef de l'armée navale.

Par suite, cette division se trouve frappée d'une sorte de diminution et de faiblesse.

Qu'en résulte-t-il, sur la ligne de feu? C'est que, ces deux bâtiments représentant 24 pièces de grand calibre et que, ces 24 pièces étant distraites d'un ensemble de 104 pièces, il est permis de conclure que c'est presque le quart de la puissance totale de l'artillerie de cette première ligne qui est retranchée de l'armée navale.

M. le rapporteur. Mais non !

M. Pierre Baudin. Je dis que cette pratique est tout à fait en dehors des règles, qu'elle détruit les principes mêmes que vous avez posés, et que, à partir de maintenant, toutes les fois que l'armée navale recevra une nouvelle division armée plus fortement que les autres du dernier type, la fraction de cette division sera distraite de la ligne de combat pour être gardée en réserve par le commandant en chef. Si on voit, au point de vue militaire, à quelles conséquences on aboutit, on n'est pas em-

barrassé pour rapprocher cela de toutes les anciennes pratiques de la vieille armée dans laquelle le chef retranchait de la première ligne une masse importante de troupes qu'il réservait avec la préoccupation de venir au secours de la première ligne au cas où elle faiblirait.

J'estime que cette méthode est tout à fait contraire aux règles essentielles auxquelles la marine doit être attachée, si elle ne veut pas sortir des voies régulières, des voies certaines, des voies qui nous donnent toute assurance et que nous lui avons tracées ensemble.

Messieurs, je ne veux pas pousser plus loin mes observations, et je me garderai de leur donner le moindre sens de critique, en dehors des questions de principe, des questions de doctrine, qui sont notre sécurité et notre protection à tous.

Je considère que les indications que la commission a données aujourd'hui par la voix de son rapporteur doivent être retenues par le Sénat. Il est certain que, dans le programme naval, plus d'une chose devra être retouchée.

Le programme naval avait prévu des navires de stations lointaines, vague expression qui correspondait, dans l'esprit de certains techniciens de la marine, à un bâtiment ayant des caractéristiques tenant à la fois du croiseur et du cuirassé, mais qui n'a jamais été défini, et dont il est impossible, aujourd'hui, de serrer les traits.

Ces bâtiments de stations lointaines, ce serait, messieurs, de notre part, un luxe dangereux et dans lequel nous ne pouvons pas verser. La représentation de la marine dans les mers lointaines doit être faite par des bâtiments de grande envergure, qui apparaissent aux populations qu'il s'agit d'impressionner ou d'influencer comme des forces véritables, et non pas comme des forces fictives.

Je trouvais récemment, dans un journal de Paris, la reproduction des bâtiments qui portent actuellement le pavillon français dans les mers lointaines de l'Amérique du Sud, de l'Indo-Chine, de l'Afrique orientale. On montre à côté d'eux les bâtiments allemands portant le pavillon de l'empire. Que peuvent faire nos *Cosmao* auprès des croiseurs allemands comme le *Goeben*? Ce sont là des contrastes qu'il faut éviter.

Toutes les puissances ont le souci de donner à leur marine une valeur représentative qui appuie leur diplomatie dans les pays lointains et donne aux populations une idée de la valeur de leur industrie. En effet, une nation qui veut manifester à l'étranger la synthèse de ses progrès et la puissance de ses créations industrielles ne peut moins faire que de montrer ses grands bâtiments modernes.

L'Allemagne excelle dans cette propagande. Elle envoie ses plus belles unités au loin, en conviant les populations à les visiter, à les contempler; elle organise des fêtes à bord de ces bâtiments, afin de forcer le public à admirer ces créations extraordinaires de la marine nationale allemande. Tout cela exerce un très grand prestige dont profitent les affaires de l'empire.

Cette catégorie des bâtiments représentatifs pour les mers lointaines dont parle notre programme naval ne correspond à rien, à aucun projet positif. Il faut, par conséquent, que nous examinions de quelle manière nous pouvons pourvoir la marine française des bâtiments capables à la fois de représenter les intérêts français dans les mers lointaines et de jouer un rôle utile, si la guerre survenait.

C'était une des raisons qui m'avaient déterminé en faveur de l'éclaireur dont j'ai parlé tout à l'heure.

Nous sommes dépourvus de moyens pour agir sur le littoral africain.

Souvent l'administration de la guerre a fait des réclamations à la marine à propos de l'insuffisance d'armement et de résistance à la mer des bâtiments que la marine lui envoie. Les éclaireurs dont je parle seraient naturellement désignés pour remplir des missions momentanées sur les côtes de l'Afrique occidentale ou du Maroc.

Nous ne pouvons pas tout faire; il faut nous limiter, c'est entendu; mais, étant donnés les sacrifices que nous consentons pour notre marine, nous la voulons aussi complète et aussi bien outillée que possible.

C'est dans ce but certainement que la commission des finances du Sénat a conçu le projet, non pas d'augmenter le programme naval, mais simplement de le prolonger et d'en assurer l'exécution d'une façon ordonnée et annuelle.

En présence des avancements que nous avons pu réaliser dans le programme naval, nous allons achever la construction du vingt-huitième cuirassé de l'armée navale en 1913. Nous avons donc là un gain d'années assez considérable.

Est-ce que, à partir de ce moment, les chantiers de l'Etat et les chantiers de l'industrie vont être privés de commandes? Allons-nous licencier ces équipes d'ouvriers qui sont parfaitement entraînées maintenant à l'exécution rapide de ces coques et qui ont donné des résultats extrêmement brillants? Allons-nous perdre tout d'un coup le bénéfice de cet acquis considérable qui nous fait le plus grand honneur et qui nous met de pair avec les constructions de l'Angleterre, qui sont singulièrement rapides? Certainement non.

Tout cela doit être revu, être examiné sérieusement, et une continuité d'efforts s'impose à notre pays pour tout ce qui concerne sa marine. Cette continuité d'efforts, il faut que nous l'envisagions, non pas occasionnellement, mais d'une façon complète, sur les indications du Gouvernement, mais aussi sous sa responsabilité, de telle manière que nous puissions envisager ce programme prolongé avec sang-froid, l'étudier et voir de quoi il doit se composer. On pourra alors examiner la question que posait tout à l'heure en termes très clairs et très techniques, notre collègue M. Gaudin de Villaine, à propos des croiseurs de bataille, dont le rôle est encore très mal défini, et qui sont, je le reconnais, dans les vœux d'un très grand nombre de techniciens de la marine. Mais, encore une fois, on manque de doctrine, au sujet de ces navires.

Qu'en fera-t-on? Des éclaireurs? Non. Des cuirassés de ligne de bataille? Non plus. En fera-t-on une sorte de bâtiments missionnaires détachés de la ligne de bataille, qui pourront simuler des attaques sur la ligne de l'adversaire? On n'en sait encore rien. Tout ce que j'en ai lu jusqu'à présent indique qu'il y a un travail de l'imagination beaucoup plus que de l'expérience militaire.

M. Gaudin de Villaine. Vous croyez qu'en Angleterre l'imagination domine? Détrompez-vous; c'est le bon sens.

M. le rapporteur. Comme en Allemagne.

M. Pierre Baudin. Mais nous ne pouvons pas suivre la marine anglaise dans toutes ses créations; cela nous mènerait trop loin.

Pour terminer ces explications un peu ardues que je m'excuse d'avoir faites trop longues (*Vives dénégations*), j'ajoute qu'un scrupule s'impose à tous ceux qui ont une influence quelconque dans l'orientation et la direction de la marine. Ils doivent se rendre compte de l'énormité de l'effort accompli par le pays et avoir le souci, non

seulement de réaliser des économies par un aménagement plus moderne, plus subtil, plus intelligent de tous les établissements de la marine qui sont une chose immense, mais aussi d'éviter toute expérience technique qui pourrait être dispendieuse et ne rien ajouter au compromis que constituent nos forces.

Ce compromis a été défini avec le concours du Parlement, il faut qu'il soit respecté, et puisque les circonstances nous obligent aujourd'hui à revenir sur cette œuvre, à la retoucher, à la corriger, peut-être à l'accroître, il importe que rien ne soit fait qui engage par avance, d'une façon indirecte ou directe le Parlement.

Il faut qu'il puisse délibérer en toute liberté d'esprit sur ces intérêts de premier ordre, et que, pour lui, les choses de la marine lui apparaissent en toute clarté, en toute netteté, en toute lumière, sans aucun mystère qu'elles ne comportent d'ailleurs pas. (*Très bien! et vifs applaudissements.*)

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Dans le discours très doctrinal que vous venez d'applaudir, messieurs, je relève deux précisions et je crains bien que ces deux précisions ne soient deux erreurs. (*Mouvements divers.*)

L'honorable M. Baudin, avec une sincérité à laquelle nous rendons hommage, a critiqué une mesure prise par son successeur concernant ce qu'on a appelé les conducteurs d'escadrille et plus simplement les éclaireurs.

Les éclaireurs d'escadre doivent-ils être de 3,500, de 4,000 ou de 4,500 tonnes? Doivent-ils être de 6,000 ou de 6,500 tonnes? C'est sur le tonnage de ces éclaireurs d'escadre que porte le débat.

M. Pierre Baudin. Non, sur leur emploi. Voulez-vous me permettre de préciser ma pensée, mon cher collègue?

M. le rapporteur. Je vous ai fort bien compris.

M. Pierre Baudin. Je n'ai pas l'intention de vous renseigner, mais seulement l'Assemblée.

Les éclaireurs dont j'avais eu l'honneur de demander au Parlement d'autoriser la construction, étaient des éclaireurs d'escadre. On ne les a pas écartés, mais on les réserve pour un meilleur sort ultérieur. L'éclaireur dont il s'agit est un éclaireur d'escadrille, c'est-à-dire de petites unités, de sorte que les deux emplois sont très définis et les engins très différents.

M. le rapporteur. Non, mon cher collègue (*Sourires*), les Allemands, les Anglais nous ont précédés dans la voie de la construction des éclaireurs, car les uns et les autres en ont déjà un certain nombre alors que nous n'en avons encore aucun. Les Allemands et les Anglais ont parfaitement visé les deux buts auxquels répond ce genre d'unité: avant le combat, l'éclaireur d'escadre sert à l'éclairage; pendant le combat, il sert à protéger les escadres lourdes contre l'action des torpilleurs et des sous-marins de l'ennemi.

Ni les Allemands, ni les Anglais n'ont dépassé, mon cher collègue, le tonnage de 4,500 tonnes que M. Monis, votre successeur, a cru devoir adopter.

Les Anglais ont évolué du *Sentinel*, de 3,000 tonnes, à l'*Aurora*, de 3,500 tonnes et au *Calliope*, de 4,000 tonnes. Le *Calliope* a été mis en chantier au compte de l'exercice 1913-1914. C'est donc, ou à peu près, le dernier mot de l'Angleterre.

L'Allemagne est partie du *Danzig*, de 3,250 tonnes, et est arrivée, par une évolu-

tion merveilleusement méthodique, au Gaudenz, de 4,500 tonnes, qui est légèrement protégé, mais n'a pas de canons plus gros que le 105.

Seuls, les Russes ont adopté un tonnage supérieur, de 6,000 ou 6,500 tonnes.

Par conséquent, les étrangers se sont prononcés en faveur de la décision qu'a prise votre successeur; il ne faudrait donc pas dire que cette décision, que vous avez critiquée, est contraire à l'expérience des autres puissances.

Vous vous êtes si longuement étendu, mon cher collègue, sur l'exemple de l'étranger, et vous l'avez si fortement opposé à la décision critiquée par vous, que j'ai cru qu'il fallait ne pas laisser le Sénat sous l'impression produite par votre discours. J'admets parfaitement avec vous que la question reste entière; elle reviendra devant le Parlement, et nous pourrions nous expliquer...

M. Pierre Baudin. C'est entendu.

M. le rapporteur. ... mais, en l'absence de l'honorable M. Monis, je me suis fait un devoir d'apporter à cette tribune des précisions qui tendent à justifier la décision qu'il a prise.

Les Allemands et les Anglais se sont prononcés contre la thèse de l'honorable M. Baudin. Les Allemands, surtout, ont montré dans cette question de l'évolution des éclaireurs un esprit de méthode vraiment remarquable. Or, ils s'en tiennent au type Gaudenz, de 4,500 tonnes.

Je crois que c'est là qu'est la vérité.

M. Dominique Delahaye. Ils changent de ministres un peu moins souvent que nous, à la marine comme ailleurs.

M. le rapporteur. Vous avez également critiqué, monsieur Baudin, la section amirale, décidée par votre successeur, et qui est, en effet, composée de deux bâtiments, le *Jean-Bart* et le *Courbet*. Vous avez dit: «Voilà une division qui n'est plus que de deux unités»; vous avez même envisagé l'absence pendant le combat, au point utile, des deux cuirassés de la section amirale.

J'entendais dire derrière moi: «ce n'est pas l'amiral Boué de Lapeyrère qui se tiendrait loin du champ de bataille».

Non, pendant le combat les deux sections se réuniront et constitueront une division de combat au même titre que les autres. En réalité, c'est d'une disposition transitoire qu'il s'agit. A l'heure présente, la flotte n'est pas assez nombreuse pour qu'on puisse la doter d'un vaisseau amiral hors rang, non endivisionné. Vous aurez satisfaction plus tard quand nous aurons réalisé le programme naval.

Quant à présent, j'estime qu'il n'y a rien à reprendre à ce qui a été fait. Tels sont, mon cher collègue, les deux points auxquels je veux borner mes observations. Mais ces deux points ont pris dans votre discours une place et une importance particulières.

M. Pierre Baudin. Ils sont très importants.

M. le rapporteur. Vous les avez traités très fortement avec toute l'autorité qui s'attache à votre personne, et vous avez produit sur le Sénat une réelle impression. Il m'a semblé qu'il y avait lieu de venir dire sans retard que les étrangers n'étaient pas d'accord avec vous.

M. Pierre Baudin. Les deux faits m'ont servi d'exemples et j'ai eu soin de montrer à l'Assemblée comment ces deux faits, qui sont d'un ordre anormal, peuvent conduire à des dépenses et à des infractions aux règles que nous avons posées ensemble pour le programme naval.

Le programme naval ne comprend pas de

conducteurs d'escadrilles; si, en dehors de tout examen, de tout remaniement total du programme naval, en dehors de toute prévoyance complète du Parlement, on introduit dans une loi générale de programme militaire un élément nouveau que nous n'avions pas prévu, ce fait est grave.

M. le rapporteur. Mais non!

M. Pierre Baudin. Je le retiens et je dis que si le Parlement renonce à son contrôle, s'il admet qu'on puisse introduire dans des lois spéciales, en dehors d'un programme corrigé, complet, un élément nouveau, il en résultera un exemple dont la marine pourra profiter, mais que nous aurons à chaque instant des suppléments de la nature de celui qui nous occupe et qui nous étonneront quand nous les connaîtrons.

En ce qui concerne la section amirale je dis qu'elle est contraire aux principes, aux règlements de la tactique navale, d'après laquelle le chef de l'armée navale doit être en tête de la force efficiente. (*Dénégations sur divers bancs.*)

Je dis que la section constituée en dehors de la ligne prend deux bâtiments qui, réglementairement et en vertu du programme naval, devraient constituer une division homogène dont les unités sont inséparables.

M. le rapporteur. Il est absolument inexact qu'il y ait eu violation de la loi navale par le fait de l'adoption des conducteurs d'escadrilles. Le nom de ces bâtiments est peut-être nouveau, mais la chose ne l'est pas. Ces éclaireurs ont été de tout temps considérés comme devant être pendant le combat des destroyers de destroyers — le mot n'est pas de moi.

Conducteurs de l'escadrille amie, destructeurs de l'escadrille ennemie, éclaireurs en même temps, ce sont des bateaux à plusieurs fins qui figuraient déjà dans certaines flottes étrangères et y répondaient, au su de tout le monde, à l'objectif multiple que j'indiquais tout à l'heure, lorsqu'on les a inscrits dans le programme naval français.

Leur rôle, je le répète, était bien connu; leur tonnage également; il variait entre 3,500 et 4,500 tonnes.

Quant à ce que vous avez dit au sujet du rôle de la section amirale, laissez-moi vous répondre qu'en Allemagne aussi bien qu'en Angleterre on a admis le système du vaisseau amiral hors rang, non endivisionné, et pouvant se porter, pendant le combat, sur tel ou tel point.

M. le président. La parole est à M. Henri Michel.

M. Henri Michel. Messieurs, les observations que j'aurai l'honneur de présenter sont de trois ordres: d'ordre financier, d'ordre économique, d'ordre administratif. Les premières porteront sur le budget; les secondes m'ont été suggérées par la lecture du rapport du comité d'examen des comptes des travaux de la marine; les troisièmes ont trait à l'avancement des officiers de marine, modifié par le décret et l'arrêté du 14 juin 1913.

Messieurs, l'an dernier, au cours de la discussion du budget de la marine, je me suis élevé contre la création du budget extraordinaire. Je prévoyais que si l'obligation d'équilibrer le budget était perdue de vue, et que si la préoccupation de ne pas rompre cet équilibre était négligée, les ministères dépensiers de la guerre et de la marine glisseraient aisément sur la pente où ils allaient s'engager. (*Très bien!*)

L'événement a malheureusement trop justifié mes craintes.

Mes honorables collègues MM. Aimond et

Millès-Lacroix ont attiré surtout l'attention du Sénat sur la nécessité de soumettre à un contrôle sévère les dépenses de la guerre; mes observations porteront exclusivement sur le budget de la marine.

Le projet de loi sur le programme naval déclarait expressément dans l'exposé des motifs, que le programme serait réalisé avec les ressources du budget. Point de budget extraordinaire. Quant au budget ordinaire, il ne devait pas dépasser 500 millions par an.

C'était en 1912. Deux ans sont à peine écoulés. Où en sommes-nous?

Les dépenses s'élèvent cette année — M. le rapporteur vous le disait tout à l'heure — à 650 millions, et nous avons un budget extraordinaire. Le dépassement des prévisions de 1912 était de 134 millions au moment du dépôt de projet de budget de 1914.

Le département ministériel a, très sagement, à mon avis — et je me plais à l'en louer comme je l'ai déjà fait — dans le projet de loi récemment voté par le Parlement et autorisant les ministres de la guerre et de la marine à effectuer des dépenses non renouvelables en vue de pourvoir aux besoins de la défense nationale — le département ministériel, dis-je, a sagement abaissé de 20 millions les dépenses figurant au budget extraordinaire de l'année 1914 pour l'exécution du programme naval.

Le chiffre des dépenses inscrites à cet effet au budget ordinaire pour 175 millions s'élève donc à 195 millions. Pour les années 1915, 1916 et 1917, nous aurons successivement, d'après le même projet de loi, une augmentation de 30, de 40 et de 50 millions, au budget ordinaire, ce qui portera ce budget, si par ailleurs des réductions fort peu probables ne se produisent pas, à un chiffre très sensiblement supérieur à celui d'aujourd'hui.

C'est, en quatre ans, un allègement au budget extraordinaire de 140 millions qui seront reportés dans le budget ordinaire. Le département ministériel s'achemine ainsi, par un retour aux principes d'une saine administration, vers la règle tutélaire et bienfaisante de l'unité budgétaire. Pareille mesure ne me surprend pas de la part du financier compétent et avisé qu'est mon ami M. Gauthier, ministre de la marine.

Mais combien n'allons-nous pas nous éloigner des 500 millions au delà desquels ne devait pas monter — nous affirmait-on — le budget ordinaire de la marine pour l'exécution du programme naval. (*Très bien!*)

Or, à ce moment, on ne prévoyait pas — le département ministériel ne faisait nullement pressentir la création d'un budget extraordinaire.

Une première modification apportée au programme, avant même le vote de la loi, l'amena à renoncer à cette prudente méthode. Et le budget extraordinaire fut institué.

Oh! il prit d'abord un nom modeste: «compte hors budget». C'est sous cette dénomination que figurent encore quantité de dépenses dans l'étude fort intéressante, entièrement consacrée par mon collègue et ami M. Chautemps, dans son rapport, aux divers chapitres du budget de la marine. Ce «compte hors budget» n'en est pas moins un véritable budget extraordinaire, si l'on en juge au moins par l'importance des sommes qui y sont encore inscrites. (*Très bien!*)

Par un sentiment de réserve qui honore la marine, peut-être aussi pour ne pas effrayer trop le Parlement et lui laisser l'espoir — je devrais dire l'illusion (*Sourires*) — d'un contrôle facile et sûr, le département ministériel définit strictement, au début, les dépenses afférentes à ce budget et qui seules y figureraient.

L'intégralité des dépenses de la marine étaient rangées sous ces trois rubriques :

1° Constructions neuves de bâtiments de la flotte et stocks correspondants de munitions ;

2° Grands travaux maritimes (bassins de radoub, quais, rades, ports, etc.) ;

3° Entretien de la flotte ; frais généraux d'administration ; outillage des ateliers et chantiers des arsenaux.

De ces trois sources de dépenses, les deux dernières devaient être alimentées exclusivement par le budget ordinaire. Pour la première seulement, une partie des dépenses devait être inscrite au budget extraordinaire. Je dis : « une partie des dépenses », car même pour les constructions neuves et les stocks correspondants de munitions, une annuité considérable était prévue au budget ordinaire.

Cette annuité n'était pas inférieure à 170 millions pour 1913, à 175 millions pour 1914, à 180 millions à partir de 1915.

Telles étaient les dispositions de l'article 9 de la loi du 30 mars 1912.

Le budget extraordinaire devait s'élever à ce moment-là à 139 millions. C'est déjà un joli chiffre. Des modifications successives n'allaient pas tarder à y être apportées ; elles constituent autant d'aggravations. (*Mouvements.*)

La première remonte à la loi de finances du 30 juillet 1913.

L'article 55 de cette loi stipule, en effet, que « si le montant des dépenses déterminées non seulement par les constructions neuves et les stocks de munitions, mais encore par les travaux maritimes (prévus par les articles 9 et 10 de la loi du 30 mars 1912), dépasse l'annuité portée au budget ordinaire, le surplus sera payé par le budget extraordinaire. »

Ces mots : « mais encore par les travaux maritimes » n'ont l'air de rien ; en voici, messieurs, la portée :

Les dépenses de constructions neuves des bâtiments de la flotte dépassent déjà à elles seules l'annuité inscrite au budget ordinaire. Quelle est donc la conséquence de cet article 55 ?

La conséquence est que le budget extraordinaire supportera désormais intégralement toutes les dépenses des travaux maritimes à exécuter, en conformité de la loi sur le programme naval.

Elles s'ajouteront aux dépenses de constructions neuves, seules primitivement prévues comme devant figurer à ce budget.

C'est la première brèche à la loi. (*Assentiment.*) D'autres mesures non moins regrettables vont l'élargir.

A cette première extension, le projet de loi de finances de 1914 en ajoute une seconde bien autrement grave. Elle prévoit, en effet, qu'on inscrira au budget extraordinaire, non seulement les dépenses de constructions neuves et de stocks de munitions, conformément à la loi sur le programme naval, non seulement les dépenses de travaux maritimes dont l'inscription a été autorisée par la loi de 1913, mais encore les dépenses nécessitées par l'exécution de constructions neuves non prévues au programme naval telles que le cuirassé *Béarn* et les éclaireurs d'escadrilles dont on vous parlait tout à l'heure.

Ce n'est pas encore assez ! Voici poindre à l'horizon tout un nouveau programme de travaux maritimes dont la dépense figurera encore au budget extraordinaire.

La note préliminaire du projet de budget porte en effet que :

700,000 fr. seront affectés à l'établissement d'une cale de construction et travaux connexes à Brest ;

600,000 fr. à des travaux dans la rade-abri du même port ;

500,000 fr. à l'extension des fohds de la petite rade à Toulon ;

800,000 fr. à des travaux complémentaires pour le stationnement des bâtiments à Toulon ;

700,000 fr. à l'approfondissement du canal et d'une partie du lac de Bizerte.

Tout cela forme un total de 3,300,000 fr. pour nouveaux travaux maritimes, dépenses qui seront imputées au budget extraordinaire.

Ces 3,300,000 fr. représentent-ils le coût total de ces travaux ? Hélas non. Et nous saisissons ici sur le vif un des procédés familiers aux divers départements ministériels qui veulent engager des dépenses, mais qui s'abstiennent soigneusement d'en laisser entrevoir ou deviner l'intégralité.

Le Parlement se trouve ensuite en présence de surprises analogues à celle que nous a ménagée la construction de la nouvelle Imprimerie nationale, ou à celle non moins désagréable que nous ont valu certains travaux du ministère de la guerre. (*Très bien ! très bien !*)

Ce procédé a été fréquemment condamné au nom de la sincérité budgétaire par les rapporteurs généraux des finances et du budget, notamment par l'éminent président de notre Assemblée, lorsqu'il était rapporteur général de votre commission des finances. Tout récemment, mes honorables collègues et amis, MM. Aimond et Milliès-Lacroix, le dénonçaient à leur tour dans leurs rapports et à la tribune.

Après ces autorités, j'ai peut-être le droit de m'élever aussi contre ce procédé. Vous savez en quoi il consiste : on amorce tout doucement une dépense par une somme faible, d'apparence anodine. Ce n'est que cela ? dit-on, et personne n'y prend garde.

Le doigt une fois pris dans l'engrenage, il faut aller jusqu'au bout. Impossible de revenir en arrière, et la vérité apparaît bientôt dans son jour cruel.

C'est une amorce de dépenses dont le montant total vous eût peut-être fait hésiter ou tout au moins donné à réfléchir.

Tel est le cas de ces 3,300,000 fr. C'est une annuité, une première tranche. Rien de plus !

A combien s'élèvera la dépense totale ? Rien dans la note préliminaire ne l'indique. Il faut se reporter au projet de budget pour trouver un renseignement dans un tableau perdu au bas de la page. Mais combien ce renseignement est suggestif ! (*Mouvements divers.*)

Savez-vous, messieurs, quel sera le coût total des travaux ainsi amorcés ? Il ne sera pas inférieur à 46,800,000 fr., qui seront payés par le budget extraordinaire. Encore convient-il de faire la part des aléas. Estimons-nous très heureux si les dépassements de prévisions ne portent pas la somme globale à payer au delà de 50 millions.

Il y a mieux, et voici, messieurs, une observation que me suggère le rapport de l'honorable M. Chautemps.

« Au chapitre 54, aéronautique militaire, le département ministériel demande un crédit, au budget ordinaire, de 944,000 fr.

« A ce chiffre — dit M. le rapporteur — il faut ajouter 8,500,000 fr. demandés par le Gouvernement au nombre des dépenses non renouvelables relatives à la défense nationale.

« Nous nous bornerons à souhaiter que la marine se hâte de donner à ce nouveau service tout le développement qu'il mérite, afin que notre aéronautique puisse, sur mer comme sur terre, reprendre le premier rang auquel lui donnent droit la hardiesse de ses aviateurs et le génie de ses constructeurs. »

Je m'associe pleinement à ce vœu patriotique et justifié.

Que n'y aurait-il pas à dire au sujet de cette organisation ? Elle est inexistante : service côtier, service de haute mer, tout est à créer.

Où sont les dirigeables de la marine ? De quelle utilité seraient en temps de guerre les hydravions aux ailes rigides ? On l'a vu aux manœuvres de l'armée navale qui se sont terminées l'an dernier par la magnifique revue de Toulon. Que les vagues atteignent seulement cinq ou six mètres de hauteur et l'hydroplane ne peut plus se poser à la surface des eaux. Ne conviendrait-il pas d'inviter les constructeurs à chercher du côté de l'ornithoptère, c'est-à-dire de l'hydravion aux ailes mobiles ? (*Très bien !*)

J'indique seulement l'idée, je la soumets respectueusement au Sénat et à M. le ministre.

Aussi bien ne suis-je pas monté à la tribune pour parler technicité, mais pour parler budget.

Et ce que je veux retenir, c'est que des crédits affectés à l'aéronautique maritime, 944,000 fr. sont inscrits au budget ordinaire, tandis que le budget extraordinaire aura à supporter une dépense de 8,500,000 fr.

Est-il cependant rien de moins anormal que de consacrer à l'aéronautique maritime un crédit annuel de quelques millions ? Pourquoi ce crédit ne figure-t-il donc pas au budget ordinaire ? (*Très bien ! très bien !*)

Mais voici qui est plus étrange encore :

Au budget extraordinaire est inscrite aussi une somme de 2,300,000 fr. pour l'outillage des arsenaux, ateliers et magasins de torpilles. J'ai beau chercher, je ne vois pas ce qu'a d'extraordinaire ou d'insolite une dépense de cette nature. S'il est, au contraire, des dépenses d'un caractère normal annuel, on pourrait presque dire quotidien, ce sont assurément celles qui ont trait à l'outillage de nos arsenaux. Pourquoi ne sont-elles pas non plus inscrites au budget ordinaire ? (*Très bien !*)

N'est-ce pas en raison de la déplorable facilité que l'existence du budget extraordinaire offre au département ministériel d'alléger son budget ordinaire ? N'est-ce pas aussi parce que le budget extraordinaire échappe davantage à la vigilance du Parlement et que les crédits d'amorce y passent plus aisément inaperçus ? Car c'est encore un crédit d'amorce en présence duquel nous nous trouvons. Ces 2,300,000 fr. ne sont en effet qu'une annuité prévue pour 1914. Ne sera-t-elle pas suivie d'autres annuités ? A combien s'élèvera la somme totale à dépenser sous cette rubrique : « outillage des arsenaux, ateliers et magasins de torpilles » ?

Se dispose-t-on à nous faire avaler en douceur — passez-moi l'expression — une nouvelle pilule de 40 à 50 millions, comme pour les travaux maritimes dont je parlais tout-à-l'heure ? Il serait intéressant que nous fussions fixés ; et il me plaît de penser que M. le ministre voudra bien sur ce point dissiper nos incertitudes. (*Très bien ! très bien !*)

Mais combien ne sommes-nous pas loin de la situation définie et créée par la loi du 30 mars 1912 sur le programme naval !

Le programme naval devait être exécuté avec un budget ordinaire de 500 millions et sans budget extraordinaire.

Les crédits du budget sont, en 1914, c'est-à-dire deux ans après, de 650 millions, et nous avons un budget extraordinaire.

Le budget extraordinaire devait être limité au début à 139 millions, c'est-à-dire à l'excédent — sur l'annuité inscrite au budget ordinaire et fixée par la loi du 30 mars 1912 — des dépenses de constructions neuves du programme naval, y compris les stocks de munitions.

Une série de modifications y a successivement fait entrer :

1° De nouvelles dépenses de constructions neuves non prévues au programme naval ; cuirassés *Bearn* et éclaireurs d'escadrilles ;

2° Toutes les dépenses de travaux maritimes du programme ;

3° De nouvelles dépenses de travaux maritimes non prévues au programme, et dont le montant présumé ne s'élève pas à moins de 46,800,000 fr. ;

4° Les dépenses d'aéronautique maritime ;

5° Des dépenses d'outillage des arsenaux dont le coût total nous est complètement inconnu.

De 139 millions, le budget extraordinaire s'était ainsi enflé jusqu'à 640 millions. (*Mouvements divers.*)

En reportant dernièrement 140 millions au budget ordinaire, le département ministériel a ramené à 500 millions ce budget extraordinaire. Ce chiffre n'en reste pas moins supérieur de 361 millions aux prévisions primitives. Les dépenses extraordinaires se sont donc accrues de 360 millions environ. (*Nouvelles marques d'approbation.*)

Pendant ce temps, l'annuité inscrite au budget ordinaire pour l'exécution du programme naval s'accroissait aussi de 60 millions.

Nous sommes donc, dès à présent, pour l'exécution dudit programme, à payer avant la fin de 1917, en face d'un dépassement de dépenses de 420 millions.

Ajoutez-y l'augmentation annuelle des dépenses de la marine — en dehors du programme naval — augmentation qui n'est pas inférieure à 50 millions sur les prévisions établies au moment du vote de ce programme, et vous aurez une idée exacte de la situation financière de la marine. (*Très bien ! très bien !*)

Ce dépassement des dépenses, favorisé par la création du budget extraordinaire, sorte de paravent derrière lequel elles étaient pour ainsi dire masquées, est, je l'ai dit, la conséquence des modifications successives apportées au programme naval en cours d'exécution.

Mais c'est là le passé. Il s'agit, en effet, des deux années écoulées.

Que nous réservent les années prochaines ? Nous apporteront-elles de nouvelles dérogations au programme naval ? Et lesquelles ? Ne serait-il pas indiscret de le demander à M. le ministre ?

Quoi qu'il en soit, et en raison de l'état actuel des finances du pays, ne croyez-vous pas que cette situation mérite de retenir toute l'attention du Parlement ? (*Marques d'assentiment.*)

Déjà, on parle d'une augmentation prochaine de l'armée navale. Vous avez entendu tout à l'heure les divers orateurs qui m'ont précédé à cette tribune envisager cette éventualité. Les constructions prévues dans la loi navale de 1912 — 28 cuirassés — sont en avance ; les deux derniers cuirassés, dont la mise en chantier devait avoir lieu en 1917, seront sans doute lancés à ce moment. Que fera le département ministériel ?

Certains voudraient déjà que le nombre de nos cuirassés fût porté de 28 à 40. La mégalomanie a de ces outrances. Ceux-là ont-ils réfléchi aux conséquences financières d'un pareil projet ? Leur patriotisme inquiet s'est-il seulement demandé où la France prendrait les équipages qui devraient monter ces nouvelles unités de combat ? (*Mouvement d'attention.*)

Que, dans l'état actuel des armements européens, que le développement des marines italienne et autrichienne, dont l'honorable M. Chaumets nous a tracé tout à l'heure un tableau saisissant, nous amène à envisager l'éventualité d'un remplacement anticipé des cinq *Patrie* du pro-

gramme de 1902, c'est une idée qu'il convient de ne pas écarter *a priori*.

Chacun sait — et tout à l'heure on insistait fortement sur ce point — l'intérêt capital que présente pour notre pays la maîtrise de la Méditerranée.

Et puis, les *Patrie* sont des bâtiments de 14,365 tonnes. Peuvent-ils se présenter au combat contre des dreadnoughts et des superdreadnoughts de 25,000 à 30,000 tonnes ?

Mais aller au delà, vouloir dès maintenant augmenter le nombre des cuirassés de la flotte, quand l'armée de terre exige de si lourds sacrifices, ne serait-ce pas une imprudence, peut-être davantage ? Je livre, messieurs, la question à vos méditations. (*Très bien !*)

Telles sont les observations d'ordre financier que je voulais soumettre au Sénat. J'arrive à mes observations d'ordre économique.

Messieurs, le comité d'examen des comptes des travaux de la marine, présidé par l'honorable M. Aimond, s'est occupé, dans sa dernière session, de la construction des six cuirassés du type *Danton*.

Rapporteur du budget de la marine à la Chambre à ce moment-là, je m'étais élevé contre la mise en chantier simultanée des six cuirassés. Je pensais qu'il valait mieux n'en commander que trois à la fois et renvoyer à l'année suivante la commande des trois autres. Le département ministériel aurait ainsi le temps de préparer des plans et devis nouveaux en tenant compte des progrès accomplis à l'étranger.

La mise en chantier simultanée des six cuirassés présentait, à mon sens, des inconvénients graves au triple point de vue militaire, économique et financier.

Au point de vue militaire, je faisais observer que ces cuirassés seraient démodés dès leur entrée en escadre — ils l'étaient déjà avant la commande — avec leurs quatre canons de 305 et les douze de 240, en face des dreadnoughts anglais lancés cette même année 1906 et des cuirassés *Bellerophon*, *Téméraire* et *Superb*, lancés en 1907, porteurs de dix canons de 305 et filant au moins 1 nœud de plus. (*Très bien !*)

Le département ministériel combattit ma thèse et l'emporta. Le comité d'examen des comptes est aujourd'hui de mon avis ; il considère le *Danton* comme des prédreadnoughts français. Combien, au point de vue militaire, les trois unités de la deuxième division n'eussent-elles pas été plus puissantes, si elles avaient été commandées un an plus tard en tenant compte des progrès réalisés par l'amirauté anglaise ! La chose est d'autant plus vraie que, comme le fait observer le rapport du comité pour les deux cuirassés construits à Brest et à Lorient, le montage sur cale ne put commencer que deux ans après l'ordre de mise en chantier.

Au point de vue économique, j'avais signalé les dangers d'à-coups qu'on allait inaugurer.

Au point de vue financier, je faisais observer qu'il n'y aurait pas de concurrence. Il y a, disais-je, en France, quatre sociétés de construction ; vous allez donner quatre cuirassés à l'industrie privée : chacune des sociétés aura son cuirassé, le partage se fera équitablement. (*C'est cela ! — Très bien !*)

Le comité d'examen des comptes a longuement étudié la question. Il a repris un à un tous mes arguments dans l'ordre et souvent dans la forme même où je les avais présentés. En voici d'ailleurs les conclusions principales :

« On doit reconnaître que la mise simultanément sur chantier de six cuirassés plaçait le département dans des conditions désavantageuses au point de vue économique,

spécialement pour la discussion des prix. La concurrence, en effet, ne pouvait s'établir à cette occasion entre les grands chantiers français dont chacun était certain, *a priori*, de se voir attribuer un cuirassé.

En outre, la brusque émission de nombreuses et très importantes commandes de matériaux pour les six unités construites en même temps, commandes dont rien ne permettait alors à l'industrie privée de présager le retour, avait déterminé dans certaines branches de la production nationale un encombrement et par là une hausse marquée.

« Enfin et surtout l'absence de spécifications et de plans de détail pour les parties les plus essentielles de la construction au moment où furent lancées les demandes de prix avait fait peser sur les chantiers des aléas de toute nature que ces derniers, pour se couvrir, furent amenés à arbitrer largement dans leurs soumissions et dont finalement le Trésor, autrement dit le contribuable, eut seul à supporter les conséquences ».

Ainsi se trouvent vérifiées *a posteriori* les conjectures que j'avais formées en 1906 sur la mise en chantier simultanée des six cuirassés. Cette satisfaction d'amour-propre, toute rétrospective, encore que, je l'avoue, je n'y sois pas entièrement insensible, ne m'aurait pas paru suffisante, pour arrêter, ne fut-ce qu'un instant, l'attention du Sénat, si je ne trouvais dans le rapport dont je parle d'autres considérations d'un caractère tout à fait inédit qui méritent un sérieux examen. (*Très bien !*)

Le comité d'examen ne s'en est pas tenu, en effet, pour les six cuirassés de 1906, à la critique des conditions dans lesquelles ce programme a été exécuté. Il s'est encore imposé la tâche laborieuse et ingrate de dégager d'une comptabilité confuse, « chaotique », a-t-on pu dire, le prix des constructions navales dans les arsenaux, en y incorporant les frais généraux de la marine.

C'est un travail qui n'avait jamais été fait, au moins de façon précise et complète. Tout ce qu'on pouvait dire au sujet des prix de revient manquait de base certaine, même lorsqu'on s'appuyait sur des documents officiels — comme au moment de la commission d'enquête portant sur l'ensemble des services de la marine — puisque ces documents étaient incomplets.

Le comité a également déterminé le prix de revient à l'Etat des cuirassés construits par l'industrie, en leur appliquant les dépenses et les frais généraux qu'ils ont causés avant leur réception et en tenant compte des charges particulières qui pèsent sur les chantiers privés et que ne supporte pas la marine.

Il est arrivé ainsi à établir le prix de revient, pour le contribuable français, des constructions dans les arsenaux et des constructions à l'industrie.

Nous ne pouvons, messieurs, qu'applaudir à cette œuvre. Elle permettra à l'administration, à l'industrie privée, au Parlement, de voir clair dans une situation jusqu'ici demeurée obscure.

C'est un précieux service rendu au pays par le comité ; il me plaît de l'en féliciter. (*Très bien !*)

M. le rapporteur général. Il ne faut pas donner à nos conclusions une valeur trop absolue. Vous avez dit que les documents et la comptabilité sur lesquels nous nous sommes appuyés sont chaotiques. Nous avons, en effet, dû faire certaines hypothèses pour arriver aux conclusions que vous présentez, parce que les mots « frais généraux » prêtent à de telles interprétations que, mathématiquement, nous ne pouvons pas appliquer des sommes absolument exactes à chacun des ouvrages auxquels vous faites allusion.

M. Henri Michel. Je vous remercie, monsieur le président, de cette mise au point. C'est un précieux service, disais-je, rendu au pays par le comité. Il me plaît de l'en féliciter et d'en remercier ici son très distingué président, mon collègue et ami M. Aimond.

M. le rapporteur général. Cela vous montre, mon cher collègue, l'indépendance des membres de la commission qui appartiennent à la commission de la marine et dont plusieurs se trouvent sur ces bancs. C'est la preuve que nous sommes tous préoccupés de l'intérêt général et non de l'intérêt particulier.

M. le rapporteur du budget de la marine. Il y a dans cette commission un contrôleur qui est un véritable apôtre de cette réforme.

M. Henri Michel. Il ne saurait venir à la pensée de personne de douter de cette complète indépendance.

Il convient, messieurs, d'encourager ces efforts. Le comité se propose, en effet, de compléter son étude en établissant, à propos des cuirassés type *Jean-Bart*, construits dans les arsenaux ou par l'industrie privée, une comparaison avec les prix demandés par les grands chantiers étrangers.

Le jour que cette étude sera terminée — et il faut souhaiter ce jour prochain — nous serons entièrement fixés sur la question jusqu'ici tant controversée des prix de revient. (*Très bien!*)

Avais-je raison de dire, messieurs, que les travaux de ce comité méritaient à la fois et l'attention et les encouragements du Parlement?

Mais quel enseignement se dégage de cette étude comparative des prix de revient des six cuirassés du type *Danton*? De cette étude il résulte qu'après élimination de l'armement, c'est-à-dire en ne tablant — passez-moi l'expression — que sur ce qui est la production du constructeur, le prix de revient, à l'Etat, du cuirassé construit par l'industrie a été le même que celui du cuirassé construit dans nos arsenaux. Constatation grave, messieurs, si l'on veut bien songer que le facteur « bénéfices » intervient pour une part appréciable dans le prix de revient de l'industrie.

Or, ce n'est ni sur les matières, ni sur la main-d'œuvre que se font le plus sentir les différences de prix de la marine; c'est sur les frais généraux.

Qu'est-ce à dire, sinon que ces frais généraux sont si considérables, si énormes, qu'ils équivalent à eux seuls aux frais généraux et aux bénéfices réunis des chantiers privés?

Le comité des comptes dit avec raison que, pour répondre à leur objectif de paix, nos arsenaux doivent être à même, par leur mode d'organisation et leur fonctionnement industriel, de remplir réellement leur double rôle de « révélateur et de modérateur » des prix.

La marine devrait, en effet, pouvoir se servir comme étalon du prix de revient de ses arsenaux pour discuter les offres des chantiers privés. Comment le fera-t-elle, si elle ne réduit pas considérablement ses frais généraux, puisque c'est de là que vient tout le mal? (*Très bien! très bien!*)

Le rapport du comité d'examen des comptes des travaux de la marine a été publié par le *Journal officiel*, il y a environ six ou sept ans. Me sera-t-il permis de demander à M. le ministre de la marine ce qu'a fait le département ministériel ou ce qu'il se propose de faire pour mettre à profit les conclusions de ce « rapport » et pour élever les arsenaux à la hauteur du rôle que leur assigne ce comité, c'est-à-dire au rôle de « révélateurs » et de « modérateurs » des prix. (*Très bien!*)

La lecture du même rapport, si fertile en enseignements, m'a suggéré une observation d'un autre genre. Depuis quelque temps, la marine a entrepris de traiter, pour certaines livraisons de matériel, avec des fournisseurs généraux, au lieu de s'adresser directement aux fabricants.

Ce mode de procéder n'est certainement pas plus avantageux au point de vue budgétaire, car au bénéfice réalisé par chaque sous-traitant le fournisseur interposé ajoute sa commission: c'est l'intermédiaire. (*Nouvelles marques d'approbation.*)

Premier inconvénient. En voici un second plus grave et que je signale tout particulièrement à votre attention.

Sous le couvert du fournisseur général, la marine reçoit du matériel d'origine étrangère qu'elle n'oserait certainement pas commander directement, quand notre industrie nationale est en mesure de lui donner satisfaction.

Ainsi, pour les stations électriques des arsenaux de Cherbourg et de Toulon, il a été traité avec un fournisseur général qui a été autorisé à livrer du matériel anglais et même allemand, alors que nous avons en France des industriels spécialisés dans ce genre de fabrication. (*Mouvements divers.*)

Voilà une belle réclame, n'est-il pas vrai, pour les industriels étrangers? Ils n'auront pas de peine à concurrencer après cela nos fabricants dans d'autres pays! (*Assentiment.*)

Ils ne diront pas naturellement que c'est grâce à une légère différence de prix, peut-être d'ailleurs consentie tout exprès, que le Gouvernement français leur a donné la préférence, mais bien en raison de la supériorité marquée de leurs appareils.

Mais jusqu'ici le système du fournisseur général était limité à des livraisons de peu d'importance. Il serait sur le point de s'étendre et de se généraliser: le rapport du comité d'examen laisse prévoir qu'il va s'appliquer aux cuirassés construits par l'industrie. (*Mouvements.*)

Quel motif invoque-t-on pour ôter à la marine et passer au constructeur de la coque la tractation des fournitures d'appareils spéciaux, lorsque ce constructeur ne les fabrique pas lui-même et les achète à des usines spécialisées, moyennant, bien entendu, une grosse commission. Il s'agit, paraît-il, d'après le rapport, — je cite :

« De donner à la marine pour la détermination des responsabilités des garanties analogues à celles que le département possède, quand le navire est construit par l'arsenal et que, pour la construction de la coque, l'installation et le fonctionnement des divers appareils, le ministre a devant lui une responsabilité unique: la direction des constructions navales. »

Plaisante raison! J'avoue, en effet, messieurs, que je ne saisis pas bien comment la direction des constructions navales de Lorient, par exemple, aurait pu être rendue responsable du fonctionnement des chaudières et des turbines qui lui ont été livrées pour le *Mirabeau*.

Et je suppose qu'on n'a jamais entendu dégager la responsabilité personnelle des fournisseurs spéciaux pour ce qui touche le fonctionnement de leurs propres appareils. La raison invoquée n'est donc pas péremptoire, tant s'en faut. (*Marques d'approbation.*)

Mais ne vous semble-t-il pas qu'en substituant à la responsabilité individuelle des fournisseurs spéciaux la responsabilité globale du fournisseur général, on créerait au regard de la société de construction un aléa considérable, que, dans sa soumission, cette société serait naturellement amenée à arbitrer largement au détriment du Trésor? (*Très bien!*)

Mais le système du fournisseur général

présente d'autres inconvénients. Ne donnerait-il pas, par exemple, aux quatre chantiers civils, entre lesquels existe, vous ne l'ignorez pas, une certaine communauté d'intérêts, le pouvoir de favoriser telle ou telle maison au détriment de telle ou telle autre? Il leur serait aisé, en effet, même en consentant momentanément des prix plus faibles, d'éliminer progressivement toute concurrence, quitte à se rattraper plus tard par une large majoration de prix. (*Très bien!*)

Ainsi donc, en n'intervenant pas directement, en n'ouvrant pas elle-même un concours de fournisseurs entre les maisons françaises reconnues aptes à soumissionner, la marine, non seulement se priverait bénévolement des améliorations, des progrès que la concurrence engendre toujours; mais encore se livrerait pieds et poings liés aux mains d'un fournisseur général puissant, je pourrais peut-être dire d'un syndicat puissant, dont elle ne pourrait même plus discuter les conditions. Elle en serait réduite, pour échapper à ce péril, à envisager l'emploi et l'achat d'appareils de provenance étrangère.

Est-ce à cela, messieurs, que l'on veut aboutir? (*Applaudissements.*)

Messieurs, il y a trois ans, à propos de la mise en chantier des deux cuirassés *France* et *Patrie*, il fut question, ici, des tentatives, que l'on faisait pour introduire, dans la flotte française, la chaudière anglaise *Babcock* et *Wilcox*, qui serait construite dans les ateliers de la Courneuve par une filiale de la maison anglaise.

Le Sénat, sur la vigoureuse intervention de notre collègue M. Cabart-Danneville, que j'ai le plaisir de voir à son banc, manifesta son désir, sa volonté, que la marine ne prit d'appareils étrangers que s'ils avaient sur les nôtres une supériorité incontestable.

Malgré cette décision, il paraît qu'on se dispose, si ce n'est déjà fait, à admettre dans la marine la chaudière anglaise.

Or, est-il besoin de rappeler que l'amirauté anglaise, mue par un sentiment de protection de l'industrie nationale devant lequel on ne peut que s'incliner, n'accepte plus de chaudières françaises, même construites en Angleterre? (*Mouvements.*)

Voici, messieurs, ce qu'on lit dans un rapport déposé à la Chambre des députés par l'honorable M. Patureau-Mirand :

« Récemment, les maisons Belleville, Niclausse, Babcock et Wilcox ont présenté à la marine des chaudières de leurs systèmes transformées pour permettre des taux de combustion semblables à ceux des chaudières à petits tubes.

« Des commissions techniques, déléguées à cet effet par le ministre, ont assisté aux essais à l'usine de ces nouvelles chaudières et, à la suite de ces épreuves, deux de ces maisons, les premières, ont été déclarées aptes à prendre part aux adjudications de la marine, concurrence avec les chaudières type Guilloit-Dutemps ou Normand.

« La 3^e, la maison Babcock et Wilcox — continue le rapport — a été invitée à mettre quelques détails au point, avant d'obtenir une autorisation analogue. »

Qu'est-ce à dire, messieurs?

Comment! des ingénieurs de la marine sont envoyés en usine pour procéder à des essais sur une chaudière étrangère. Elle n'est pas au point comme le sont les chaudières françaises. Et ce sont nos ingénieurs de la marine qui invitent la société étrangère à modifier certains détails pour que la chaudière de cette société puisse ensuite concurrencer les nôtres! (*Mouvements divers.*)

Messieurs, pareilles attentions pour une maison étrangère sont à peine croyables. (*Très bien!*) J'espère que M. le ministre voudra bien rassurer notre industrie natio-

nale et vous dire quelles règles il compte établir et suivre à l'égard des marques étrangères. Il serait piquant, à l'heure où nous imposons au pays des charges si lourdes pour nos armements navals, que le bénéfice matériel et moral de certaines fournitures passât, sans raison majeure, à l'étranger, au détriment de l'industrie française. (*Applaudissements.*)

J'arrive, messieurs, à la dernière partie de mes observations. Elles sont d'ordre purement administratif.

Un décret et un arrêté du 14 juin 1913 ont modifié le fonctionnement des commissions de classement et le système général d'avancement des officiers établi par l'honorable M. Delcassé (décret du 17 janvier 1913).

« Il a paru nécessaire », dit le rapport qui précède le décret du 14 juin, « de ne confier nos unités de combat qu'à des officiers parfaitement qualifiés pour en exercer le commandement; de ne donner de commandement aux capitaines de vaisseau et aux capitaines de frégate qu'à des officiers figurant sur des listes dressées par la commission de classement des officiers de marine. »

De ce fait, le ministre de la marine a abandonné entre les mains d'une commission les pouvoirs qu'il possédait relativement à l'attribution des commandements.

M. Le Cour Grandmaison. Le ministre n'est pas lié.

M. Henri Michel. Je vous demande pardon.

Le décret a été libellé de telle sorte qu'il s'est même privé de la possibilité de corriger une erreur ou de réparer une injustice de la commission. (*Mouvements divers.*)

Depuis 1899, les inscriptions au tableau d'avancement pour le grade sont faites, dans la proportion de quatre cinquièmes, par la commission de classement, et du un cinquième par le ministre. Ces dispositions ont été maintenues par les articles 6 et 9 du décret du 14 juin 1913 en ce qui concerne l'avancement; mais elles ne figurent pas dans les règles prévues pour l'établissement des tableaux de commandement.

Le droit laissé au ministre d'inscrire au tableau d'avancement un cinquième des inscriptions à faire, devient ainsi purement illusoire. (*Très bien!*) Seuls, en effet, pourront être inscrits, dans l'avenir, les officiers ayant conditionné, c'est-à-dire ayant commandé. Or, les commandements ne sont attribués qu'aux officiers inscrits par la commission sur les tableaux de commandement.

Ainsi donc, impossibilité pour le ministre de réparer une erreur de la commission, en ce qui concerne les avancements; abdication, pour l'avenir, de tout droit personnel sur l'avancement, de la part du ministre. (*Mouvement.*)

Et cela se passe juste au moment où la tendance bien nette des mesures prises jusqu'alors était d'arriver à mettre à la marine, comme cela existe à la guerre, l'avancement des officiers dans les mains du ministre, seul responsable devant le Parlement et devant le pays.

N'est-il pas évident, au surplus, que, sans abandonner une prérogative essentielle, le ministre pourrait toujours consulter les capelins et faire porter son choix, en ce qui concerne les commandements, sur les officiers les plus qualifiés proposés par des chefs qui ont pu les voir à l'œuvre? (*Très bien!*) Ces propositions doivent avoir à ses yeux, semble-t-il, autant de poids que le travail d'une commission.

M. Perreau. Elles doivent en avoir davantage.

M. Henri Michel. La deuxième raison mise en avant pour justifier le décret est de remédier « au vieillissement continu des cadres et du commandement ».

Que vaut cette raison?

D'une part, éliminer des commandements un certain nombre d'officiers ne créera pas une seule place vacante dans le corps. Ces officiers inoccupés attendront à terre l'âge de la retraite et ne s'en iront pas un jour plus tôt pour cela. (*Très bien!*)

D'autre part, afin de remédier au « vieillissement du commandement », il suffisait au ministre de n'attribuer les commandements qu'à des officiers vigoureux, suffisamment jeunes, dans les limites qu'il fixerait. Le but était atteint, aussi bien qu'en instituant une commission à qui il est prescrit de n'inscrire aux tableaux de commandement que des officiers ne dépassant pas tel ou tel âge.

Enfin, le même rapport dit qu'il y a disproportion entre le nombre de commandements disponibles et celui des officiers supérieurs susceptibles de commander. Or, par un arrêté du 14 juin 1913, pris le jour même où le décret a été signé, le ministre a décidé que la durée du commandement des capitaines de vaisseau, qui était de 18 mois pour la plus grande partie des commandements (arrêté du 5 octobre 1912) serait uniformément fixée à 2 ans. N'est-ce pas, messieurs, augmenter ainsi la disproportion, si tant est qu'il y ait disproportion?

Mais pourquoi modifier la mesure qui avait été si sagement prise par l'amiral Boué de Lapeyrère et maintenue par M. Delcassé, à moins que l'on n'ait voulu — ce que nous nous refusons à croire — empêcher un certain nombre de capitaines de vaisseau de commander? (*Mouvement.*)

Quoi qu'il en soit, c'est là une disposition fâcheuse, des plus funestes aux officiers qui n'ont de valeur que par eux-mêmes et ne comptent que sur l'impartiale constatation de leur mérite pour avancer. (*Très bien!*)

Il est aisé de montrer combien certaines règles imposées par le décret et l'arrêté du 14 juin 1913 laissent place à l'arbitraire. Voyons d'abord le décret. L'article 16 est ainsi conçu :

« Les capitaines de vaisseau et les capitaines de frégate inscrits aux tableaux de commandement peuvent seuls être appelés commander en temps de paix. Toutefois, peuvent être appelés à exercer un nouveau commandement sans être inscrits au tableau, les capitaines de vaisseau qui ont déjà exercé deux périodes de commandement ou des fonctions de chefs d'état-major, et les capitaines de frégate qui ont déjà commandé. »

Pourquoi la même règle n'est-elle pas appliquée aux capitaines de vaisseau et aux capitaines de frégate? Pourquoi un capitaine de vaisseau qui a déjà commandé, ne peut-il, comme un capitaine de frégate, exercer un deuxième commandement sans que ses titres soient examinés de nouveau par la commission? Surtout si, pendant l'exercice de son premier commandement, il a été proposé pour le second commandement par ses chefs directs qui l'ont vu à l'œuvre à la mer?

Que dis-je? Aux yeux du ministre, cette proposition de commandement ne doit-elle pas avoir plus de valeur pour qualifier ces officiers « aptes à commander » une fois de plus, que l'inscription à un tableau par une commission composée d'officiers avec lesquels l'officier discuté ne s'est peut-être jamais rencontré à la mer, dans sa carrière? (*Très bien! très bien!*) D'autre part, l'article 18 dit :

« Nul ne peut être inscrit au tableau de commandement, s'il n'a été régulièrement proposé et s'il ne se trouve dans les condi-

tions d'âge ou d'ancienneté de grade fixées par le ministre. »

En juin et en novembre 1913, pour l'établissement des tableaux de commandement — vous voyez que la commission s'est réunie — les limites d'âge ont été fixées, d'après le *Moniteur de la flotte*, pour les capitaines de vaisseau, à cinquante-trois ans pour un premier commandement, et à cinquante-six ans pour le deuxième.

En est-il de même en juin 1914, c'est-à-dire en ce moment? En sera-t-il de même plus tard, c'est-à-dire en novembre ou l'an prochain?

Il est inadmissible que, chaque semestre, on modifie ces limites d'âge de manière à favoriser ou à évincer par une sorte de jeu de bascule tel ou tel officier. (*Très bien!* — *Mouvements divers.*)

S'il est admis qu'un capitaine de vaisseau ne doit plus compter, après cinquante-trois ans et cinquante-six ans, avoir un premier ou un second commandement, qu'on le dise et qu'on le fixe par une règle durable, par une règle invariable; autrement, c'est tout simplement l'arbitraire et le bon plaisir. (*Très bien!* — *Applaudissements.*)

Si nous examinons maintenant l'arrêté du 14 juin 1913, nous voyons :

« Art. 4. — Sont seules considérées comme régulières pour les capitaines de frégate, les propositions de commandement faites au cours de leur embarquement; pour les capitaines de vaisseau, candidats au premier tableau de commandement, les propositions faites au cours du commandement qu'ils ont exercé dans le grade de capitaine de frégate ou au cours de leurs embarquements ultérieurs; pour les capitaines de vaisseau, candidats au deuxième tableau de commandement, les propositions faites au cours de leur première période de commandement ou au cours d'un embarquement de chef d'état-major. »

Ainsi, messieurs, pour l'obtention d'un commandement, les services à terre, quels qu'ils soient, de quelque nature qu'ils soient, ne comptent pour rien, et un préfet maritime ne peut pas faire de propositions de commandement valables en faveur d'un officier qui est chargé, par exemple, de l'entretien d'un bâtiment ou d'un groupe de bâtiments en réserve.

Pourquoi, dans son port, cet officier général ne peut-il pas juger de l'aptitude d'un officier à commander tout aussi bien que les membres de la commission chargés à Paris d'établir les tableaux de commandement et qui, bien souvent, ne pouvaient pas connaître du tout l'officier en cause? (*Marques d'assentiment.*)

Dirai-je toute ma pensée?

Il semble que, par cette disposition, arbitraire au suprême degré, ont ait voulu empêcher certains officiers qui ne trouveraient pas grâce devant la commission, d'accumuler à la longue des propositions de commandement, propositions qui sont, comme toutes les autres, inscrites à l'annuaire et sur lesquelles ces officiers pourraient appuyer pour postuler un commandement.

Je pourrais, messieurs, illustrer ma thèse par des exemples, mais je me refuse à citer des noms. J'ai voulu simplement montrer les défauts et les vices du décret et de l'arrêté du 14 juin 1913. Rapportez-les, monsieur le ministre, ou modifiez-en les termes. Il n'est pas admissible que l'avancement de nos officiers soit tout entier au pouvoir d'une commission irresponsable dont le ministre ne peut pas corriger les erreurs volontaires ou involontaires. (*Très bien! très bien!*)

Je puis, messieurs, me rendre ce témoignage, que je n'ai jamais fait de politique en marine; mais il me serait pénible de constater que certains officiers ont leur avancement enrayé, leur carrière brisée

parce qu'ils sont républicains. (*Très bien! très bien! à gauche.*) Je vous connais trop, monsieur le ministre, et j'ai trop d'estime pour votre caractère, pour n'être pas certain que cela ne se passera pas sous votre administration. (*Applaudissements sur un grand nombre de bancs. — L'orateur, en retournant à sa place, reçoit les félicitations de ses collègues.*)

M. le président. La parole est à M. de Las Cases.

M. de Las Cases. Je viens défendre, messieurs, devant vous les intérêts de quelques petits fonctionnaires de l'administration de la marine. Les observations que j'ai à vous présenter auront pour résultat de faire rendre justice à ces fonctionnaires; elles auront pour résultat de permettre au Gouvernement d'accorder à ces fonctionnaires un droit qui leur est reconnu, et enfin, ce qui est rare à l'heure actuelle, nous ne vous demanderons aucune augmentation de crédits, nous vous ferons faire une petite économie. (*Très bien! très bien!*)

Ce sont les trois raisons qui me permettent d'insister devant vous pour m'accorder les quelques minutes que je vous ai demandées.

Voici les faits.

En 1897, un concours a eu lieu entre des sergents de la marine, pour leur permettre d'entrer dans les bureaux de l'administration centrale. Trois de ces jeunes gens, ayant subi les épreuves avec succès, furent nommés auxiliaires, en 1898. Quelques années s'étant écoulées, le moment vint pour eux de passer titulaires, autrement dit d'avoir l'avancement normal.

A leur demande de titularisation, le ministre répondit d'une façon charmante (*Sourires*) que, malgré son désir de leur être agréable, il ne pouvait leur donner satisfaction, une loi de 1905 ayant déclaré que le poste sollicité ne serait accordé dorénavant qu'à des officiers de marine et non à des sous-officiers.

Qu'allait devenir ces jeunes gens ayant huit ou neuf ans de services administratifs, après avoir subi un examen, après avoir fait partie de l'armée de mer, en un mot, en possession de droits acquis? Allait-on les laisser dans les services auxiliaires jusqu'à ce qu'on ait trouvé le moyen de leur accorder la place à laquelle ils avaient droit?

Je ne veux pas me prononcer sur la question de savoir s'il faut une loi pour résoudre la question.

En 1910, M. Chauvière soumit la question à la Chambre des députés. Le ministre de la marine et le rapporteur d'alors lui donnèrent, ainsi qu'à ces fonctionnaires, les meilleurs compliments (*Sourires*), leur témoignèrent toute leur bienveillance et toute leur sympathie; et puis, rien de plus.

En 1911, M. Gaffier se fit également à la Chambre l'avocat de ces fonctionnaires. Cette fois encore, ils trouvèrent devant eux la bonne volonté, la bienveillance et la sympathie du ministre et du rapporteur. On loua leurs efforts et on déclara qu'ils étaient dignes d'obtenir le grade qu'ils désiraient. Mais rien ne fut fait.

En 1913, la situation fut la même, sauf que, désormais, c'était M. Roblin qui, à la Chambre des députés, prenait leur défense. De nouveau, la sympathie leur fut témoignée sous toutes les formes. Rien ne fut fait. S'ils avaient connu leurs classiques, ils auraient pu dire, comme Calchas: « Trop de fleurs! trop de fleurs! » (*Sourires.*)

En 1914, ils furent plus heureux. On leur dit: « Il vous faut une loi; mais, si vous demandez une loi au Parlement, que de temps se passera avant que l'omnibus des députés soit venu au Sénat et du Sénat soit retourné à la Chambre! (*Sourires.*) Vous

serez à la retraite depuis longtemps, si vous n'êtes pas morts! Nous allons vous mettre dans la loi de finances. » Et on les mit dans la loi de finances de 1914.

Ils étaient ravis, ces braves gens! Ils se disaient: « Enfin! on prétendait que nous n'obtiendrions jamais justice et que le Parlement n'aboutirait pas. Le Parlement aboutit. C'est traiter bien mal le Parlement que de le déclarer incapable d'aboutir à une solution! » (*Rires.*)

Ils étaient enchantés. Hélas! leur joie fut de courte durée. La commission a disjoint l'article qui les titularisait, et ils se trouvent actuellement, en 1914, dans la situation où ils se trouvaient en 1910, en 1911, en 1912 et en 1913.

Oh! ils ont pour eux la bienveillance de M. le rapporteur; ils ont pour eux, j'en suis sûr, la bienveillance de M. le ministre de la marine. M. le ministre de la marine ne peut faire autrement que d'être bienveillant envers des fonctionnaires qui ne veulent obtenir que de votre justice, messieurs, et de votre esprit d'équité, la titularisation à laquelle ils ont droit.

Ils avaient eu auparavant pour eux notre collègue M. Chéron qui s'était également montré très bienveillant à leur égard.

Quelle est donc l'objection qu'on leur fait? Aucune objection de principe. On reconnaît qu'ils ont droit à la titularisation qu'ils désirent, on reconnaît que la leur donner équivaldrait à tenir la convention et le contrat qu'on a passés avec eux. Et Dieu sait que, s'il y a quelqu'un qui doit tenir les conventions qu'il a passées, c'est évidemment l'Etat!

Seulement on leur fait une objection de forme; on leur dit: « Nous avons décidé que, dans la loi de finances, nous ne mettrions rien de semblable à ce que vous demandez; par conséquent, nous ne pouvons pas, à cause de la forme, arriver.

M. Peytral, président de la commission des finances. Non, ce n'est pas une question de forme, c'est une question de principe.

M. de Las Cases. C'est une question de forme, de méthode, si vous voulez. Mais laissez-moi vous dire que la méthode est un moyen, la méthode n'est pas un but, et si vous pouviez arriver, comment dirai-je? en tournant légèrement la méthode (*Sourires*) — tourner la loi, c'est montrer qu'on la respecte (*Rires*) — si vous pouviez arriver ainsi à une solution, à un vote... rendu seulement pour ceux qui n'ont pas le respect de la forme, de la méthode, les autres s'abstenant, vous aurez rendu justice à ces braves gens et montré que vous pouvez aboutir.

Je veux aller plus loin: je crois qu'on s'est trompé quand on a dit que la place de notre demande n'était pas dans la loi de finances. Je vais vous expliquer comment.

Qu'est-ce qu'une loi de finances? C'est une loi qui apporte des ressources au budget.

M. le président. Mais, monsieur de Las Cases, vous ne pouvez ouvrir la discussion sur les articles de la loi de finances, alors que nous examinons encore le budget de la marine! (*Assentiment.*)

M. de Las Cases. Pardon, monsieur le président, mais je n'en ai que pour cinq minutes. (*Sourires.*)

Or, quelle est la situation de ces employés? A l'heure actuelle, ils touchent 2,900 fr. de traitement. Où les titulariserait-on? Dans la classe qui sera la plus près de leur situation. Elle ne leur rapportera que 2,800 fr. Il y aura ainsi une économie de 400 fr. pour les trois fonctionnaires. Quatre cents francs, c'est une économie, c'est une ressource, une petite ressource, mais enfin j'ai fait le calcul: si chacun de

nous, députés ou sénateurs, arrivait à économiser 400 fr. tous les jours du budget, cela représenterait 118,400,000 fr. d'économies totales. (*Rires.*)

Que chacun balaie devant sa porte, et l'on aura la cité propre. J'ai donné mon coup de balai. Je crois qu'il y aurait beaucoup d'avantages, tout en remplissant nos obligations, à rendre service à ces trois fonctionnaires pour lesquels je me présente et dont j'ai indiqué la situation. C'est évidemment, messieurs, à propos de la loi de finances que vous auriez à prendre une décision; mais je voulais, dès maintenant, poser la question puisqu'il s'agit d'un crédit inscrit au budget de la marine.

M. le président. Cependant, monsieur de Las Cases, ne développez pas dès maintenant l'amendement que vous avez présenté à la loi de finances pour reprendre un article dont la commission demande la disjonction. (*Très bien!*)

M. de Las Cases. Je ne suis qu'à moitié coupable, monsieur le président. C'est M. le rapporteur qui m'a engagé à présenter mon observation dès maintenant.

M. le rapporteur. J'avais dit: au chapitre 1^{er}.

Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. J'ai quelques mots à répondre à M. de Las Cases. Tout d'abord, je dois m'excuser et préciser ma situation. Je ne puis pas parler comme rapporteur pour défendre un article disjoint, je ne puis qu'apporter des renseignements à titre un peu personnel.

Comme rapporteur, j'ai dû me préoccuper de la question.

Les trois fonctionnaires du ministère de la marine dont il s'agit, et qu'on appelle « ouvriers aux écritures », sont d'anciens sous-officiers qui, à raison de leurs quatre années de services, ont été autorisés, en 1897, à passer un certain examen. Ils ont été déclarés admissibles à l'emploi de commis, mais cette admissibilité n'était pas une admission, et leur situation se heurtait au droit des officiers mariniens et des sous-officiers classés après 15 ans de services.

Il était entendu — et ils le savaient — qu'ils ne pouvaient être nommés commis qu'à la condition qu'il n'y eût pas, pour leur barrer la route, d'officiers mariniens ou de sous-officiers classés. Or, cette condition ne s'est jamais réalisée; il y a toujours eu des candidats de l'une ou de l'autre ou de l'une et de l'autre catégories, et voilà comment, admissibles très légitimement en 1897, ils n'ont jamais été en situation de passer commis. Voilà la question de droit.

Du droit absolu, il n'y en a pas. La vérité, c'est qu'il y a eu un très légitime espoir déçu, auquel s'est ajoutée une éloquente plaidoirie de M. de Las Cases.

M. Reymoncq. Oui, mais comme l'a dit M. de Las Cases, ils n'ont eu qu'une succession de bienveillances.

M. le rapporteur. Je vous expose, messieurs, une question de droit. Ces fonctionnaires, qu'on a nommés commis aux écritures et qui touchent 2,900 fr., appointements supérieurs à ceux de beaucoup de commis, invoquent, ai-je dit, un très légitime espoir qui a été déçu.

Je considère, d'ailleurs, qu'il serait bon d'en finir; il serait équitable que la législation intervint pour faire entrer ces ouvriers dans le cadre des commis. C'est du moins mon opinion personnelle.

La Chambre a du reste voté cet article 104. Je n'ai pas qualité pour me prononcer sur la

cédure ; j'apporte un simple renseignement en exprimant le désir que ces braves gens reçoivent satisfaction.

Quant à la théorie financière qu'a apportée M. de Las Cases, elle comporte toutes réserves. Ce sont des économies pour l'année 1914, je n'en disconviens pas ; mais elles se traduiraient par des augmentations de dépenses puisque, entrant à 2,800 fr. en 1914, ils feraient désormais partie d'un cadre qui leur permettrait d'arriver à 4,000 ou 4,500 fr. L'économie serait donc toute temporaire.

M. le président. La thèse que vous venez de défendre, monsieur Chautemps, ne pourrait triompher devant le Sénat que si l'article 195 de la loi de 1913 avait été abrogé. (*Très bien ! très bien ! — Adhésion.*)

M. le rapporteur. Je ne voulais qu'établir une question de droit.

M. le président. La parole est à M. d'Estournelles de Constant.

Voix nombreuses. A demain !

M. le président. Je consulte le Sénat sur le renvoi à demain de la suite de la discussion.

(Le Sénat décide le renvoi de la suite de la discussion à demain.)

6. — TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de la Chambre des députés la communication suivante :

« Paris, le 25 juin 1914.

« Monsieur le président,

« Dans sa séance du 25 juin 1914, la Chambre des députés a adopté une proposition de loi concernant l'ouverture d'un crédit applicable à l'indemnité des députés pour l'exercice 1914.

« Le vote a eu lieu après déclaration de l'urgence.

« Conformément aux dispositions de l'article 141 du règlement de la Chambre, j'ai l'honneur de vous adresser une expédition authentique de cette proposition dont je vous prie de vouloir bien saisir le Sénat.

« Je vous serai obligé de m'accuser réception de cet envoi.

« Agréé, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

« Le président de la Chambre des députés,

« PAUL DESCHANEL. »

La proposition de loi est renvoyée à la commission des finances.

Elle sera imprimée et distribuée.

7. — RÈGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici, messieurs, quel pourrait être l'ordre du jour de la séance de demain :

1^{re} délibération, sous réserve qu'il n'y aura pas débat, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant approbation de la convention pour la protection de la propriété littéraire, artistique et scientifique, signée à Rio-de-Janeiro, le 15 décembre 1913, entre la France et les Etats-Unis du Brésil ;

1^{re} délibération, sous réserve qu'il n'y aura pas débat, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet d'approuver un avenant passé entre le département des Bouches-du-Rhône et la compagnie des chemins de fer de la Camargue, pour la modification des conditions d'exploitation du réseau de chemins de fer d'intérêt local concédé à ladite compagnie par la loi du 23 juin 1889 ;

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant

fixation du budget général des dépenses et recettes de l'exercice 1914 :

Marine militaire (suite) ;
Marine marchande et caisse des invalides de la marine ;

Finances. — Chapitres réservés ;
Justice. — Chapitres réservés ;
Instruction publique. — Chapitre réservé ;

Loi de finances ;
1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, complétant les dispositions de la loi du 10 juillet 1885, sur l'hypothèque maritime.

Je vous propose donc, messieurs, de vous réunir, demain, à deux heures et demie, en séance publique. (*Adhésion.*)

Personne ne demande plus la parole ?...
La séance est levée.

(La séance est levée à sept heures moins cinq minutes.)

Le Chef du service de la sténographie du Sénat,

ARMAND LELIUX.

QUESTIONS ÉCRITES

[Application de l'article 80 du règlement modifié par la résolution du 7 décembre 1911 et ainsi conçu :

« Art. 80. — Tout sénateur peut poser à un ministre des questions écrites ou orales.

« Les questions écrites, sommairement rédigées, sont remises au président du Sénat.

« Dans les huit jours qui suivent leur dépôt, elles doivent être imprimées au Journal officiel avec les réponses faites par les ministres. Elles ne feront pas l'objet d'une publication spéciale.

« Les ministres ont la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai pour rassembler les éléments de leur réponse. »]

196. — Question écrite, remise à la présidence du Sénat, le 25 juin 1914, par **M. Le Breton**, sénateur, demandant à **M. le ministre des finances** si les grosses recettes et conservations de l'enregistrement ne pourraient être divisées afin qu'un plus grand nombre de petits receveurs et de petits conservateurs pussent parvenir, à la fin de leur carrière, à une situation convenable et bénéficier des avantages de la loi du 30 décembre 1913 sur les retraites.

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

Réponse de M. le ministre de la guerre à la question écrite n° 183, posée par **M. Villiers**, sénateur, le 17 juin 1914.

M. Villiers, sénateur, demande à **M. le ministre de la guerre** si tous les emplois réservés par la loi du 21 mars 1905 aux anciens militaires peuvent être attribués, à défaut de candidats militaires, à des candidats civils.

Réponse.

L'article 73 de la loi du 21 mars 1905 dispose que, lorsqu'une vacance ne peut être attribuée à un militaire, faute de candidat classé dans cette catégorie, elle est dévolue à un candidat civil, et la cause en est mentionnée au *Journal officiel* à la suite de la nomination.

Réponse de M. le ministre de la guerre à la question écrite n° 184, posée par **M. Villiers**, sénateur, le 17 juin 1914.

M. Villiers, sénateur, demande à **M. le ministre de la guerre** si, dans le cas où le

nombre des postulants civils serait insuffisant pour combler les emplois laissés disponibles par la loi du 21 mars 1905, cette quotité peut être, en tout ou en partie, attribuée à des candidats militaires.

Réponse.

La quotité de vacances qui n'est pas réservée aux candidats militaires par les tableaux E, F et G annexés à la loi du 21 mars 1905 est laissée à l'entière disposition des administrations intéressées qui peuvent ainsi pourvoir à ces postes par la nomination de candidats de leur choix, qu'ils soient civils ou militaires, selon les règles spéciales à chacune d'elles.

Réponse de M. le ministre de la guerre à la question écrite n° 185, posée par **M. Villiers**, sénateur, le 17 juin 1914.

M. Villiers, sénateur, demande à **M. le ministre de la guerre** si, dans les deux cas visés par les questions précédentes (183 et 184), les candidats, tant civils que militaires, étant en nombre suffisant pour remplir toutes les vacances, les emplois réservés seraient exclusivement attribués aux candidats militaires et ceux laissés disponibles exclusivement attribués aux candidats civils.

Réponse.

Il résulte de l'article 73 de la loi du 21 mars 1905 que les nominations doivent être faites d'après les proportions indiquées aux tableaux E, F et G, annexés à la loi et suivant un tour régulièrement fixé.

Les premiers tours de nomination appartiennent aux candidats militaires.

Réponse de M. le ministre de la guerre à la question écrite n° 186, posée par **M. Villiers**, sénateur, le 17 juin 1914.

M. Villiers, sénateur, demande à **M. le ministre de la guerre** si la quotité en totalité des emplois disponibles annexés aux tableaux E, F, G, de la loi du 21 mars 1905 doit être réservée aux candidats civils lorsqu'ils sont assez nombreux pour occuper toutes les vacances, ou si au contraire la loi permet encore d'en distraire une partie en faveur des militaires.

Réponse.

La quotité laissée disponible par les tableaux annexés à la loi du 21 mars 1905 est à la disposition des administrations qui peuvent, dès lors, pourvoir à la totalité des postes non réservés par des candidats de leur choix, qu'ils soient civils ou militaires, selon les règles spéciales à chacune d'elles.

Ordre du jour du vendredi 26 juin.

A deux heures et demie, séance publique.
1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant approbation de la convention pour la protection de la propriété littéraire, artistique et scientifique, signée à Rio-de-Janeiro, le 15 décembre 1913, entre la France et les Etats-Unis du Brésil. (Nos 192 et 300, année 1914. — **M. Gustave Rivet**, rapporteur.)

1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet d'approuver un avenant passé entre le département des Bouches-du-Rhône et la compagnie des chemins de fer de la Camargue pour la modification des conditions

d'exploitation du réseau de chemins de fer d'intérêt local concédé à ladite compagnie par la loi du 25 juin 1889. (N^{os} 64 et 172, année 1914. — M. Faisans, rapporteur.)

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général des dépenses et recettes de l'exercice 1914. (N^{os} 244, 272, et 272 annexe et annexe bis, année 1914. — M. Emile Aimond, rapporteur général.)

Marine militaire (suite). — M. Chautemps, rapporteur.

Marine marchande et caisse des invalides

de la marine. — M. Jénouvrier, rapporteur.

Finances. — Chapitres réservés.

Justice. — Chapitres réservés.

Instruction publique. — Chapitre réservé.

Loi de finances. (N^{os} 272 et annexe, année 1914. — M. Emile Aimond, rapporteur général.)

1^{re} délibération sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, complétant les dispositions de la loi du 19 juillet 1835, sur l'hypothèque maritime. (N^{os} 201 et 267, année 1914. — M. Jénouvrier, rapporteur.)

Erratum

au compte rendu in extenso de la séance du lundi 22 juin 1914 (Journal officiel du 23 juin).

Page 797, 3^e colonne, 50^e ligne.

Au lieu de :

« ... je me borne à prendre acte de la franche bienveillance... »,

Lire :

« ... je me borne à prendre acte de la promesse bienveillante... ».