

SÉNAT

Session ordinaire de 1914.

COMPTE RENDU IN EXTENSO. — 52^e SÉANCE

Séance du vendredi 26 juin.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Excuse.

3. — Dépôt par M. Jénouvrier d'un rapport, au nom de la commission des finances, sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à admettre les inscrits maritimes dont les demi-soldes ont été liquidés dans la période comprise entre le 1^{er} juillet 1908 et le 14 juin 1910 à réclamer la liquidation du supplément pour service à l'Etat en raison du temps passé en congé renouvelable.

Dépôt par M. Lhopiteau d'un rapport, au nom de la commission des chemins de fer, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant approbation de la convention conclue au nom du Gouvernement de la République française par le commissaire résident général de la République française au Maroc avec la compagnie générale du Maroc et la compagnie générale espagnole d'Afrique, en vue de la concession du chemin de fer de Tanger à Fez.

Dépôt par M. Catalogne d'un rapport, au nom de la commission des chemins de fer, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet d'approuver trois délibérations du conseil général du département du Nord portant engagements complémentaires du département envers le concessionnaire des chemins de fer d'intérêt local de Don à Fromelles et d'Hondschoote à Bray-Dunes.

Dépôt par M. Aimond :

1^o D'un rapport supplémentaire, au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1914 ;

2^o D'un rapport, au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du taux de la taxe de fabrication sur les alcools d'origine industrielle pour l'année 1915.

4. — Dépôt par M. Aimond d'un avis, au nom de la commission de l'impôt sur les revenus, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant suppression des contributions directes et établissement d'un impôt général sur les revenus et d'un impôt complémentaire sur l'ensemble du revenu.

5. — 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.

Déclaration de l'urgence.

Adoption de l'article unique du projet de loi.

6. — 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 1839.

Déclaration de l'urgence.

Adoption des deux articles et de l'ensemble du projet de loi.

7. — 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.

Etat A (suite).

Ministère de la marine militaire.

Discussion générale (suite) : MM. d'Estournelles de Constant, Gauthier, ministre de la

SENAT — IN EXTENSO

marine ; Ernest Monis, Pierre Baudin, l'amiral de la Jaille et Emile Chautemps, rapporteur.

Chap. 1^{er} : MM. Villiers, le rapporteur. — Adoption.

Chap. 2 à 5. — Adoption.

Chap. 6 : MM. Cabart-Danneville, le rapporteur. — Adoption.

Chap. 7 à 9. — Adoption.

Chap. 10 : MM. Cabart-Danneville, Guillo-teaux, le rapporteur, le ministre, Gaudin de Villaine, Genet. — Adoption.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

8. — Dépôt, par M. Victor Lourties, d'un rapport, au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet la création d'une école nationale professionnelle à Tarbes.

9. — Dépôt, par M. Gauthier, ministre de la marine, au nom de M. le ministre des finances, de quatre projets de loi, adoptés par la Chambre des députés :

Le 1^{er}, concernant : 1^o l'ouverture et l'annulation de crédits sur l'exercice 1913 au titre du budget général ; 2^o l'ouverture et l'annulation de crédits sur l'exercice 1913 au titre des budgets annexes. — Renvoi à la commission des finances.

Le 2^e, relatif au report de crédits de l'exercice 1913 à l'exercice 1914 (art. 71 de la loi de finances du 27 février 1912). — Renvoi à la commission des finances.

Le 3^e, portant : 1^o ouverture sur l'exercice 1914 des crédits provisoires applicables au mois de juillet 1914 ; 2^o autorisation de percevoir, pendant le même mois, les impôts et revenus publics. — Renvoi à la commission des finances.

Le 4^e, autorisant la prorogation d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de Barcelonnette (Basses-Alpes). — Renvoi à la commission d'intérêt local.

10. — Dépôt, par M. Aimond, de trois rapports, au nom de la commission des finances, sur trois projets de loi, adoptés par la Chambre des députés :

Le 1^{er}, concernant : 1^o l'ouverture et l'annulation de crédits sur l'exercice 1913 au titre du budget général ; 2^o l'ouverture et l'annulation de crédits sur l'exercice 1913 au titre des budgets annexes ;

Le 2^e, relatif au report de crédits de l'exercice 1913 à l'exercice 1914 (art. 71 de la loi de finances du 27 février 1912) ;

Le 3^e, portant : 1^o ouverture, sur l'exercice 1914, des crédits provisoires applicables au mois de juillet 1914 ; 2^o autorisation de percevoir pendant le même mois les impôts et revenus publics.

11. — Dépôt d'un rapport de M. Emile Dupont, au nom de la commission des finances, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif à la construction d'un immeuble à Paris, rues Bergère et du Conservatoire, pour l'installation du bureau de poste et de télégraphe n^o 48.

12. — Dépôt de deux propositions de loi de M. Louis Martin :

La 1^{re}, tendant à rendre les femmes commerçantes éligibles aux tribunaux et chambres de commerce ;

La 2^e, tendant à créer le vote familial.

Renvoi des deux propositions de loi à la commission d'initiative.

13. — Dépôt, par M. Perreau, d'un rapport, au nom de la 4^e commission d'intérêt local, sur le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, autorisant la prorogation d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de Barcelonnette (Basses-Alpes).

14. — Règlement de l'ordre du jour.

Fixation de la prochaine séance au lundi 29 juin.

PRÉSIDENCE DE M. ANTONIN DUBOST

La séance est ouverte à deux heures et demie.

1. — PROCÈS-VERBAL

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

Le procès-verbal est adopté.

2. — EXCUSE

M. le président. M. Rioteau s'excuse de ne pouvoir assister à la séance de ce jour ni à celle de demain.

3. — DÉPÔT DE RAPPORTS

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

M. Jénouvrier. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à admettre les inscrits maritimes dont les demi-soldes ont été liquidés dans la période comprise entre le 14 juillet 1908 et le 14 juin 1910 à réclamer la liquidation du supplément pour service à l'Etat en raison du temps passé en congé renouvelable.

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

M. Lhopiteau. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport fait au nom de la commission des chemins de fer chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant approbation de la convention conclue au nom du Gouvernement de la République française par le commissaire résident général de la République française au Maroc avec la compagnie générale du Maroc et la compagnie générale espagnole d'Afrique, en vue de la concession du chemin de fer de Tanger à Fez.

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

M. Catalogne. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport fait au nom de la commission des chemins de fer chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet d'approuver trois délibérations du conseil général du département du Nord portant engagements complémentaires du département envers le concessionnaire des chemins de fer d'intérêt local de Don à Fromelles et d'Hondschoote à Bray-Dunes.

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

M. Aimond, rapporteur général de la commission des finances. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat :

1^o Un rapport supplémentaire fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1914 ;

2^o Un rapport fait au nom de la commission des finances chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant fixation du taux de la taxe de fabrication sur les alcools d'origine industrielle pour l'année 1915.

M. le président. Les rapports seront imprimés et distribués.

4. — DÉPÔT D'UN AVIS

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

M. Aimond, rapporteur général de la commission des finances. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un avis présenté au nom de la commission de l'impôt sur les revenus, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, portant suppression des contributions directes et établissement d'un impôt général sur les revenus, et d'un impôt complémentaire sur l'ensemble du revenu.

M. le président. L'avis sera imprimé et distribué.

5. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI PORTANT APPROBATION D'UNE CONVENTION POUR LA PROTECTION DE LA PROPRIÉTÉ LITTÉRAIRE ARTISTIQUE ET SCIENTIFIQUE

M. le président. L'ordre du jour appelle la 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.

M. Gustave Rivet, rapporteur. J'ai l'honneur de demander au Sénat, d'accord avec le Gouvernement, de vouloir bien déclarer l'urgence.

M. le président. Je consulte le Sénat sur l'urgence qui est demandée par la commission, d'accord avec le Gouvernement.

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 de l'article unique du projet de loi.

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

Je donne lecture de cet article :

« Article unique. — Le Président de la République française est autorisé à ratifier et, s'il y a lieu, à faire exécuter 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.

« Une copie authentique de cette convention est annexée à la présente loi. »

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

6. — ADOPTION D'UN PROJET DE LOI RELATIF AUX CHEMINS DE FER DE LA CAMARGUE

M. le président. L'ordre du jour appelle la 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.

M. Faisans, rapporteur. J'ai l'honneur de demander au Sénat, d'accord avec le Gouvernement, de vouloir bien déclarer l'urgence.

M. le président. Je consulte le Sénat sur l'urgence qui est demandée par la commission, d'accord avec le Gouvernement.

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 du projet 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}. — Est approuvé l'avenant à la convention du 19 février 1889, passé le 5 novembre 1913, entre le préfet des Bouches-du-Rhône, au nom du département, 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, étant entendu que

la date prévue audit avenant pourra être avancée d'un commun accord entre les parties contractantes, sans toutefois que cette date puisse être antérieure au 1^{er} janvier 1914.

« Une copie certifiée conforme de l'avenant restera annexée à la présente loi. »

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

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — La charge annuelle pouvant incomber au Trésor pour l'ensemble des réseaux susmentionnés continuera, dans la limite du maximum de 40,000 fr. fixé par l'article 4 de la loi du 25 juin 1889, à être déterminée dans les conditions stipulées par cette loi. » — (Adopté.)

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

7. — 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 reprend la discussion du budget du ministère de la marine.

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

M. d'Estournelles de Constant. Messieurs, je n'ai pas l'intention d'infliger au Sénat un nouveau discours sur ou contre les cuirassés de gros tonnage. Ce n'est pas — je n'ai pas besoin de vous le dire — que je sois découragé, ni que je trouve dérisoire de maintenir, envers et contre tous, mon point de vue contraire à celui de la grande majorité du Sénat...

M. Jénouvrier. En présence de l'Allemagne!

M. d'Estournelles de Constant. Non; ce serait plutôt un motif pour moi d'insister; mais je renonce à prononcer le discours que j'avais préparé, parce qu'il est survenu hier un incident, une circonstance, heureuse ou fâcheuse — je ne sais comment la définir, puisqu'il s'agit de mon ami M. Chautemps, — parce qu'il est survenu une circonstance telle que vraiment je ne sens plus du tout le besoin de faire ce discours. Mettons de côté toute question d'amour-propre, je déclare que ce discours a été fait beaucoup mieux que je n'aurais jamais prétendu le faire, avec plus d'autorité et d'une façon infiniment plus pénétrante, par M. Chautemps lui-même! (*Sourires.*) Oui! par M. Chautemps, non pas sans doute comme ancien ministre de la marine (*Rires.*), mais comme rapporteur du budget de ce département. M. Chautemps nous a fait un exposé si frappant, à mon avis, et si concluant, du danger qui me préoccupe, que je craindrais de l'affaiblir en y ajoutant quoi que ce fût.

Je me bornerai, mon cher rapporteur, à constater avec vous, sans même me reporter au texte de votre discours, tant je l'ai bien écouté et entendu, ce que vous nous avez déclaré, et ce que trop peu de nos collègues prévoyaient avec moi, il y a quelques années. Vous nous dites aujourd'hui clairement ce que je craignais et ce que j'attendais. Vous nous dites que le programme qui avait été envisagé comme un effort extrême, quand on nous demandait de le voter, était, en réalité, une simple amorce, un programme tout à fait insuffisant. Vous nous déclarez — c'est ici encore que je rendrai hommage à votre conscience et à votre sincérité — que, pour votre part, vous ne croyez pas qu'il y ait lieu d'aller aussi loin

que vont certains de nos collègues ou certains officiers généraux de la marine.

Vous réduisez leurs prétentions, mais, tout de même, vous nous exhortez à ne pas nous arrêter dans la course à la ruine; ce sont vos propres expressions; vous nous déclarez qu'il nous faut un minimum de cinq grosses unités supplémentaires, cinq super-dreadnoughts, comme on dit — ou hyper-dreadnoughts, comme on devrait dire — alors que d'autres en demanderaient, M. de Lanessan, je crois, huit, l'état-major onze.

M. Jénouvrier. C'est l'état-major qui a raison.

M. d'Estournelles de Constant. Si vous voulez bien considérer — et c'est ce que déclarait également M. le rapporteur général Aimond il y a quelques séances — que chaque unité coûte maintenant ou va coûter jusqu'à 100 millions de francs, il y a lieu, il me semble, dans la discussion du développement d'un pareil programme, de formuler quelques réserves.

M. Jénouvrier. C'est moins cher que le démembrement.

M. Brager de La Ville-Moysan. Cela empêche-t-il nos adversaires de construire? Non, alors la question est tranchée.

M. d'Estournelles de Constant. C'est vous, amiral...

M. l'amiral de la Jaille. Je n'ai encore rien dit, mais si voulez que je parle, je parlerai.

M. d'Estournelles de Constant. Vous me rendez cette justice que j'ai toujours écouté avec déférence votre parole; la seule prière que je me permettrai de vous adresser, ainsi qu'à vos amis, c'est de me laisser développer mes très courtes observations.

M. Brager de La Ville-Moysan. C'est moi qui vous ai interrompu.

M. d'Estournelles de Constant. Je crois vraiment que le discours de M. Chautemps, et j'ajouterais celui de mon honorable ami M. Baudin, méritent de la part du Sénat une attention particulière. Si je ne suis pas de l'avis de tous mes collègues, c'est une raison de plus, messieurs, pour que vous vous attachiez à démontrer que j'ai tort. (*Marques d'approbation à gauche. — Parlez! parlez!*)

Vous reconnaissez que chaque unité coûtant 100 millions, la construction de 4, 8 ou 11 cuirassés entraîne une dépense énorme et qui, en temps normal, à plus forte raison en face des inextricables difficultés financières que nous avons laissées s'accumuler, doit nous donner à réfléchir.

Pour parler aussi franchement que vous-même, mon cher monsieur Chautemps, je vais vous indiquer tout de suite le reproche que je vous adresse et que le Sénat doit, à mon sens, vous adresser. Puisque vous avez fait, ainsi que M. Baudin, œuvre d'éducateurs de l'opinion, en la tenant au courant de la transformation incessante de notre marine, je vous reproche de ne pas avoir montré à l'opinion, qui, je crois, ne s'en doute pas, combien l'existence de ces cuirassés est fragile et éphémère, combien il importe de tenir compte des jugements exprimés, sur ce sujet, non pas par des sénateurs, par des hommes dévoués, mais inexpérimentés, non pas même par des officiers généraux, ni par d'anciens ministres, mais par des spécialistes, des ingénieurs constructeurs, des hommes d'une grande autorité morale et intellectuelle, comme M. Bertin, par exemple.

Je prendrai leurs travaux, leurs appréciations, je dirai même leurs appels, leurs cris d'alarme patriotiques; je les prendrai comme exemple, précisément parce que je

veux me maintenir autant que possible sur un terrain technique; je ne veux pas qu'on puisse croire que j'obéis au moindre parti pris; car, je le dis une fois de plus, je parle non pas seulement dans l'intérêt de la défense nationale, — cela va de soi — mais dans l'intérêt de la marine elle-même.

Dans l'intérêt de la marine, mon cher monsieur Chaumets, à laquelle vous avez donné tant de preuves d'attachement, il me semble que vous auriez dû parler un peu plus — vous en avez à peine parlé — des grands progrès qui se font chaque jour, dans le perfectionnement d'un des grands ennemis du cuirassé.

Vous êtes extrêmement compétent pour tout ce qui concerne l'artillerie, et vous nous parlez volontiers de la lutte entre le cuirassé et le canon. Je le comprends, c'est, en effet, une lutte formidable, puisqu'elle nous oblige, au fur et à mesure que l'on augmente le calibre des canons, à augmenter l'épaisseur des plaques de blindage et par conséquent le poids et le prix des cuirassés.

Mais je vous trouve véritablement, je ne peux dire inexcusable, — car je sais que votre bonne volonté est entière — mais bien sommaire et bien incomplet, quand vous parlez si peu, dans une discussion aussi importante que celle du budget de la marine au Sénat, du développement prodigieux des explosifs, de tout ce qui peut aujourd'hui réduire à néant, en quelques secondes, non pas seulement un cuirassé de 100 millions, mais tout le personnel et les équipages, plus d'un millier d'hommes qui sont à bord.

Il y a là une lacune que je ne me pardonnerais pas de ne pas combler, quand même on devrait invoquer contre moi, comme il est assez naturel, le reproche d'incompétence. Après tout, je répondrai que nous avons tous la prétention d'être au moins de braves gens et de bons Français et d'étudier les choses, et surtout les choses de cette importance, avec tout notre cœur et toute notre attention. (*Très bien! très bien!*) Je ne suis pas, après tout, ici, le seul à parler des choses de la marine sans avoir été amiral.

M. Emile Chaumets, rapporteur. Je ne l'ai pas été non plus. (*Sourires.*)

M. d'Estournelles de Constant. Mais vous avez acquis une spécialité qui vous donne le droit d'en parler.

En tout cas, bien d'autres en parlent. Et ce que je regrette, c'est que vous, — pardonnez-moi ce mot — vous nous traîniez indéfiniment dans cette vieille querelle du canon et de la cuirasse,...

M. le rapporteur. Je n'en ai pas parlé hier.

M. d'Estournelles de Constant. ... alors qu'aujourd'hui, la cuirasse et le canon deviennent, en quelque sorte, démodés, secondaires par rapport à d'autres progrès... (*M. le rapporteur fait un geste de dénégation*) — mon cher ami, ne forcez pas mon expression, je voudrais appeler l'attention du Sénat sur la formidable puissance offensive et destructrice des explosifs.

Vous avez pris — les ingénieurs des constructions navales ont pris — toutes les précautions pour cuirasser les navires, les mettre autant que possible à l'abri du canon; mais vous n'avez pas pris les précautions nécessaires — et cela se comprend, il s'agit de découvertes si récentes — vous n'avez pas pris vos précautions contre toutes les inventions qui ont surgi, qui nous ont surpris et qui ne peuvent manquer d'apporter une révolution complète dans la marine.

Vous nous entretenez du passé, vous nous ruinez en dépenses de cuirassement

contre les armes du passé, et vous ne paraissez pas même songer aux armes nouvelles, invisibles, aux puissances de destruction de demain; cela est grave! Vous aventurez ainsi des dépenses de 100, 200, 500 millions, de 1 milliard peut-être; vous n'avez pas pris de précautions contre l'aéroplane, le véritable éclairer; vous le négligez; c'est nous qui l'inventons, le perfectionnons: ce sont les autres qui s'en servent; c'est une arme terrible, aujourd'hui, contre un cuirassé! Vous n'avez pas pris vos précautions contre les sous-marins, contre les mines, contre ces mines de toutes sortes qui font aujourd'hui l'objet des préoccupations de toutes les marines, mais aussi l'objet du dédain absolu des constructeurs; ces mines qu'on a si éloquentement nommées pourtant: « l'arme du pauvre! »

Oh! je le sais, vous avez adapté à nos cuirassés des filets, mais vous n'avez pas pris les précautions suffisantes pour qu'on soit tranquille. Ce n'est pas moi qui le dis, encore une fois; ce sont les ingénieurs des constructions navales, non pas seulement en France, mais dans les autres marines.

C'est une expression consacrée aujourd'hui que celle-ci parmi les officiers de marine: Nous allons naviguer à travers des champs de mines artistement disposés sur notre route. Des champs de mines!... Pourquoi n'en parlez-vous pas? Ce sont pourtant les conditions de la navigation moderne! Pourquoi ne nous parlez-vous pas de ces mines dormantes, dérivantes, flottantes... que sais-je? (*Mouvement.*)

Mais il y a mieux: on trouve tous les jours des procédés de destruction tellement formidables que l'on n'ose même pas en parler, de peur de démoréaliser les différentes marines des différents pays. Il ne faut cependant pas que nous ignorions qu'on a découvert, qu'on a porté à un point de perfection incroyable la torpille automobile.

Il est parlé de cette torpille automobile dans l'article de la *Revue hebdomadaire* du 21 septembre 1912, auquel je faisais allusion, tout à l'heure, article de M. Bertin intitulé: « Navires trop grands », titre déjà significatif.

M. Pierre Baudin. Il en a fait cependant!

M. d'Estournelles de Constant. C'est pourquoi j'invoque son expérience. Dans un autre article d'une revue qui n'est pas suspecte de tendances révolutionnaires, dans le *Correspondant* du 10 janvier 1913, un autre ingénieur des constructions navales, M. E. de Geoffroy, nous dit que ces torpilles automobiles...

M. Gaudin de Villaine. ...automotrices!

M. d'Estournelles de Constant. Appelez-les automotrices ou automobiles, peu importe le nom. Je veux parler des torpilles qui, aujourd'hui, sont tellement perfectionnées qu'on est arrivé à les diriger avec autant de sûreté que le tir de l'artillerie.

M. Hervey. C'est le progrès de la science!

M. d'Estournelles de Constant. Evidemment, c'est le progrès de la science, mais je demande un progrès correspondant dans la construction du navire.

On est arrivé à développer la torpille automobile de telle sorte qu'on peut la diriger, dit-on, jusqu'à 9 kilomètres. Supposons qu'il y ait là un peu d'exagération; dans tous les cas, on peut la diriger au delà de 3 kilomètres, à coup sûr. Que dit M. Bertin dans cet admirable travail qui est un appel à la marine et à la science, aussi bien qu'au pays tout entier? Il dit: « N'allez pas trop loin, ni trop vite; il ne s'agit pas d'augmenter sans cesse le tonnage du navire, il faudrait

plutôt le rapetisser! » Rappelez-vous, ajoute-t-il, qu'aujourd'hui, « une escadre de 12 cuirassés en ligne offre à la torpille une cible de 6 kilomètres de long, dans laquelle les pleins, c'est-à-dire les carènes, sont aux vides dans la proportion de moitié ». Voilà donc des cibles de douze cents millions que vous offrez, avec leurs équipages et leurs états-majors aux coups invisibles de la torpille. Quel risque! Un risque tel qu'on renoncera probablement à utiliser, en temps de guerre, ces cuirassés à la fois si coûteux et si fragiles! Ce risque! il valait, je crois, la peine d'en parler. Ce qui m'étonne, ce qui m'afflige, c'est qu'on passe tout cela, systématiquement ou non, sous silence.

M. le rapporteur. On y pense, mon cher collègue, tous les jours.

M. Maurice Faure. Vous avez raison, mon cher collègue, il faut dire toute la vérité.

M. le rapporteur. Il n'y a rien de caché.

M. d'Estournelles de Constant. Non, mais en attendant, on agit comme si on ne savait rien; on construit pour construire, voilà tout! Je le répète, messieurs, je n'accuse personne. Chacun de nous s'efforce, dans la mesure possible, de sauvegarder les intérêts de notre marine. Ce qui a surtout appelé mon attention sur cette question, c'est que nos contradicteurs nous opposent toujours ce qui se passe en Allemagne et dans les autres pays! et je comprends fort bien l'argumentation. Pas plus que vous, messieurs, je ne voudrais que la France fût en état d'infériorité. Car, enfin, on peut dire tout ce qu'on voudra de nos divisions, mais il y a une chose sur laquelle nous sommes profondément d'accord: c'est sur notre volonté de rendre notre défense nationale aussi forte que possible, afin que la France soit inattaquable. (*Très bien! très bien!*) Un de nos collègues, M. de Tréveneuc, hier, dans une interruption, exprimait à peu près la substance de ce que je m'efforce de dire depuis des années: il vaudrait mieux, disait-il, réserver pour la défense de notre frontière de l'Est une partie des milliards gaspillés dans l'achat de cuirassés monstres.

Ce qui m'a fortifié dans ce sentiment, ce qui fait que, plus je vais, et plus je crois que nous nous trompons et que notre rôle à nous, Français, est de le proclamer, c'est que les étrangers eux-mêmes, qui ont, quoi qu'on dise, tant de tendance à suivre l'exemple de la France, commencent à réfléchir. On nous parle de l'Allemagne! Croyez-vous que l'Allemagne ne puisse pas se tromper.

La belle consolation, pour moi, de penser que la France se tromperait avec l'Allemagne! Ce que je voudrais, c'est que la France ne se trompât pas! Son rôle n'est pas de suivre les erreurs des autres; son rôle est de montrer aux autres le bon chemin, sinon d'autres assumeront cette noble mission. Déjà une hésitation bien marquée se produit; il se fait dans l'opinion générale de tous les grands pays qui ont une marine une évolution significative; un très grand nombre de marins consommés et d'ingénieurs-constructeurs disent, en présence des révolutions de la science: « il faut que nous fassions un effort intellectuel tel que nous renouvelions notre défense maritime et que nous ne nous attachions plus aux gros cuirassés, aux mastodontes; ils partagent l'avis de nos Bertin, et n'avez-vous pas lu tous, ces jours-ci, dans les journaux, une lettre parue dans le *Times* et qui émane de l'amiral anglais sir Percy Scott, dont l'autorité est incontestable. Cette lettre est catégorique; elle condamne absolument les cuirassés. Je ne dis pas que cette lettre soit sans réplique mais je dis que ce sont des éléments qu'il faut

faire entrer en ligne de compte quand on parle du budget de la marine.

M. le rapporteur. Nous avons lu et médité cet article.

M. d'Estournelles de Constant. Je dis que sir Percy Scott démontre qu'à l'heure actuelle l'Angleterre a fait une faute bien grave et que, derrière elle, l'Allemagne, l'Autriche, la Russie et l'Italie, qui ont suivi son exemple, ne tarderont pas à s'en repentir; en un mot, au lieu de travailler pour la marine, ces pays travaillent les uns et les autres pour le socialisme (*Mouvement*); ils creusent dans leurs budgets des déficits qu'il sera impossible de combler.

Au reste, il ne s'agit pas seulement de la marine de la vieille Europe; voyez donc ce qui se passe au delà de l'Océan.

Au Canada, il n'a pas manqué de soi disant patriotes pour stimuler le Gouvernement et le Parlement en disant: « Il faut que nous ayons une marine comme tous les grands pays; ce n'est pas pour rien que nous sommes le Dominion canadien. » Le gouvernement de sir Wilfried Laurier est tombé sur cette question de la marine canadienne, que l'on ne peut d'ailleurs pas arriver à résoudre; on hésite à nous suivre; on se doute que nous sommes en train de commettre, en Europe, une faute irréparable.

M. le rapporteur. Le Canada fait partie de l'empire britannique, qui reste maître de la mer.

M. d'Estournelles de Constant. Maître de la mer! c'est encore un mot qui n'a plus de sens; mais laissez-moi finir. Je ne vous ai jamais interrompu, monsieur le rapporteur, que pour vous applaudir. (*Applaudissements.*)

M. le rapporteur. Je suis tout disposé à en faire autant. (*Très bien! très bien!*)

M. d'Estournelles de Constant. Rendez-moi cette justice que je ne suis monté à la tribune que pour commenter votre discours d'hier; il est donc naturel que vous me laissiez parler.

Du Canada passons aux Etats-Unis; et j'aurais beaucoup à dire sur les déceptions du Brésil, de l'Argentine, du Japon même, mais je veux abrégé; je connais cette argumentation un peu trop facile, que l'on répète depuis des années, et qui consiste à dire: « Les Etats-Unis ne sont pas dans le même cas que l'Europe, ils n'ont pas de voisins, pas de passé. »

Nous le savons et cela est vrai pour l'armée de terre, mais au point de vue de la marine? Beaucoup d'hommes, aux Etats-Unis, se prétendent qualifiés pour nous dire que la marine n'est pas de force à résister — c'est toujours l'hypothèse — à des coalitions possibles, par exemple des marines de l'Angleterre et du Japon, ou bien de l'Allemagne et de toute autre puissance. On s'est donc efforcé de déterminer, aux Etats-Unis, un courant en faveur des grands cuirassés, des superdreadnoughts, des hyperdreadnoughts. On a créé un mouvement dont l'aboutissement a fini par doter les Etats-Unis de cuirassés dont ils n'ont, d'ailleurs, aucun besoin, et d'un tonnage écrasant par rapport aux autres pays.

M. Peytral, président de la commission des finances. Des cuirassés de 35,000 tonnes.

M. d'Estournelles de Constant. Oui! on y marche! quand on nous demandait de nous décider à faire de nouveaux efforts, on nous parlait de tonnages de 14,500, puis 18,000, puis 22,000 tonnes; et maintenant, on nous parle de 25,000. Et encore, M. Baudin nous a fait entrevoir que l'on arriverait à 28,000 et à 30,000 tonnes.

M. Pierre Baudin et plusieurs sénateurs à gauche. Mais nous y sommes!

M. d'Estournelles de Constant. Pas tout à fait! En tous cas, on nous cache le plus possible cette triste vérité.

Ce n'est d'ailleurs jamais un tonnage définitif, puisque les Américains prévoient maintenant non plus seulement 35,000, mais 40,000 tonnes. C'est de la pure folie!

Pour nous, mon cher M. Chauteemps — et je m'adresse aussi à M. Baudin, qui s'est montré parfois un commentateur un peu critique de votre discours...

M. Pierre Baudin. Pas du tout! Je me suis placé sur un tout autre terrain.

M. d'Estournelles de Constant. Mon cher collègue, bien loin de regretter votre argumentation, je vais m'en emparer pour partie, précisément pour donner plus de force aux impressions que m'a causées le discours de M. Chauteemps.

M. Chauteemps nous dit donc qu'il faut avoir cette superbe marine de superdreadnoughts, et que ce n'est là qu'un commencement pour aboutir à des dreadnoughts de 30,000 tonnes. Mais ce que M. Chauteemps ne dit pas — et là, monsieur Baudin, je trouve que vous en dites beaucoup plus, et je vous en sais gré — c'est ceci: où donc allons-nous mettre tous ces bateaux, tous ces superdreadnoughts de 30,000 tonnes? (*Mouvements divers.*)

Oh! je le sais, c'est un profane qui parle.

M. le rapporteur. Mais non! Votre préoccupation est très légitime.

M. d'Estournelles de Constant. Construire des cuirassés, c'est parfait, c'est le rêve; mais pousser l'indiscrétion jusqu'à demander: dans quels ports pourrez-vous les mettre? Dans quels arsenaux pourrez-vous les réparer? Oh! ce sont des questions qui viennent après, ce sont des questions secondaires.

M. Pierre Baudin. C'est une question primordiale. Et la preuve, c'est que la marine a prévu la construction, pour la mise en chantier, de bassins. On ne construira plus dans des chantiers aériens. On construira dans des bassins, dans des chantiers creux, parce qu'on arrive à des formes telles que l'on ne pourrait plus trouver d'étais suffisants pour en supporter le poids et que la construction ne peut plus se faire que dans des fosses. Nous avons prévu, heureusement, à Lorient et à Brest, le creusement de ces chantiers en bassin d'une longueur suffisante pour construire des dreadnoughts de 30,000 tonnes.

M. Perreau. Ces bassins existent à Lorient et à Brest, alors que notre escadre est tout entière dans la Méditerranée et que nous ne disposons, ni à Toulon ni à Bizerte, des formes nécessaires pour les construire.

M. Pierre Baudin. A Toulon, nous avons une forme de radoub de ces dimensions-là.

M. Perreau. Elle n'est pas encore faite, et à Bizerte, les bassins ont 200 mètres de longueur, alors que les dreadnoughts auront de 270 mètres à près de 300 mètres.

M. le rapporteur. Mais non!

M. Perreau. L'observation que je présente est fondée. (*Interruptions.*)

M. le président. Veuillez cesser, messieurs, ces interruptions qui rendent toute discussion impossible.

M. Perreau. Je tenais, monsieur le président, à rectifier une erreur.

M. le président. Vous n'avez pas le droit de prendre la parole sans l'autorisation de l'orateur.

M. d'Estournelles de Constant. J'avais fait à l'avance, monsieur Baudin, la part de votre observation. Je vous réponds seulement que je parle, moi, au présent, et que vous nous parlez toujours au futur. Je suis heureusement convaincu qu'à la suite des observations que nous n'avons pas cessé de faire, ce que nous avons appelé des travaux accessoires seront faits, si nous avons les ressources budgétaires nécessaires; il y a, cependant, un point que vous me permettez d'ajouter, et cela, encore, d'après les observations des ingénieurs-constructeurs dont je parlais.

Je suppose que ces bâtiments sortent des ports et ne bornent pas leur activité à quelques manœuvres; je suppose qu'il leur arrive une avarie en mer, soit pendant la guerre, soit autrement. Si ces navires sont trop grands, vous ne pouvez pas ignorer, monsieur Baudin, pas plus que M. Chauteemps, qu'ils ne pourront pas, le plus souvent, trouver un refuge dans des ports amis, ou neutres; c'est un fait connu que déjà, les nouveaux paquebots ne trouvent assez d'eau nulle part; tous les ports autres que leurs ports d'attache ou d'escale sont trop petits; ils pourront avoir des abris à chercher, des passes à franchir; quelques décimètres ou centimètres de tirant d'eau de trop suffiront pour les arrêter. Vous les réduisez à l'état d'épaves lamentables.

Je dis que c'est là une des très graves préoccupations dont parlent nos officiers et nos ingénieurs. Je dis que le Sénat serait impardonnable de considérer comme négligeables de pareilles appréhensions. Voilà ce que pour ma part je tiens à dire. (*Applaudissements.*)

Je ne me fais pas d'illusion; mais, messieurs, M. Baudin, hier, nous a adressé une critique assez justifiée, il nous a dit: « Vous dépensez sans compter... » (*M. Baudin fait un signe de dénégation*), ou plutôt, il n'a pas dit cela; c'est moi qui le dis, moi seul...

Je reconnais, mon cher collègue, que vous n'avez rien dit de semblable. Mais moi, je pense que vous dépensez sans compter des centaines de millions pour des cuirassés que vous ne savez où placer. (*Très bien! à gauche.*)

M. Baudin nous a parlé comme jadis M. Chauteemps à la commission des finances, en termes très émouvants que je me rappelle et qu'aucun de nos collègues ne peut avoir oubliés, de la question du personnel. Vous nous avez dit: « Il y a pour la marine une crise terrible, la crise du personnel. »

Ici, il faut distinguer et séparer la crise du personnel qualité de la crise du personnel quantité.

Qu'on ne me fasse pas dire, au point de vue de la qualité, quoi que ce soit qui ne serait pas à l'honneur de notre marine. Je suis toujours poussé par le seul intérêt de la marine. Je suis petit-fils d'un marin et j'aime la marine, et c'est parce que je trouve qu'on lui fait du mal que je monte si souvent à la tribune pour le défendre.

Le personnel est réduit à une situation telle qu'il lui est presque impossible d'avoir l'énergie et la foi nécessaires pour commander ces mastodontes. Ce sont des officiers de grande valeur, ce sont des ingénieurs eux-mêmes qui disent qu'on finit par avoir le sentiment qu'il y a là des forces de la nature ou même des forces surnaturelles dont le commandement nous échappe ou peu s'en faut.

Vous en avez la preuve dans des catastrophes qui se répètent et dont on ne peut pas arriver à connaître la cause. En effet, qu'il s'agisse de navires de guerre ou de grands paquebots, un homme, quels que soient son immense bon vouloir et sa va-

leur, arrive à en perdre le contrôle. (Très bien! à gauche.)

Le résultat, c'est que ces navires si énormes que l'on nous oblige à construire, parce que nous obéissons toujours à ceux qui poussent à la consommation, je trouve que c'est un crime d'en faire peser le fardeau sur notre marine, parce que les marins n'en sont pas contents, et surtout n'en sont pas sûrs. Ils se disent qu'ils font un apprentissage incessant, toujours à recommencer, parce qu'un cuirassé aujourd'hui présente une telle complication, qu'il faudrait qu'un amiral fût un homme de génie toujours en pleine possession de son intelligence et de ses forces, à la fois un marin, un navigateur, un homme de guerre, un ingénieur surtout, connaissant aussi bien l'électricité que tout le reste, pour pouvoir le commander.

Beaucoup d'officiers commencent à se demander si véritablement ils pourront avoir la force et les aptitudes nécessaires pour commander de pareilles unités.

Quel est le résultat de cette inquiétude? C'est qu'en France, sans qu'on le dise — car sa résistance est admirable — il y a une sorte de crise de découragement dans ce personnel qui lutte, qui voudrait rester, mais qui se trouve aux prises avec une insuffisance inévitable et croissante de préparation pour les ingénieurs aussi bien que pour les officiers.

Mais alors, et j'en arrive à ce que disait M. Baudin, au point de vue de la quantité, nous avons de plus en plus besoin pour ces navires, qui sont des usines, non seulement d'équipages, d'hommes, de combattants, mais de spécialistes, d'ouvriers, de mécaniciens, d'électriciens, de toute une élite d'hommes que nous avons de plus en plus de peine à trouver, qui sera de plus en plus disputée à la marine par les exigences de la production nationale. (*Mouvements divers.*)

Je sais que, en ce moment, on en trouve un peu plus facilement, mais vous m'avouerez que c'est un problème. Ne croyez pas, monsieur Baudin, l'avoir résolu; c'est un optimisme trop facile. Cela demeure un problème dans la marine, comme ailleurs en France, comme dans d'autres pays mêmes plus peuplés que le nôtre, et c'est un problème tout à fait grave.

C'est d'ailleurs un problème qui ne concerne pas seulement le personnel. Il s'étend sur bien d'autres questions, et cela est encore dans le rapport de M. Chautemps. A force de vouloir dépenser des centaines de millions pour la seule construction des cuirassés, on est obligé, comme le disait un de nos collègues, de gratter, de gratter partout, de gratter sur les moindres détails, de telle façon que l'on réalise des économies désastreuses, qui sont peut-être la cause de bien des catastrophes qu'on aurait pu éviter.

N'est-ce pas M. Chautemps qui, dans son rapport, si court soit-il, parlait des économies que l'on réalise sur le service de l'hydrographie, sur les cartes marines? N'est-ce pas lamentable et absurde?

Quiconque a navigué, quiconque sait ce que sont les risques de la navigation, même avec des cartes excellentes, frémît à la pensée que l'on peut confier, pour faire des économies, à ce personnel déjà surchargé de responsabilités, le commandement de bateaux, sans mettre à sa disposition d'autres cartes — c'est M. le rapporteur qui le dit — que des cartes vieillies, non tenues à jour, très dangereuses, par conséquent.

Je suis le petit-fils d'un ingénieur hydrographe, et je sais qu'on se sert encore sur nos cuirassés de cartes datées de 1837.

Cela est si vrai, et la pénurie de notre marine cuirassée est devenue telle, que

M. Chautemps lui-même écrit, et c'est par ce détail, qui en dit long, que je termine :

« Il faut nous accorder des crédits, non pas pour entretenir le service hydrographique — car, ce service-là, on l'abandonne ce n'est pas M. Cabart-Danneville qui me démentira, et depuis longtemps — mais comme nos amiraux réclament des cartes, on demande un tout petit crédit pour acheter deux mille cartes anglaises destinées à nos commandants français. »

Voilà ce que nous dit M. Chautemps. Et c'est pour tout le reste ainsi.

Je dis, moi, messieurs, que vous faites une mauvaise besogne. (*Bruit et mouvements divers.*)

Je ne puis en parler sans émotion et sans tristesse. Je dis que vous n'organisez pas la marine, je dis que vous la désorganisez. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine.

M. Gauthier, ministre de la marine. Je demande la parole.

M. le ministre. N'attendez pas de moi, messieurs, que je réponde au fond à toutes les questions qui ont été portées à cette tribune.

Tout au plus pourrais-je les toucher en passant, pour montrer ce qu'elles portent en elles d'exagération, d'erreur ou de vérité.

Au demeurant, je remercie les éminents orateurs qui m'ont précédé à cette place de m'avoir, par leur intervention, obligé à une réplique qui me permettra peut-être de mettre beaucoup de choses en leur point.

Certes, bien des questions sollicitent notre attention. Je les évoquerai une à une, si vous le voulez bien, quitte à réduire au minimum indispensables les explications et éclaircissements que j'aurai à donner sur chacune d'elles.

Au premier rang de nos préoccupations communes et les dominant de tout l'intérêt qu'elles présentent, je place d'abord la mise en exécution du programme naval telle qu'elle résulte de la loi du 30 mars 1912, ensuite les conséquences financières qui en résultent.

Je me hâte de dire que le programme naval est en pleine voie de réalisation.

Vous vous rappelez, sans doute, que la loi précitée avait fixé à :

23 cuirassés.

10 éclaireurs d'escadre.

52 torpilleurs.

94 sous-marins de haute mer la composition de notre flotte de combat.

Ce programme — taxé par certains d'insuffisant — avait pour but immédiat de renforcer notre situation dans la Méditerranée et d'assurer, à toute époque, la liberté de nos communications avec nos possessions africaines.

La rapidité de sa réalisation ne devait avoir d'autre limite que la capacité de nos chantiers et leurs possibilités de construction.

Lorsque ce programme fut élaboré, en 1910, il était établi que la durée de construction d'un cuirassé était de plus de trois ans.

Depuis cette époque et grâce aux rapides progrès réalisés aussi bien par les chantiers de l'Etat que par ceux de l'industrie, la durée de construction a été si bien réduite que nos cuirassés sont maintenant prêts à entrer en service trois ans après le jour de leur mise sur cale.

Les dates effectives des premières mises en chantier, y compris celles des cuirassés *Normandie* et *Languedoc*, ont, il est vrai, été celles prévues au programme.

Mais celles de la *Flandre* et de la *Gascogne* ont été avancées de trois mois, con-

formément à l'autorisation donnée par la loi de finances de 1913.

D'autre part, M. Monis a sollicité et reçu de la loi du 9 janvier 1914 l'autorisation d'avancer d'un an la mise en chantier du *Béarn*.

Enfin, et, entre temps, le cuirassé *Lorraine*, destiné de par la loi du 30 mars 1912 (art. 2), à remplacer la *Liberté*, a été mis en chantier le 13 juillet 1912.

Voilà ce qui est déjà fait.

Que reste-t-il à faire?

Si nous nous en tenions aux dates indiquées par la loi de programme, les mises en chantier à prévoir pour 1915 devraient être de :

1 cuirassé le 1^{er} janvier.

2 cuirassés le 1^{er} septembre.

Le département estime qu'il y a nécessité absolue, en présence de l'activité fébrile déployée par les chantiers maritimes étrangers et de l'accroissement de forces qui en résulte, estime, dis-je, qu'il y a lieu de persister plus que jamais dans l'effort déjà fait pour accélérer la réalisation de notre programme naval.

Il apparaît, d'ailleurs, indispensable, si nous voulons occuper la main d'œuvre de nos arsenaux, d'y mettre, dès avril 1915, en chantier deux nouveaux cuirassés.

C'est pour les mêmes raisons que la construction de deux autres cuirassés, et leur mise en chantier dès le 1^{er} janvier 1915, devront être confiées à l'industrie.

Il ne restera plus alors à mettre sur cale le 1^{er} janvier 1916, au lieu du 1^{er} janvier 1917, que le cuirassé *A-16* destiné à remplacer le *Suffren*.

Par là se trouvera réalisé, en ce qui concerne les cuirassés, le programme de 1912.

Allons-nous, messieurs, nous tenir pour satisfaits et arrêter nos constructions?

D'ores et déjà, je dois, pour me conformer à la vérité telle quelle résulte des faits extérieurs, signaler au Sénat la nécessité devant laquelle nous allons fatalement nous trouver de consentir un nouvel effort naval répondant à celui qui se dessine et s'affirme dans toutes les marines étrangères.

M. le rapporteur. Très bien!

M. le ministre. Vous pouvez, en tous cas être assurés que les propositions que j'ai été amené à faire au Parlement seront dictées par une impérieuse nécessité et ne répondront qu'à des besoins réels, pressants, inéluctables de la défense nationale.

M. le président de la commission des finances. Très bien! très bien!

M. le ministre. Quelle que soit ma foi dans l'avenir du sous-marin, à qui le développement de l'aéronautique va apporter une aide précieuse, ma conviction très nette est qu'il serait prématuré et peut-être imprudent de trop compter sur lui pour le moment.

C'est pourquoi, sans cesser d'augmenter le nombre et la puissance de ces bâtiments et d'activer le plus possible le progrès de l'aéronautique navale, j'estime indispensable de poursuivre, pendant quelque temps encore, la construction de cuirassés de haut bord, sur le nombre et la valeur desquels il faut encore compter pour acquérir et conserver la maîtrise des mers, là où cette maîtrise est pour nous indispensable.

Je reconnais, messieurs, que l'accélération des constructions navales n'a pas eu que des approbations.

Dans son éloquent discours du 31 mars dernier, et hier encore, notre éminent collègue, M. Henri Michel, a très vivement reproché à la marine : 1^o les modifications qui successivement ont été apportées au programme naval au cours de son exécution;

2° les dépassements des crédits qui en sont résultés tant au budget ordinaire qu'au budget extraordinaire.

Il est hors de conteste que les dépenses faites par la marine, en 1913, aussi bien que celles prévues pour 1914 et que celles à engager pour 1915, dépassent les crédits primitivement prévus pour chacune de ces années.

Il me paraît qu'étant données les circonstances, il y aurait lieu de féliciter le département de la marine plutôt que de lui en faire reproche.

Je rappelle, pour mettre les choses en leur point, que lorsque le programme naval fut établi, en 1910, le temps admis pour la construction d'un cuirassé était de plus de trois ans; vous avez tous le souvenir des critiques acerbes qui, de ce chef, étaient adressées à la marine.

Depuis cette époque, grâce aux progrès réalisés aussi bien par l'industrie privée que par les chantiers de l'Etat, la durée de la construction a été sensiblement réduite, et nous voyons aujourd'hui nos cuirassés prêts à entrer en service trois ans après le jour de leur mise en chantier.

Ce progrès réalisé a fatalement entraîné une accélération des mises en chantier, grâce à laquelle la marine pourra, avant l'heure prévue, être dotée des puissantes unités dont elle a un besoin tous les jours plus pressant pour faire face à ses adversaires éventuels.

J'ai déjà dit que deux cuirassés, type *Normandie*, ont été commencés en 1913, alors que leur mise en chantier était prévue seulement pour 1914; j'ai ajouté que la construction du cuirassé *Béarn* a été entreprise le 1^{er} janvier 1914, en avance d'un an sur la date fixée par la loi de programme (tableau A).

J'ai dit aussi les motifs qui ont légitimé ces anticipations. J'ajoute aux raisons déjà invoquées la nécessité tactique de constituer au plus tôt une escadre de huit bâtiments homogènes, armés de canons de 34, et d'en doter l'armée navale, deux ans avant l'époque prévue, s'entend en 1916 au lieu de 1918.

Mais cette accélération de construction a nécessairement influencé et accru le chiffre des crédits prévus.

On peut considérer l'augmentation dénoncée par notre collègue M. Michel comme une sorte d'avance d'hoirie qui, toutes les prévisions de construction restant en l'état, trouvera nécessairement sa compensation dans la réduction ou la suppression des dépenses effectuées pendant la dernière période qui avait été prévue pour l'exécution du programme.

D'autre part, le coût des unités envisagées au moment de l'établissement du programme naval avait été calculé d'après les prix fixés pour les constructions en cours d'exécution.

Or, depuis, les nations étrangères sont délibérément entrées dans la voie de construction de cuirassés d'un plus fort tonnage, dotés d'un armement plus puissant, et force nous a été de les suivre sous peine de nous résigner, ce qui n'est pas admissible, à avoir des bâtiments inférieurs en puissance aux leurs.

Le prix de revient de chaque unité s'est trouvé, de ce fait, sensiblement augmenté, d'où une deuxième cause de l'accroissement des crédits demandés.

Mais cet accroissement, je le répète, ne résulte d'aucune modification apportée au programme naval, qui, s'il avait pris soin de fixer le nombre de bâtiments à construire, s'était gardé — à juste raison — d'en fixer les caractéristiques.

Par un autre côté, l'accélération de la construction, d'une part, l'accroissement des dimensions des cuirassés de l'autre,

ont entraîné des modifications indispensables dans l'aménagement et dans l'outillage des ports.

C'est ainsi, par exemple, que les cales de construction de Brest et de Lorient sont devenues insuffisantes pour permettre la mise en chantier des cuirassés futurs et qu'il faudra fatalement y pourvoir.

Et déjà apparaît l'inéluctable nécessité de construire des bassins de construction dans lesquels, demain, la marine pourra mettre en chantier des navires de dimensions aussi grandes que celles des navires construits à l'étranger.

Ce n'est pas tout; la rade de Toulon, la rade abri de Brest, le lac de Bizerte ne sont plus en état de recevoir les unités que nous construisons; il faut nécessairement les aménager comme emplacement et comme profondeur d'eau.

J'ajoute que l'armée navale réunie dans la Méditerranée doit trouver en tout temps, aussi bien à Bizerte qu'à Toulon, toutes facilités pour s'amarrer et pour procéder rapidement à ses opérations de ravitaillement.

De toutes ces constatations découle l'impérieuse nécessité d'entreprendre dans les ports les nouveaux travaux d'ailleurs signalés par M. Michel dans son discours.

Mais, encore une fois, aucun de ces travaux, pas plus que l'accélération des constructions de nos unités navales, ne peuvent être d'aucune façon considérés comme des modifications apportées au programme naval. Ce programme est et doit demeurer « la charte de la marine » jusqu'au jour, qu'il faut d'ailleurs prévoir, où la loi interviendra à nouveau pour le modifier et l'étendre.

Il est donc injuste de prétendre que la marine a sans cesse et de parti pris modifié le programme naval consacré par la loi du 30 mars 1912.

Le seul changement appréciable qu'ait subi ce programme se résume dans l'addition, à la liste des constructions prévues, des conducteurs d'escadrilles dont l'utilité a été reconnue à la Chambre comme au Sénat lorsque, à la fin de la dernière législature, les deux assemblées ont discuté et voté la loi sur les dépenses non renouvelables de la défense nationale.

En résumé, les accroissements des dépenses dont se plaint l'honorable M. Michel ont donc pour causes exclusives une accélération inescoutée de l'exécution du programme et la mise en chantier d'unités plus puissantes, unanimement reconnues nécessaires pour donner à notre flotte le moyen de lutter à chances égales avec les flottes rivales.

Le rapporteur général, que j'étais en 1912, les prévoyait d'ailleurs lorsque, dans son « rapport sur le projet de loi relatif à la constitution de la flotte » il écrivait :

« Sur quoi est fondé le système adopté par la Chambre des députés? Sur des hypothèses dont la réalisation est moins que certaine. »

Je m'excuse, messieurs, de me citer moi-même.

« L'excédent des dépenses prévu pour la période 1912-1916 doit être théoriquement compensé par l'excédent de ressources qui apparaîtra durant la période 1917-1919. L'équilibre des budgets de 1912 à 1916 est donc basé sur une espérance dont le moindre défaut est d'être douteuse. »

« Il est à supposer, en effet, que, d'ici à 1919, des modifications profondes se produiront dans le tonnage, dans l'armement, dans la machinerie des bateaux, et entraîneront un accroissement de dépenses considérables pour chacune des unités mises en chantier; il est possible d'autre part, qu'un changement de programme dans les constructions des autres nations entraîne des modifications dans notre pro-

gramme; il est, par surcroît, sage de concevoir qu'au fur et à mesure que notre flotte croîtra en importance, elle comportera des dépenses de plus en plus considérables d'entretien, d'approvisionnement et de personnel. »

Pour évaluer les charges du programme naval actuel, on a compté chaque cuirassé au prix uniforme de 62,525,000 fr. pour les arsenaux et de 64 millions pour l'industrie privée.

Ce sont les prix des *Jean-Bart* et des *France*: ils sont exacts pour 1913; le seront-ils pour les années suivantes? Le nouveau *Liberté* est évalué à 72 millions dépassant de beaucoup, comme prix, l'ancien *Liberté*.

« L'Angleterre, l'Allemagne, prévoient dès maintenant des cuirassés de 26,000 tonnes; si nous voulons — nous y serons forcés — les suivre, ce sont des millions de plus que chaque unité nous coûtera. »

« Etant donné, d'autre part, l'ampleur croissante que prennent les marines étrangères, pourrions-nous nous contenter de la mise en chantier de 13 cuirassés, d'ici à 1920? »

« Sans compter que l'obligation de maintenir, dans les arsenaux de l'Etat ou de l'industrie privée, la main-d'œuvre actuelle entraînera fatalement, avant 1919, des commandes non prévues au programme actuel. »

« Autant nous donnons donc notre acquiescement sans réserve au Gouvernement, lorsqu'il affirme sa volonté de faire face aux charges financières du programme naval au moyen des ressources normales du budget, autant il nous est difficile de le suivre quand il n'inscrit au budget ordinaire, pendant les premières années, que des allocations inférieures aux dépenses réellement faites. »

Ceci répondait par avance à la pensée tout à l'heure exprimée par l'honorable M. Baudin.

Je ne croyais pas, à cette époque, être si bon prophète.

La seule question qui se pose donc, à cette heure, est celle de savoir si les sacrifices consentis par la nation correspondent à une amélioration équivalente de notre puissance navale.

Si je traduais ma pensée en langage vulgaire, je dirais: En avons-nous pour notre argent?

On se souvient que, jusqu'en 1910, le noyau de notre flotte de haut bord était constitué par l'escadre des 6 *Patrie* (construits en exécution du programme de 1900).

Les 10 autres cuirassés d'alors: 1 *Suffren*, 3 *Gaulois*, 2 *Bouvet* et 4 *Carnot* étaient disparates et impuissants à constituer une force homogène.

En septembre 1911, la *Liberté* est détruite par explosion; mais les 6 *Danton*, mis en chantier par M. Thomson, entrent en service et le noyau de la flotte se trouve dès lors constitué par 11 bâtiments (5 *Patrie* et 6 *Danton*) de haute valeur à la fois offensive et défensive.

C'est à ce moment-là qu'est conçu et proposé aux Chambres le programme naval sanctionné par la loi du 30 mars 1912.

Fin 1913, le *Jean-Bart* et le *Courbet* sont entrés en ligne.

Fin 1914, la *France* et le *Paris* entreront en service et l'armature de notre armée de ligne sera à ce moment composée de :

5 *Patrie*, 14,000 tonnes;
6 *Danton*, 18,000 tonnes;
4 *Jean-Bart*, 23,000 tonnes,
soit, quinze bâtiments que nous pourrions, l'année prochaine, grouper ensemble sur le champ de bataille.

Et successivement entreront en ligne:
En 1915 (23,000 tonnes):
La *Bretagne*,
La *Provence*.

La Lorraine.
En 1916 (25,000 tonnes) ;
La Normandie.
Le Languedoc.
La Flandre.
La Gascogne.
Le Béarn, en 1917 (25,000 tonnes).
En 1918 (30,000 tonnes) ;
Le Lyon.
Le Lille.
Le Duquesne.
Le Tourville.
Le A-16, en 1919 (30,000 tonnes).

A ce moment, nous aurons au complet les 23 unités autorisées par la loi du 30 mars 1912, et dépassant de beaucoup la puissance prévue.

Mais notre effort naval ne devait pas se borner à la construction des seuls cuirassés que nous venons d'énumérer.

La loi de programme prévoyait en outre la construction de :

10 éclaireurs d'escadre,
52 torpilleurs,
94 sous-marins,

dont je vais vous entretenir.

Hier, messieurs, trois orateurs, MM. Gaudin de Villaine, Chautemps et Baudin ont porté à cette tribune la question des éclaireurs d'escadre ; il vous a paru, comme à moi, qu'ils étaient plutôt en désaccord sur les caractéristiques convenant à ce type de bâtiment.

L'honorable M. Baudin lui-même nous a dit qu'il avait trouvé chez les amiraux, sur le même sujet, des divergences notables de vues et qu'il avait dû, dans ces conditions, remplir le rôle d'arbitre en fixant son choix sur l'éclaireur de 6,000 tonnes.

Il a défendu devant vous sa thèse avec une grande éloquence et a vivement reproché à la marine — peut-être avec une apreté imméritée — de ne pas avoir persévéré dans la voie qu'il lui avait tracée.

Qu'il me permette de mettre les choses au point.

Lorsque l'amiral de Lapeyrère, alors ministre de la marine, obtint du Parlement le vote de la loi du programme naval, il déclara que la construction des 10 éclaireurs d'escadre prévus à ce programme pouvait être retardée jusqu'en 1917.

A son sens, il convenait avant tout de doter notre flotte des cuirassés de ligne qui lui étaient indispensables.

Les croiseurs cuirassés que nous possédions alors lui paraissaient suffisants pour assurer jusqu'en 1917 le service de l'éclairage de l'armée navale.

Les flottes méditerranéennes des autres nations ne disposaient alors, il faut le dire, pour leur éclairage, que de bâtiments similaires.

Depuis lors, je le reconnais, un courant d'opinion s'est établi en faveur de la construction plus hâtive des éclaireurs d'escadre.

Sous sa poussée, M. Baudin fut amené à demander au Parlement, en dérogation des décisions déjà prises, la mise en chantier dès 1914 de trois de ces unités de 6,000 tonnes chacune.

M. Pierre Baudin. Voulez-vous me permettre d'ajouter que j'avais entre les mains des rapports extrêmement concluants sur ce point, et d'une précision remarquable. Ces rapports, vous devez les avoir vous-même, et je suis convaincu que si l'on veut leur donner toute la valeur qu'ils méritent, on doit conclure que l'armée navale a besoin d'éclaireurs d'escadre au plus tôt.

M. Ernest Monis. C'est incontestable. Seulement les éclaireurs d'escadre ont été définis depuis.

Je demande la parole.

M. le ministre. En effet, l'attention de M. Monis, dès son entrée en fonctions, fut

appelée sur l'insuffisance de ce déplacement.

Il consulta aussitôt le conseil supérieur de la marine et put constater que le tonnage de 6,000 tonnes ne réunissait pas son adhésion unanime.

Certains des membres de ce conseil, et non des moindres, déclarèrent nettement qu'un si faible déplacement était incompatible avec les qualités de puissance, de vitesse et d'endurance à la mer exigibles d'un « éclaireur d'escadre », et se prononcèrent pour un tonnage beaucoup plus élevé, correspondant aux dimensions des bâtiments auxquels on a donné le nom de « croiseurs de bataille ».

De telle sorte que tout le monde tombe d'accord sur la nécessité des unités dont vous parlez, mais on diffère sur la question de leur tonnage.

Les choses étant ainsi, M. Monis, arbitrant à son tour...

M. Pierre Baudin. J'ai dans mon dossier la copie d'une délibération du conseil supérieur qui adhère pleinement à ce chiffre de 6,000 tonnes.

M. Ernest Monis. C'est une copie de la délibération de la section permanente, tandis qu'on vous oppose le conseil supérieur tout entier.

M. le ministre. Cela ne change rien à la question.

Les choses étant ainsi, M. Monis, arbitrant à son tour, apprécia qu'il lui était impossible d'insister auprès du Parlement pour obtenir la dérogation à la loi de programme naval demandée par M. Baudin.

Il s'était d'autant plus volontiers décidé à surseoir à cette mise en chantier et à la reporter à la date fixée par la loi de programme, qu'il lui paraissait plus urgent de demander au Parlement, en addition à ce programme, la construction de nouveaux navires dont la nécessité ne s'était pas imposée au moment où fut discutée la loi de 1912, mais, il faut le dire, s'est maintes fois affirmée depuis : je veux parler des bâtiments légers destinés à remplir le rôle de conducteurs et éclaireurs d'escadrille.

Pourquoi, messieurs, la nécessité des conducteurs d'escadrilles ne s'est-elle pas imposée à l'attention des auteurs de la loi de 1912 ?

Tout simplement parce que, encore à cette époque, tous les sous-marins offensifs et presque tous les contre-torpilleurs se trouvaient disséminés dans les flottilles locales.

Cette nécessité n'a été reconnue qu'à partir du moment où, en mai-juin 1912, tous ces petits bâtiments ont été rattachés aux escadres et constitués en deux divisions :

Division affectée à la première armée navale ;

Division attachée à la deuxième escadre légère.

C'est surtout dans les mers du Nord qu'elle s'est fait le plus vivement sentir, parce que le sous-marin est le seul élément vraiment offensif que nous ayons dans ces mers.

Tous les exercices exécutés depuis cette époque dans ces parages ont prouvé que l'action offensive des sous-marins est liée à la création d'un service d'éclairage et de protection, sur lequel ils puissent effectivement et à toute heure compter.

Ils ont montré que les torpilleurs d'escadre ne sont ni assez puissants, ni assez endurants à la mer pour assurer ce service, et que, d'autre part, les vieux croiseurs cuirassés de la deuxième escadre légère, fatigués, usés, essouffés sont loin d'avoir la vitesse qu'il faudrait.

Force nous est donc de doter d'urgence nos escadrilles de sous-marins des outils

qui leur sont indispensables pour leur permettre de remplir la mission de défense active qui leur incomberait en temps de guerre, c'est-à-dire de bâtiments légers et rapides, capables de chasser, de détruire les torpilleurs de l'adversaire et d'échapper à ses grands croiseurs.

Ces bâtiments ont été maintes fois réclamés par le chef de division des flottilles de la deuxième escadre légère et par les amiraux qui ont commandé dans le Nord depuis deux ans.

C'est pour satisfaire à ces réclamations reconnues fondées que M. Monis, d'accord avec le conseil supérieur de la marine, demanda au Parlement et obtint, en addition au programme naval, la mise en chantier, dès cette année, de trois (3) de ces bâtiments légers, dénommés « conducteurs d'escadrilles », d'un déplacement de 4,500 tonnes et de 29 à 30 nœuds de vitesse.

Contrairement à ce que pense M. Baudin, ces navires n'appartiennent pas à un type nouveau, sorti du cerveau d'un spécialiste français. Ils appartiennent à un type parfaitement défini et connu de la marine anglaise qui les appelle des « light armoured cruisers ».

M. Pierre Baudin. Je maintiens que la marine anglaise ne possède pas de bâtiment possédant ces caractéristiques. Nous le verrons quand le Sénat sera saisi des caractéristiques de ces bâtiments.

M. le ministre. Elle en a mis 8 de 3,500 tonnes en chantier en 1913, et elle commence cette année la construction de 8 autres de 3,750 tonnes.

De même que les Anglais ont senti la nécessité de se procurer ce type de navires, de même nos officiers qui ont commandé et manœuvré dans la Manche et la mer du Nord ont éprouvé le besoin pressant de créer ce type qui n'avait pu être connu des auteurs de la loi du programme naval.

Croyez-vous, messieurs, que les Anglais, dont les grandes qualités de marins ne peuvent être mises en doute, se seraient limités à ce déplacement de 3,750 tonnes s'ils n'avaient pas acquis la certitude qu'il était adapté à la mission de ces navires légers.

Nous pouvons donc avoir la certitude que le même résultat sera facilement atteint par le tonnage de 4,500 tonnes que nous avons adopté.

Il me faut, messieurs, en passant, détruire une légende.

Certains ont paru croire que les bâtiments légers dont il s'agit étaient faits pour donner aux chefs d'escadrille le confort que ne peut pas leur procurer un simple torpilleur d'escadre.

Leur rôle est tout autre.

Ils sont destinés à éclairer les sous-marins, à les protéger contre les torpilleurs et bâtiments légers de l'adversaire, à rechercher l'ennemi, à en garder le contact, à conduire à distance les divisions de sous-marins, toutes opérations qui exigent le groupement d'un certain nombre d'unités manœuvrant en liaison.

Quel sera le nombre de ces unités ?

Il faudra au moins 6 navires de ce type dans le Nord, si nous voulons compter sur une action efficace de nos sous-marins. La construction d'un nouveau lot de 3 conducteurs d'escadrilles sera donc à prévoir à bref délai. Elle devra d'ailleurs être poursuivie, car notre armée navale de la Méditerranée n'en aura pas moins besoin que notre force navale du Nord.

Il faut qu'il soit bien entendu que le « conducteur d'escadrille » qui vient d'être défini et « l'éclaireur d'escadre » sont des bâtiments différents faits pour des fins différentes.

La construction de l'un ne supprime pas la nécessité de construire l'autre.

La question des « éclaireurs d'escadre » reste donc entière.

M. Pierre Baudin. Vous êtes en contradiction avec l'affirmation de M. le rapporteur. M. le rapporteur disait hier que les conducteurs d'escadrilles devaient être substitués aux éclaireurs d'escadres. Eh bien ! je prends acte de la différence que vous faites entre ces deux bâtiments qui ont des destinations complètement différentes.

M. le ministre. Il en a toujours été entendu ainsi, monsieur Baudin, et je suis enchanté d'être d'accord avec vous sur ce point.

La question des éclaireurs d'escadre reste entière.

Comme M. Baudin, je pense qu'il faudra bientôt la résoudre, mais j'ai l'impression, comme l'a eue mon prédécesseur, que l'éclaireur de 6,000 tonnes et de 27 nœuds ne résout pas la question.

A l'issue des dernières manœuvres de notre armée navale, son commandant en chef exprimait son opinion sur ce point dans des termes qu'il me plaît de rappeler au Sénat :

« Pour les éclaireurs d'escadre à mettre en chantier, disait-il, si on veut les utiliser d'une manière avantageuse aussi bien dans leur rôle d'éclairage que dans celui d'auxiliaires du corps de bataille, ils ne doivent pas donner moins de 32 nœuds aux essais pour être à même de soutenir une bonne vitesse de 30 nœuds en service courant.

« C'est quand cette condition sera remplie, et alors seulement, que, si on assure en même temps une bonne protection des parties vitales et un puissant armement à nos éclaireurs, nous aurons comblé la principale lacune qui existe actuellement dans nos escadres de combat. »

En fait, le navire que demande l'amiral de Lapeyrière comme « éclaireur d'escadre » n'est autre chose que le « croiseur de bataille » dont notre honorable collègue M. Gaudin de Villaine, et notre éminent rapporteur M. Chautemps, nous ont entretenus hier avec une compétence à laquelle je me plais à rendre hommage.

La question n'est donc pas encore résolue et devra être à nouveau soumise aux conseils de la marine. Je puis vous assurer qu'elle sera tranchée bien avant l'époque (1916) où l'accélération du programme des cuirassés pourra permettre la mise en chantier des éclaireurs d'escadre.

Le voudrions-nous que nous ne pourrions le faire plus tôt.

Ni nos possibilités réelles de construction, ni l'annuité (310 millions) déjà envisagée pour l'année prochaine, ne nous permettent de construire en 1915 aucune grosse unité autre que les quatre cuirassés prévus.

Des éclaireurs, passons, messieurs, maintenant aux torpilleurs. Des colosses de la mer, passons aux petites unités.

Bien entendu, nous nous refusons à faire entrer en ligne de compte les petits torpilleurs qui, après avoir été au nombre de 240 en 1909, ne sont plus aujourd'hui qu'au nombre de 80 et sont d'ailleurs destinés à disparaître sous peu d'années.

Leur conception reposait sur deux erreurs de principe :

Une erreur de doctrine militaire se traduisant par l'éparpillement de ces petits bâtiments, par petits paquets sur toute l'étendue de nos côtes ;

Une erreur de « sens marin » se traduisant par une réduction de déplacement, incompatible avec les qualités d'endurance à la mer que doit posséder tout navire ayant à participer, au large, à une action de guerre.

Ces erreurs reconnues ont été vite corrigées et on en est venu rapidement au vé-

ritable torpilleur, à celui qu'on appelait autrefois « contre-torpilleur » et qu'on désigne, depuis deux ans, sous le nom de « torpilleur d'escadre », pour bien montrer que ce n'est pas un instrument de défense locale, mais un navire destiné à faire partie d'un groupe concentré agissant en liaison avec nos forces navales.

Comme le cuirassé de ligne le torpilleur d'escadre a subi une évolution rapide dans ses caractéristiques.

D'un déplacement de 3 à 400 tonnes en 1909, il déplace aujourd'hui 800 tonnes et en déplacera demain peut-être 12 à 1,600.

C'est que, messieurs, le torpilleur d'aujourd'hui n'est plus seulement le petit bâtiment de nuit d'il y a dix ans, comptant sur son invisibilité, pour s'approcher de son adversaire et le torpiller.

Il a maintenant un rôle important à jouer dans le combat de jour entre les armées navales. Pour remplir ce rôle, il doit avoir une très grande vitesse et une grande endurance à la mer, et porter dans ses flancs un grand nombre de torpilles à lancer, toutes choses qui exigent un accroissement notable de son déplacement.

A l'heure qu'il est, nous avons numériquement 86 torpilleurs d'escadre dont 71 réellement armés et rattachés à nos forces navales de haute mer.

A y regarder de près, 50 de ces torpilleurs sont des navires de 3 ou 400 tonnes, plus ou moins âgés et ne possédant, pour l'intervention de jour dans le combat, qu'une mince partie des qualités exigibles.

Leur valeur sera nulle en 1920. Si l'on s'en tient aux termes exacts de la loi de programme, leur nombre à cette date ne dépassera pas 52.

L'état-major général de la marine estime que ce nombre est insuffisant. Certains prétendent qu'il faudra le doubler.

Je ne crois pas personnellement qu'un tel effort soit nécessaire ; mais je dois signaler au Sénat qu'il faudra consentir bientôt, pour les torpilleurs comme pour les grosses unités, un accroissement du programme naval actuel, si nous voulons maintenir nos positions au regard des marines étrangères.

Il me reste, messieurs, à vous parler des sous-marins.

Nous n'en avons actuellement que 46 et, à première vue, il semble que, pour cette classe de bâtiments, la réalisation des vœux du Parlement soit en retard sur ses prévisions.

A la vérité, les mises en chantier ont été faites conformément aux prévisions, les coques ont été construites dans les délais voulus ; malheureusement, certaines difficultés ont été rencontrées dans la mise au point des moteurs à pétrole, de sorte qu'à cette heure 16 sous-marins nouvellement construits attendent cette mise au point, pour entrer en service.

Tout me fait espérer que les efforts réalisés pour surmonter ces difficultés aboutiront prochainement et que nos escadrilles de sous-marins, bientôt grossies des unités en retard, atteindront en 1920 les 94 unités fixées par la loi.

Ce nombre sera-t-il suffisant ?

Je l'espère, sans l'affirmer.

Mais, d'ores et déjà, je ne puis pas vous dissimuler, messieurs, que les prévisions financières du programme naval se sont trouvées, pour les sous-marins comme pour les torpilleurs et les cuirassés d'escadre, inférieures à la réalité. Cela tient à ce que les sous-marins étaient encore disséminés dans les flottilles de défense locale à l'époque où fut élaborée et votée la loi du 30 mars 1912.

Depuis lors, ils ont été concentrés en escadrilles rattachées aux escadres et affectés à un rôle offensif, dans lequel l'insuffisance de certaines de leurs caractéristiques, no-

tamment de leur vitesse pratique, en surface, n'a pas tardé à se manifester.

D'où la nécessité absolue d'augmenter leur déplacement, partant leur prix de revient.

C'est ainsi que leur déplacement est passé de 400 à 800 tonnes et que leur prix de revient s'en est trouvé doublé.

Je dois faire remarquer que cette augmentation de tonnage, destinée à améliorer les qualités nautiques, et conséquemment la valeur militaire des sous-marins, ne peut, en aucune façon, servir d'argument pour en réduire le nombre basé sur des considérations stratégiques et tactiques qui n'ont rien perdu de leur valeur.

Les progrès réalisés par les escadrilles de sous-marins depuis leur rattachement aux escadres ont été tels, au point de vue de leur utilisation militaire, que tout arrêt dans leur développement constituerait un véritable recul. (*Très bien ! très bien !*)

Je vous ai déjà dit les espoirs que je mettais dans la création de bâtiments légers destinés à éclairer et à conduire les sous-marins. Je compte non moins vivement sur le prochain développement de notre aéronautique navale pour accroître plus encore le rendement militaire de nos flottilles, tant en ce qui concerne leur action de défense active dans les mers où nous n'avons pas de flotte de haut bord, qu'en ce qui concerne leur participation aux opérations offensives de notre armée navale dans la Méditerranée.

Il me reste, messieurs, à vous parler de l'aéronautique navale.

Malgré les encouragements qui lui ont été donnés par des voix autorisées, la marine française s'est laissée, en ce qui concerne l'aéronautique navale, franchement distancer par les marines étrangères qui, déjà depuis des années, disposent d'abondants crédits qui leur ont permis de se procurer un matériel important et un personnel exercé.

Elle a aujourd'hui reconnu la valeur des services que peuvent lui rendre les dirigeables et les aéroplanes, tant pour favoriser l'action des sous-marins dans le Nord que pour aider celle de l'armée navale, en Méditerranée. Aussi est-elle bien résolue à faire d'urgence tous les efforts nécessaires pour rattraper le temps perdu.

Cette année, l'activité des hydravions de « la Foudre » a été particulièrement grande.

Leur intervention, pendant les manœuvres navales, a été fort remarquée.

D'autre part, le Parlement a bien voulu voter un crédit de 30 millions qui va permettre de créer en quatre années quatre centres de dirigeables, dont deux en Méditerranée et deux dans le Nord, et six centres d'aviation, dont quatre en Méditerranée et deux dans le Nord.

Le département de la marine ne négligera rien, j'en donne l'assurance, pour réaliser ce programme dans les meilleures conditions possibles et pour former en temps utile un personnel bien entraîné. (*Applaudissements.*)

Messieurs, j'ai déjà examiné le programme naval dans ses parties principales. Il me paraît maintenant utile de vous exposer sommairement certaines des réformes réalisées depuis six mois dans la marine et qui ont été plus particulièrement discutées dans la presse et hier encore à cette tribune.

Mon honorable collègue et ami M. Baudin, que je lis toujours avec plaisir, a publié quelques articles fort remarquables, sous le titre : « la disgrâce de la marine », qui ne me paraissent pas répondre à l'état réel des choses présentes. Je tiens à affirmer ici que l'on travaille dur et ferme à la marine, que l'on s'y efforce toujours vers le mieux, et que, loin de se porter plus mal que par le

passé, notre marine prend tous les jours davantage, malgré le heurt des doctrines et des thèses, des allures de robustesse, de santé et de belle humeur.

Rien n'est négligé pour simplifier et renforcer le fonctionnement des organes du département, pour améliorer la situation du personnel, même lorsqu'il faut revenir sur des mesures dont l'expérience a démontré l'inopportunité.

C'est ainsi par exemple que les équipages ont applaudi lorsque, sur l'avis presque unanime des commandants et des amiraux, mon prédécesseur, M. Monis, a supprimé la fusion, opérée précédemment, de la manœuvre et de la timonerie et a prescrit le retour aux deux spécialités d'origine.

Le même accueil a été fait au retour aux deux spécialités de fourrier et de commis aux vivres qu'une décision récente avait fusionnées.

C'est avec la même satisfaction que les commandants ont appris la décision que j'ai prise, sur leur avis quasi unanime, de remettre le service intérieur du bâtiment sous la direction de la timonerie.

Toutes les autres mesures et améliorations, prises d'ailleurs dans le même esprit, n'ont été réalisées qu'après mûre réflexion et presque toujours avec l'assentiment des parties intéressées.

Dans la question de la défense des côtes, qu'aurait dit le Parlement, qu'aurait pensé le pays, si pour simplement tenir un engagement pris de bonne foi, je tiens à le reconnaître, par son prédécesseur, le ministre de la marine qui lui succéda avait consenti à prendre des mesures dont le moindre défaut était non seulement de créer des vides dans les effectifs de l'armée navale, mais encore d'engager gravement l'avenir, en ce qui concerne l'armement des navires et la mobilisation de la flotte? (*Très bien! très bien!*)

M. Pierre Baudin. Vous me permettez de faire toutes réserves en ce qui concerne la définition que vous venez de donner d'une situation extrêmement délicate. Elle a été révélée à la tribune de la Chambre des députés, et nous pourrions évidemment maintenant nous exprimer ouvertement à la tribune du Sénat sur ce qui concerne la défense, la sécurité des quatre bases maritimes qui doivent servir à la vie et au ravitaillement de la flotte. Je ne veux pas amorcer un débat sur cette question extrêmement grave, extrêmement préoccupante. Ce que je puis dire, c'est que ce que j'avais fait répondait à une nécessité impérieuse, laquelle, je m'en suis assuré, existait ces jours derniers encore au même degré. Je m'en tiens là.

M. le ministre. Ce n'est peut-être pas exact, mon cher collègue. Je ne veux pas établir ici une discussion sur la question de défense des côtes, mais je tiens à vous dire qu'elle nous a fort préoccupés, qu'elle n'est pas encore complètement tranchée, mais que nous serons, je pense, sous peu, d'accord avec le ministère de la guerre.

M. Pierre Baudin. Elle est dans le même état.

M. Gaudin de Villaine. Nous allons en parler tout à l'heure d'ailleurs. La question n'est pas résolue.

M. le ministre. Nous nous considérons comme toujours liés par la loi de 1791 qui confie la défense des côtes à la guerre...

M. Pierre Baudin. Il n'a jamais été question de la lui enlever.

M. le ministre. ... et que nous ne consentirons aucune modification sans que le Parlement en ait été saisi.

M. Pierre Baudin. Il en était de même

pour M. Delcassé et pour moi : jamais nous n'avons songé à violer la loi de 1791.

M. le ministre. Cependant, si l'on veut apporter une modification quelconque au statut de la défense des côtes, une nouvelle loi est nécessaire.

J'ajoute que, très prochainement, dans deux ou trois jours peut-être, les ministres de la guerre et de la marine, ainsi que leurs états-majors, auront une conférence au cours de laquelle ils discuteront à nouveau la défense des côtes, et tout nous fait espérer qu'ils se mettront rapidement d'accord. La marine, à mon sens, n'aura qu'à gagner à ce que cette discussion ait lieu le plus tôt possible. (*Très bien! très bien!*)

La question de la loi des cadres des officiers de marine était intimement liée à celle de la défense des côtes; le remaniement de l'une entraînait le remaniement de l'autre.

Ces remaniements qui s'imposaient pour d'autres raisons encore qu'une étude approfondie à mise en lumière sont actuellement examinés par les services centraux intéressés et seront ensuite soumis au conseil supérieur de la marine, double crible auquel le projet primitif n'avait pas été passé.

La décision définitive en sera peut-être un peu retardée. On ne saurait faire grief au ministre actuel de s'entourer de tous les avis autorisés avant d'arrêter le texte d'un document aussi important et qui peut avoir une action directe sur l'avenir de notre marine. (*Très bien! très bien!*)

Pour ne rien laisser dans l'ombre, je relève le reproche qui a été fait au département d'avoir enlevé la moitié de ses cuirassés à l'escadre d'instruction de la Méditerranée pour les replacer sous les ordres directs du commandant en chef de l'armée navale.

Je dois dire au Sénat que cette mesure a été instamment réclamée par la commission du budget de la Chambre des députés et n'a été prise qu'après avis très ferme et unanime du Conseil supérieur de la marine. (*Très bien! très bien!*)

La réforme introduite dans le haut commandement de l'armée navale, n'a pas, elle non plus, échappé à la critique. Elle a été pourtant faite avec l'adhésion unanime du Conseil supérieur de la marine qui est incontestablement l'organe le plus qualifié pour traiter pareille question.

M. Baudin en a fait le procès à cette tribune. Je crains fort qu'il ne soit pas exactement au courant des décisions prises.

L'honorable M. Chautemps a déjà mis la chose au point. Je tiens à confirmer sa déclaration. D'aucune manière et en aucun cas, la section de l'amiral ne doit constituer une force de « réserve ».

En principe elle est destinée à prendre au combat la tête de la première escadre pour la compléter à 8 unités, formant 4 sections qui manœuvreront conformément aux règles fixées par la tactique navale.

M. Pierre Baudin. Permettez, monsieur le ministre, que sur ce point je vous interrompe. J'ai rappelé au Sénat que le seul point de doctrine qui devait inspirer les méthodes militaires de l'armée navale c'était l'homogénéité des divisions. Cette homogénéité est détruite par le fait que les quatre bâtiments neufs, qui devaient constituer une division dans l'armée navale en 1914, ne composent pas une division.

On en a pris deux, le *Jean-Bart* et le *Courbet* pour en donner le commandement sous la forme d'une section hors rang au commandement en chef. J'ai déjà déclaré que c'était une infraction au principe essentiel consacré par des décisions du conseil supérieur de la marine. J'ajoute aujourd'hui que cette solution avait été rejetée en 1911 sur la proposition de l'ami-

ral Germinet par le conseil supérieur et que, moi-même, je l'avais rejetée l'année dernière.

M. le ministre. Je réponds à ceci que j'ai présidé le conseil supérieur de la marine, le jour où la décision a été prise et qu'après une très longue discussion cette décision a été prise à l'unanimité.

Il ne me reste plus, messieurs, qu'à répondre aux trois questions qui m'ont été posées par l'honorable M. Henri Michel.

Notre collègue a critiqué les règles suivies dans la marine et en vertu desquelles ce département traite, pour certaines livraisons de matériel, avec des fournisseurs généraux, au lieu de s'adresser directement aux fabricants.

Je ne puis lui exposer la question dans tous ses détails au cours du débat actuel. Je tiens cependant à sa disposition des documents qui lui permettront de reconnaître que la manière de faire de la marine est la plus conforme aux intérêts du département et du Trésor. Je suis, en tout cas, prêt à en discuter longuement avec lui.

En ce qui concerne spécialement la question posée par M. Michel au sujet des chaudières des bâtiments, j'ai simplement à dire suivant, en cela, l'avis donné à cette même tribune par un de mes prédécesseurs, M. Thomson, que, en tant que, d'une façon incontestable, les chaudières de marques étrangères ne présentent pas de supériorité technique sur les chaudières exclusivement françaises, il n'y aurait lieu d'y recourir que « dans le cas où la considération de livraison entrerait en jeu par suite de l'impuissance de l'industrie française à satisfaire en temps voulu aux besoins de la marine, ou encore dans celui où les divers constructeurs d'appareils français demanderaient des prix manifestement exagérés ».

M. Henri Michel, à la fin de son discours, a vivement critiqué les dispositions du décret et de l'arrêté du 14 juin 1913, en ce qui concerne les règles suivies pour l'établissement des tableaux de commandement des officiers de marine.

Sans partager complètement les idées de notre honorable collègue, je reconnais néanmoins que certaines des observations qu'il a formulées sont fondées; mon intention est de faire modifier la réglementation actuelle de manière à ménager les droits du ministre et à sauvegarder les intérêts des officiers, en entourant de toutes les garanties nécessaires les désignations pour le commandement. (*Applaudissements.*)

Je m'excuse, messieurs, d'avoir si longtemps retenu votre attention. (*Non! non!*)

J'aurais pu peut-être traiter plus largement maints sujets d'un intérêt plus spécial. Je m'excuse de ne l'avoir pas fait.

Je vous demande de m'accorder délais et confiance; tous ces projets actuellement à l'étude feront successivement l'objet de projets de loi qui seront soumis au Parlement. Donnez-moi le temps de mettre toutes choses en leur point. En revanche, je vous donne l'assurance que, quoi qu'il advienne, je ne laisserai, par ma faute, périliter aucun des intérêts dont j'ai la charge. (*Vifs applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

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

M. Ernest Monis. Messieurs, le Sénat me permettra de le rassurer. Il doit avoir hâte de clore la discussion générale du budget de la marine. Aussi, je ne retiendrai son attention que quelques instants.

Je n'avais même pas l'intention de prendre la parole dans cette discussion. J'estime, en effet, qu'en quittant le ministère, le ministre a un premier devoir, c'est d'écouter avec beaucoup de philosophie les critiques dont son œuvre est susceptible; et

quant à moi, j'étais bien résolu à m'enfermer dans cette sagesse.

Si je monte à la tribune, c'est pour vous donner un peu plus de précision et de lumière sur une question qui a été traitée hier en mon absence; c'est aussi peut-être pour dissiper ce qui doit être un malentendu entre M. Baudin et nous; c'est enfin et surtout pour rendre justice à qui je la dois; car si l'ancien ministre peut abandonner son œuvre à la discussion, il lui est interdit, vous le comprenez bien, d'abandonner ses collaborateurs; il est lié à eux par un devoir de gratitude, de solidarité et de justice. (*Très bien! à gauche.*)

M. Baudin a soulevé devant vous une question qu'il a appelée la question des éclaireurs. Le programme naval avait prévu des éclaireurs à construire en 1917; M. Baudin a apporté à ce programme une première atteinte dont je le félicite. Ces éclaireurs qui devaient être construits en 1917, il a eu la prétention de les faire construire en 1914. Il avait parfaitement raison. Il faut bien le dire, les programmes, tout intangibles qu'ils soient, en principe, peuvent comporter des modifications. La modification dont je parle était avantageuse; j'ai donc trouvé la préoccupation de notre collègue très légitime.

M. Pierre Baudin. C'est une modification de l'échelonnement, ce n'est pas une addition.

M. Ernest Monis. Permettez, monsieur Baudin, je ne vous ai pas interrompu hier; j'étais absent. (*Rires.*)

M. Dominique Delahaye. C'est pour cela que vous n'avez pas interrompu.

M. Ernest Monis. Il était donc légitime que mon prédécesseur se préoccupât d'avancer la construction de ces éclaireurs. Il avait conçu un type qui lui était cher, dont il avait la paternité.

Un tel projet semble être sorti des entrailles de celui qui l'a conçu: « Nos petits sont mignons. » (*Sourires.*)

Il y avait, dans mon cabinet, un modèle superbe de cet éclaireur de 6,000 tonnes, sur lequel tous les visiteurs jetaient un regard. Parmi ces visiteurs, se trouvaient beaucoup d'officiers de marine, dont les appréciations n'étaient pas sans m'inquiéter.

J'ai, en effet, apporté dans mon œuvre très rapide une seule préoccupation: celle du meilleur rendement militaire. Chaque fois que l'on m'a proposé une création, je me suis demandé si elle rendrait, au point de vue pratique, tous les services militaires désirables. Et, pour m'éclairer à ce sujet, j'ai toujours donné la parole, avec la plus grande confiance, aux officiers qui devaient utiliser les bateaux à construire, car ils savaient, mieux que quiconque, à quelles nécessités devaient répondre les engins qu'ils avaient mission d'utiliser.

Cet éclaireur de 6,000 tonnes était critiqué par les marins de nos escadres. Il avait été, sans doute, accepté par la section permanente du conseil supérieur; mais, en présence des critiques qu'il soulevait, j'ai voulu assurer avec soin mon jugement. J'ai alors résolu de soumettre le type proposé au conseil supérieur tout entier, et j'ai tenu à ce que, dans ce conseil, vint prendre place l'amiralissime, le commandant en chef de l'armée navale, qui a rang dans ce conseil et qui n'avait jamais été convoqué par mon prédécesseur.

Ce jour-là, toutes les autorités navales sont réunies, et dès l'abord, le commandant en chef de l'escadre donne son sentiment.

Il explique que ce bateau de 6,000 tonnes ne peut pas être un éclaireur d'escadre, et, avec une force de conviction qui eut raison de tous ceux qui l'entendaient, l'amiral dit:

« Quand j'étais ministre, j'avais conçu ce type d'éclaireur d'escadre à 6,000 tonnes, mais depuis deux ans que je commande l'escadre, que je suis à la mer, aux prises avec les réalités quotidiennes, j'ai réformé cette conception, et, pour moi, il est impossible de songer à faire un éclaireur d'escadre d'un bâtiment de 6,000 tonnes. »

Il en dit les raisons: l'éclaireur d'escadre est un bateau qui, par tous les temps, dans toutes les circonstances de la vie maritime, doit apporter le plus vite possible les résultats de la mission qu'il a reçue.

Un tonnage de 6,000 tonnes ne permettrait pas de maintenir une bonne vitesse par un temps un peu gros, en Méditerranée, et l'amiral de Lapeyrière a cité une série d'exemples, et notamment l'un qui était emprunté à l'histoire du *Waldeck-Rousseau*.

Le *Waldeck-Rousseau*, mis dans la main d'un marin d'une valeur incontestable, l'amiral Auvert, par un temps un peu gros, avait vu sa vitesse tomber à 8 ou 9 nœuds, c'est-à-dire qu'il s'était trouvé dans des conditions telles qu'il n'aurait pu exécuter rapidement une mission d'éclairage. L'amiral disait donc: il faut des éclaireurs d'escadre, mais il faut que ces bateaux soient construits en vue de leur mission: Pour moi, ajoutait-il, il est impossible de songer à avoir des éclaireurs d'escadre, s'ils n'ont pas un tonnage nettement supérieur à celui du *Waldeck-Rousseau*, qui a 14,000 tonnes.

M. Pierre Baudin. C'est tout à fait contraire aux enseignements de l'étranger et à tous les rapports.

M. Ernest Monis. Quand vous aurez commandé l'escadre, vous ferez comme l'amiral de Lapeyrière.

M. Pierre Baudin. Mais ce n'est pas moi...

M. Ernest Monis. Quand vous aurez commandé l'escadre pendant deux ans, dis-je, vous réformerez vos vues théoriques.

Voilà quelle a été l'opinion du commandant de l'armée navale.

J'ajoute que tout le conseil s'est rendu à parcelle observation. « Ce croiseur de 6,000 tonnes, a dit l'amiral, ne pourrait pas répondre à sa définition. C'est pour l'année 1917 que le programme a prévu la construction d'un type d'éclaireur d'escadre. D'ici là étudions ce type dans les conditions qu'indique le commandement supérieur. »

Mais pour le présent nous manquions d'une façon absolue d'un type de bâtiment indispensable: le conducteur d'escadrille. M. le ministre, en termes excellents et M. le rapporteur général nous ont exposé l'ensemble de la question.

En 1912, on a créé l'emploi en masse des sous-marins et des torpilleurs, constitués en escadrilles. On en a fait une pratique journalière, d'où l'on a pu déduire toute une tactique navale. On fut ainsi amené à reconnaître que ces petits navires ont besoin, pour être éclairés, pour être conduits, pour être entraînés, pour être soutenus contre l'ennemi, d'un bateau ayant une force offensive sérieuse et une vitesse de 29 à 30 nœuds. C'est ce que les Anglais ont appelé le leader des escadrilles. C'est ce type qui manque à l'armée navale. Comme nous ne pouvions pas faire du navire de 6,000 tonnes l'éclaireur dont nous avions besoin, il fallait se hâter de doter l'armée navale de l'outil nécessaire qui lui manquait et dont le besoin urgent s'imposait.

Je n'ai pas songé à déformer le programme. C'est à ce point de vue qu'il y a peut-être un malentendu entre M. Baudin et moi.

J'ai songé non pas, je le répète, à déformer l'idée de l'éclaireur; mais, par une addition pure et simple au programme, à

donner à nos escadrilles le leader des Anglais.

Quand viendra 1917, à l'heure prévue par le programme ou même plus tôt, si c'est nécessaire, vous ferez l'éclaireur d'escadre, et au lieu de lui donner les 6,000 tonnes qui sont insuffisantes, vous lui donnerez le tonnage qu'il réclame par définition.

Voilà toute la question au point de vue pratique.

M. Chautemps l'a admirablement exposé — j'étais absent de la salle des séances hier, mais avec lui les absents n'ont jamais tort — M. Chautemps a exposé parfaitement la situation, en comparant ce que nous allions faire à ce que fait l'étranger.

Je me serais contenté même d'un tonnage un peu inférieur à 4,500 tonnes. Mais c'est le conseil supérieur qui a relevé le tonnage; il y a lieu de s'en féliciter. Le bâtiment ainsi obtenu présente l'avantage d'être rapide, de pouvoir accomplir promptement toute l'œuvre de conduite et de direction que j'ai indiquée, et d'être en même temps très offensif. C'est un navire qui protégera de la façon la plus efficace les escadrilles.

Je crois que ces explications satisferont M. Baudin lui-même, puisque je lui montre que je n'ai pas déformé le programme, que je ne l'ai pas altéré, et que, au programme de 1917, il reste toujours la place qui avait été assignée aux futurs éclaireurs.

Un seul point, messieurs, m'a amené à la tribune, et vous me permettez bien d'y insister. J'ai lu au *Journal officiel* des paroles un peu vives; j'y ai trouvé un passage où on parle de fantaisie scientifique qui doit être bannie de pareils programmes.

Voici ce passage:

« 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. »

La personnalité qui est visée, il faut bien le dire, cet officier que vous accusez de fantaisie scientifique, c'est le collaborateur du ministre actuel, et il a été le mien. Il assiste à cette séance, il y remplit un devoir, un devoir indiscutable, et sa fonction l'oblige à recevoir de pareilles atteintes sans pouvoir y répondre.

Dans quelle situation le mettez-vous par cette attaque qui le découvre et contre laquelle il ne peut même pas protester? Celui qui a la responsabilité de ce qui s'est accompli, c'est moi; j'accepte cette responsabilité de grand cœur. C'est moi que vous devez taxer de fantaisie, c'est contre moi que vous devez tourner cette pointe que vous avez dirigée contre lui; mais vous ne pouvez d'aucune manière tenter d'atteindre cet officier.

Contre cette attaque injuste je veux pour toute défense — et je la dois à l'homme qui m'a donné la collaboration la plus franche, la plus loyale, la plus dévouée — je veux vous faire une seule réponse aux vivacités dirigées contre lui: je me borne à opposer son nom que je veux donner au Sénat.

Vous accusez de fantaisie technique, à l'occasion des escadrilles, le commandant Salaün...

M. Pierre Baudin. Pas du tout! Je demande la parole.

M. Ernest Monis. ...sorti premier de l'école supérieure de marine, qui a créé lui-

même l'emploi des escadrilles dans le Nord, qui a été placé le premier à la tête de ce service que créa M. Delcassé et qui a été le premier à faire la pratique et la technique de l'emploi de cette arme.

Il m'a suffi de dire son nom, de rappeler l'estime dont il jouit dans la marine, pour penser que j'ai accompli ma tâche en le défendant contre de pareilles insinuations. *(Très bien! très bien! à gauche.)*

M. le vice-amiral de la Jaille. Je demande la parole.

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

M. Pierre Baudin. Je tiens à apporter quelques rectifications à l'interprétation donnée de mes paroles par mon honorable collègue M. Monis.

J'ai montré hier au Sénat — je m'y suis efforcé du moins — comment, dans la création des œuvres de la marine nous étions tenus à une extrême réserve et à une grande prudence, et comment, si nous cédions à des idées techniques, qui se justifient très bien en soi et émanent d'officiers de valeur, que je me suis bien gardé d'attaquer ou même de critiquer, nous sortirions de notre devoir, de notre mission. Il nous serait impossible de maintenir la marine au point de vue de l'instrument, de sa définition, de son programme dans des données précises et dans des proportions limitées.

Je maintiens mon argumentation, elle reste entière. Ceux qui me connaissent savent que je répugne à ce qui peut constituer une attaque personnelle, que je cherche toujours à m'élever au-dessus des questions de personnes...

M. Ernest Monis. Alors, il ne fallait pas mettre dans votre discours le passage que j'ai cité.

M. Pierre Baudin. Je vous demande pardon, je maintiens mes paroles.

M. Ernest Monis. Vous avez tort.

M. Pierre Baudin. Je les maintiens, parce qu'il ne s'agit pas d'une personnalité donnée. Rien n'est plus facile que de citer des faits pris dans l'histoire de notre marine. Je crois qu'aucun de nos collaborateurs techniques n'a démerité de nous, et que tous justifient l'éloge que vous avez fait de l'un d'entre eux. Je pourrais faire de mes collaborateurs l'éloge que vous avez fait des vôtres. Là n'est point la question. La vérité, c'est que l'activité intellectuelle, l'attachement des officiers de marine à leur spécialité, l'effervescence intellectuelle et créatrice qui règne heureusement à tous les degrés de notre corps d'officiers, nous obligent à jouer le rôle d'arbitres. Si nous cédon à une préférence, non pas entre les hommes, mais entre les idées, nous risquons de nous dévoyer. Il n'est pas une idée qui n'ait son côté séduisant, et l'un des attraits qu'on éprouve quand on est à la tête de cet admirable corps, c'est qu'on n'a que l'embaras du choix entre les idées, qui, toutes, vous sont présentées avec le même talent, avec le même souci de les faire accepter, souci de conscience, il faut le reconnaître, car ceux qui les présentent sont convaincus que l'innovation proposée par eux est indispensable au bien de la marine. *(Très bien!)* Nous avons vu, antérieurement, des officiers tout aussi consciencieux que celui dont on a prononcé le nom tout à l'heure. Tous étaient préoccupés de l'intérêt et du bien de la marine. Je n'ai nullement voulu indiquer qu'ils pouvaient avoir des mobiles personnels et je rends hommage, indistinctement, à tous ces officiers, car je les connais bien. Tous méritent notre estime, ils sont ardemment

dévoués à la cause de la défense nationale. *(Très bien! très bien! sur divers bancs.)*

Croyez bien, messieurs, que, dans tout cela, je me place très au-dessus des considérations de personnes. Mais j'ai cru devoir avertir le Sénat que, si nous procédions suivant nos vieilles habitudes, si nous suivions un Gouvernement qui nous propose une création aujourd'hui, une autre création demain, et qui essaye de faire un choix personnel dans l'ensemble des articles du programme naval, nous n'aboutirions à rien. Nous irions, alors, nous dévoyer comme avant et nous aurions bientôt sur les bras une marine d'échantillons, une marine dans laquelle il y aurait des choses vraiment intéressantes et curieuses, dont l'étranger s'emparerait, qu'il systématiserait, qu'il consacrerait en grand, alors que nous, nous passerions d'une idée à l'autre, d'un échantillon à l'autre. *(Très bien! très bien!)* J'ai simplement mis le Sénat en garde contre cette méthode détestable.

Permettez-moi, maintenant, de préciser ma pensée en ce qui concerne les éclaireurs. L'éclaireur, ce n'est pas du tout mon fils, ainsi que paraissait le dire l'honorable M. Monis. Il a beaucoup trop de pères pour que je puisse, moi, être fier de cette paternité. *(Sourires.)* C'était, au contraire, l'aboutissant d'un ensemble de concessions, ce que M. le rapporteur appelait hier, très justement, le résultat d'un compromis.

Entre tous les spécialistes consultés sur les éclaireurs, il existait des divergences profondes. On a dû procéder par élimination; c'est ainsi qu'une idée a dû être écartée tout de suite, et c'est celle qui consistait à réaliser l'éclaireur, prévu au programme naval, par le croiseur de bataille de 32,000 tonnes.

Je vous assure que ce n'est pas en vain que je m'insurge contre des hésitations qui ne portent pas seulement sur des variantes insignifiantes, mais sur des points très graves et qui peuvent avoir une influence décisive sur la suite de nos constructions navales.

Un ensemble de compétences techniques déclare indispensable la création d'éclaireurs pour l'année navale.

On aboutit à un compromis et l'on se met d'accord sur un croiseur de 6,000 tonnes. Et puis, on écarte ce type dans un conseil ultérieur! Ah! messieurs, les décisions des conseils techniques; si on en apportait la collection au Parlement, on verrait qu'un ministre qui a de l'autorité dans les formes et de la persévérance dans l'action peut obtenir, des conseils techniques, des avis très opposés; mais ici, on ne peut dire que l'avis a été opposé. Voici ce qui s'est passé.

Cet éclaireur d'escadre, que tous les officiers commandant des escadres demandaient, cet éclaireur de 6,000 tonnes, on l'élimine, et pourquoi faire? Pour attendre, en 1917, la construction d'un croiseur de bataille qui coûtera 100 millions!

M. Monis. Ce n'est pas cela du tout!

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. Pierre Baudin. Qu'avais-je fait? J'étais allé au plus court, estimant que, si l'on veut outiller un service militaire tel que celui de l'armée navale, il ne faut pas laisser son imagination errer dans des chemins de détour, il faut viser directement au but.

C'est pour cela que je m'étais arrêté à l'éclaireur de 6,000 tonnes.

Mais, messieurs, il y a un point sur lequel je suis d'accord, avec M. Monis.

Notre honorable collègue a dit tout à l'heure que la construction d'éclaireurs d'escadre n'était pas en contradiction avec la construction des conducteurs d'escadrille,

qu'il a fait voter par la Chambre et par le Sénat, en principe. Evidemment lorsque l'on est allé devant le conseil supérieur de la marine, il a bien fallu que le conseil supérieur envisageât à la fois l'éclaireur et le conducteur d'escadrille.

Le conseil supérieur de la marine n'a pas voulu donner, sur l'éclaireur, un avis contraire à celui qu'il avait formulé antérieurement: il a maintenu, si je suis bien informé, sa première opinion, mais, comme il s'agissait d'outils différents ayant des objets différents, chacun des membres du conseil a pensé en lui-même que, du moment que le Gouvernement voulait à la fois construire l'éclaireur de 6,000 tonnes et le conducteur d'escadrille de 4,500 tonnes, il n'y avait pas de raison pour ne pas donner un avis favorable: plus nous aurons d'outils, mieux cela vaudra! Telle est l'idée fondamentale qui inspire les conseils. Je n'en suis pas surpris. Ces conseils ne peuvent connaître tous les problèmes que soulève la gestion d'un département comme le ministère de la marine. On leur soumet un certain nombre de questions; ils y répondent en toute sincérité. Croyez-vous qu'il soit utile de construire un éclaireur de 6,000 tonnes? — Oui! — Croyez-vous qu'il soit utile de construire un conducteur d'escadrilles de 4,500 tonnes? — Oui! — Ces réponses sont naturelles, car ces deux sortes de bâtiments ne sont pas incompatibles. Ce sont là des faits que les conseils constatent; ils n'ont pas à envisager les dépenses que cela entraîne, ni à dire si cela rentre dans l'exécution d'un programme.

Ceci confirme ce que j'avais l'honneur de dire au Sénat, à savoir que le ministre et le Parlement doivent rester les maîtres de l'exécution du programme naval et que nous ne devons, à aucun moment, consentir à des augmentations indirectes de ce programme. Il faut que ce programme qui devra, en raison de nécessités que vous connaissez être retouché, sur plus d'un point, soit examiné par nous, dans son ensemble. Il faut que nous ne soyons pas appelés à nous prononcer séparément et successivement sur chacune des modifications ou des additions qui peuvent y être apportées. Un programme militaire doit être suivi, et suivi avec infiniment d'attention, par les assemblées parlementaires; et nous sortirions, je crois, de toute méthode sérieuse, si nous procédions autrement. C'est pour cela que je me suis permis de dire que, puisque déjà nous pouvons prévoir, en raison des circonstances, que le programme naval devra subir certaines retouches, nous devrions, avant de statuer sur ce bâtiment nouveau à ajouter à l'outillage naval, at-tendre le jour où nous serons consultés sur l'ensemble. C'est la thèse que j'ai soutenue hier; je la reproduis aujourd'hui, car je la crois très solide.

Le contrôle du Parlement sur les administrations militaires est absolument nécessaire. Si nous permettons aux administrations militaires de nous présenter leurs projets par menus détails, par pièces si je puis dire, cela équivaldrait à la suppression de tout programme et nous serions dans l'impossibilité d'exercer notre contrôle. *(Très bien! très bien!)*

M. le président. La parole est à M. l'amiral de la Jaille.

M. l'amiral de la Jaille. Messieurs, je n'avais pas l'intention de monter à la tribune au début de la discussion; mais, voyant que cette discussion se prolonge, il m'a semblé qu'il était de mon devoir de faire connaître mon avis sur quelques-unes des questions maritimes soulevées par les orateurs qui m'ont précédé. *(Très bien! très bien!)*

J'aborierai tout, d'abord le programme

naval et la question de la composition de la flotte.

Nous avons entendu dire que l'exécution de notre programme serait terminée par la mise en chantier, l'an prochain, des derniers cuirassés à construire. Ce résultat satisfaisant est dû à l'accélération acceptée, dans les constructions navales, par le Parlement lui-même. Cette amélioration était d'ailleurs très justifiée, puisqu'elle a pu se produire sans que rien vint la contrarier.

Nous allons donc avoir, trois ans après la mise en chantier de 1915, c'est-à-dire à la fin de 1917, une force navale de 28 cuirassés.

C'est une belle force navale et, considérée dans sa puissance absolue, il est permis de dire qu'elle est redoutable.

Mais cette force, qui nous paraît importante, est-elle suffisante, cependant, pour répondre aux besoins de notre pays ?

En effet, notre marine est faite pour combattre, le cas échéant, et pour vaincre si elle le peut.

Il faut donc rechercher quelles sont les puissances rivales, quelle marine elles ont, et tâcher d'amodier la nôtre de manière à pouvoir combattre et vaincre ses adversaires éventuels. (*Très bien ! très bien !*)

Il est, par suite, indispensable de nous rendre compte de la puissance relative de notre marine.

Or, nous voyons tout de suite que, si nous terminons nos constructions avec les mises en chantier de 1915, les marines étrangères, elles, poursuivront leurs efforts, dont je ne pourrais même pas indiquer le terme au Sénat avec une précision suffisante pour qu'il soit possible d'en faire état.

Ce qu'il y a de certain, c'est que ces efforts se poursuivront et que nous ne pouvons pas ne rien faire. Il faut donc, dès maintenant, penser que nous aurons un nouvel effort à tenter lorsque nous aurons terminé l'exécution du programme actuel.

L'honorable M. Chautemps nous a proposé, hier, de limiter ce nouvel effort à cinq cuirassés nouveaux, — supérieurs à ceux que nous avons, parce qu'il faut toujours suivre le progrès — dont quatre constitueraient une division homogène, le cinquième devant être utilisé comme bâtiment-amiral.

J'arrive ainsi, messieurs, à parler du navire-amiral dont l'utilité a été contestée par l'honorable M. Baudin.

L'amiral qui commande l'armée navale doit-il avoir un bâtiment propre, qui lui permette de se porter là où il veut, le long de son armée ?

Sans hésiter, je réponds : oui.

Il est certain que vous ne donneriez pas, dans l'armée de terre, par exemple, le commandement d'un corps d'armée au commandant d'armée. Il ne faut pas, par analogie, que le commandant de l'armée navale soit chargé du commandement d'une escadre. La question est aujourd'hui tranchée.

M. le rapporteur. Très bien !

M. l'amiral de la Jaille. Il est donc entendu que le commandant de l'armée navale n'exerce pas le commandement d'une escadre et qu'il est indépendant. Cette indépendance lui est absolument nécessaire. (*Très bien !*) Il faut qu'il puisse se porter à son gré sur tel ou tel point de son armée, et, s'il y a un point qui faiblit, il faut qu'il y coure.

L'honorable M. Baudin nous a dit : « Il faut que le commandant de l'armée navale soit toujours à la tête de son armée. Le règlement de la tactique l'y oblige. » Non, le règlement de la tactique ne l'y oblige pas. Dire que ce n'est pas là sa situation normale, je n'irai pas jusque-là. Je dirai, au contraire, que c'est la place qui lui convient d'ordinaire, jusqu'à ce qu'un événe-

ment quelconque se produisant dans son armée, il ait le désir d'aller s'assurer par lui-même de ce qui se passe et aviser aux mesures à prendre pour obvier aux inconvénients de l'accident qui a pu se produire.

L'honorable M. Chautemps a reconnu hier qu'un bâtiment pouvait suffire à l'amiral en chef.

L'état-major, je crois, et le commandant de l'armée navale ont pensé que deux bâtiments (la section) étaient nécessaires pour le service de l'amiral commandant en chef.

Il y a pourtant quelques inconvénients à en mettre deux — M. Baudin les a signalés — c'est que, dans l'état actuel de notre flotte, cela désorganise une division. En principe, le commandant d'une armée navale n'a pas un besoin indispensable de deux bâtiments, c'est-à-dire d'une section. Mais il lui faut absolument un bâtiment, non pas un bâtiment de type spécial désigné d'avance, mais pourtant un bâtiment puissant : il faut que ce soit un cuirassé de première force, qui lui permette de se défendre si, par hasard, il est attaqué hors de la ligne de bataille — ce qui n'est pas vraisemblable, mais peut tout de même arriver — et de se défendre honorablement. Il faut que ce bâtiment lui permette de prendre la place d'un cuirassé qui aurait faibli dans la ligne de bataille et de renforcer momentanément cette ligne.

Le bâtiment que doit monter l'amiral est donc, à mon sens, un bâtiment très fort. La section qui lui est actuellement donnée ne me paraît pas indispensable. Mais, si vous admettez que l'unité soit aujourd'hui la division navale, la division de quatre bâtiments, il en résulte que ce qu'on appelle la section (deux bâtiments) est un tout, un ensemble. Alors le commandant de l'armée navale aura son camarade de combat pour le défendre, pour l'appuyer, pour lui servir de sous-ordre. Je ne dirai pas d'aide de camp, de chef d'état-major, mais de second. Si on le peut, je suis d'avis de créer la section amirale, mais je répète que je parlais contre ma pensée, si je disais que je trouve cela indispensable.

De plus, les escadres étant constituées, le commandant de l'armée navale en prend la tête, mais il ne fait pas partie des divisions, il ne fait pas partie de la première escadre ; il faut qu'il en soit absolument détaché, qu'il puisse manœuvrer et faire manœuvrer son armée navale comme un capitaine d'escadron fait manœuvrer son escadron, en restant à sa tête, sans manœuvrer avec lui, dans le rang. Le commandant de l'armée navale ne manœuvrera pas dans l'armée navale, mais à côté d'elle, de manière à se trouver à sa tête, si cela lui convient, quand elle aura changé de direction.

Cela dit — j'ai peut-être été déjà un peu long — (*Vives dénégations*) je voudrais parler, le programme étant terminé, de la question subsidiaire des éclaireurs.

Mon avis est bien net là-dessus, il n'est pas celui de mon bon ami de Lapeyrère.

Je connais l'amiral de Lapeyrère depuis qu'il était enseigne de vaisseau, et, à cette époque, je commandais le bâtiment sur lequel il se trouvait embarqué. J'ai été assez heureux de prévoir, dès ce moment, la future valeur de cet officier. (*Applaudissements.*) Je ne me suis pas trompé. J'ai été, quelques années plus tard, tout à fait confirmé dans cette appréciation par celle remarquablement belle que l'amiral Courbet a donnée de lui dans la campagne de Chine. (*Nouveaux applaudissements.*)

Eh bien, l'amiral de Lapeyrère vous demande des croiseurs de bataille pour éclaireurs. Je ne crois pas qu'on doive envoyer au loin des bâtiments de 90 ou 100 millions dans le seul but d'éclairer et de reconnaître ce qui se passe au delà de l'horizon.

Qu'on n'objecte pas la nécessité d'un tonnage aussi élevé pour faire de grandes vitesses. Sans doute, il faut du tonnage pour affronter les mauvaises mers, mais il n'est pas nécessaire d'avoir 32,000 tonnes pour cela. La meilleure preuve, c'est qu'il y a des paquebots français et étrangers qui font, sans avoir ce tonnage, de très grandes vitesses dans des traversées pénibles.

Au point de vue de l'éclairage, je suis l'ennemi absolu de ce que vous avez appelé les conducteurs d'escadrille. Les conducteurs d'escadrille sont des bâtiments répondant très mal au but qu'on s'est proposé en les créant. Si ce but comportait, en même temps que la conduite des escadrilles, l'éclairage des escadres, ces petits bâtiments n'ont pas besoin de faire des vitesses considérables par tous les temps, comme les éclaireurs. Ils peuvent donc être d'un tonnage plus petit sans inconvénient, parce qu'en général, là où ils vont, les escadrilles iront aussi.

Si le conducteur était empêché, les torpilleurs le seraient *a fortiori* : je sais comment se comportent les torpilleurs par mauvaise mer.

Si vous me permettez de vous raconter un souvenir personnel (*Parlez ! parlez !*), je vous dirai que j'ai eu l'occasion d'éprouver les plus grandes craintes sur les torpilleurs. Revenant un jour de Tunis à Toulon avec l'escadre que je commandais alors, nous avons été pris en route par un mauvais temps ; le mistral soufflait. Ce n'était pas une tempête, mais c'était un gros mauvais temps ; aussi j'avais été obligé de faire ralentir la vitesse des cuirassés dont l'un d'eux fut même avarié : c'était le mien. (*Mouvement.*) Mais j'ai été vraiment inquiet des torpilleurs, parce que, au bout de quelques temps, l'un signalait : « Manque d'eau douce », l'autre signalait : « Embarque de l'eau ». Je le voyais bien ! J'ai été obligé de détacher un grand bâtiment, un grand croiseur, pour prendre la remorque de chacun d'eux et les conduire dans des ports latéralement placés. Je suis arrivé aux îles d'Hyères, sans avoir un seul d'entre eux avec moi ; mais tous étaient à l'abri, c'était le principal.

Donc, si les torpilleurs sont obligés de s'arrêter par des temps maniables encore pour de gros bâtiments, le bâtiment qui les conduit n'a pas besoin d'être beaucoup plus fort qu'eux. Mais il l'est, avec les 4,500 tonnes que vous lui donnez. C'est bon, parce qu'il peut porter des approvisionnements, leur rendre par ses dimensions, par sa tenue très supérieure à la mer, des services que j'apprécie beaucoup.

Je suis donc très partisan des conducteurs d'escadrilles. Mais, comme le faisait remarquer l'honorable M. Baudin, il faut que chaque chose vienne à son tour. Il y a un tour indiqué, c'est celui du programme, et je trouve que le programme doit être observé jusqu'à ce qu'il soit changé.

Or, il n'est pas changé, observons-le ; le besoin d'éclaireurs d'escadre se fait, je crois, autant sentir que le besoin de conducteurs d'escadrille.

Par quoi commencer ? Je suis obligé de dire que mon opinion est de commencer par l'achèvement du programme, c'est-à-dire par les éclaireurs.

Quelles dimensions leur donner ? Encore une fois, nos bâtiments de 4,500 tonnes, que vous allez construire, peuvent-ils nous servir d'éclaireurs ?

L'honorable M. Chautemps nous a dit : « Les Anglais — qui sont des maîtres marins, je le reconnais — et d'autres puissances étrangères ont des bâtiments de 4,000 tonnes. » Mais, ce qu'il a oublié de nous dire, c'est que l'expérience les a éclairés, et qu'aujourd'hui — je ne crois pas me tromper — les marines étrangères ont mis sur-

chantier des bâtiments d'éclaireurs de 5,800 tonnes. L'Autriche, qui nous intéresse plus particulièrement, puis, la triple entente et la triple alliance étant en présence, la France aura à supporter le choc de cette flotte, agit ainsi. Je crois que l'Angleterre, sans être arrivée à une limite encore aussi élevée, a cependant, à chaque commande de séries de ces bâtiments, la prudence d'augmenter chaque fois d'au moins 500 tonnes leur tonnage. Ils marchent donc vers le but que nous nous proposons nous-mêmes.

Pourquoi répéterions-nous leur expérience ? C'est inutile. Allons tout de suite au but et construisons les 6,000 tonnes.

Les 6,000 tonnes, dira-t-on, ne peuvent pas aller partout, affronter tous les temps.

Messieurs, j'ai commandé des bâtiments qui n'avaient pas 6,000 tonnes. J'ai doublé le cap de Bonne-Espérance, et je sais ce qu'on peut faire. Il y a de grosses lames et de rudes tempêtes, je vous en réponds ! On passe tout de même. Certes, je ne dis pas que, dans ces conditions, on fasse de la vitesse au cap de Bonne-Espérance. Les grosses lames du cap ne sont pas les plus méchantes. Les lames les plus méchantes sont les lames courtes, hautes mais déferlantes, les lames poussées par le vent, pendant le vent. Ce qu'il faut assurer à un bâtiment éclairé, c'est la possibilité de marcher contre elles, c'est la sécurité de son avant, en le faisant tel, que les lames ne puissent déferler sur le gaillard d'avant. Avec 6,000 tonnes, on peut élever l'étrave assez haut pour faire une défense très belle contre les lames.

Si, au lieu de faire filer vos bâtiments par des gros temps peut-être exceptionnels 30 nœuds de vitesse, vous arrivez du moins à les faire marcher à 25 ou 26 nœuds, de la sorte vous ferez aussi bien que les étrangers et vous aurez de très bons croiseurs et des bâtiments qui offriront de la sécurité pour eux-mêmes. C'est quelque chose.

Donc, je ne crains pas de dire que, malgré les avis contraires, étant admis que le bâtiment de 4,500 tonnes n'est pas un éclairé, je suis d'avis que le croiseur de bataille n'est pas non plus fait pour être un éclairé.

A quoi doit servir le croiseur de bataille ? Je n'en sais rien encore. L'expérience n'est pas faite. Je crois, du reste, que personne ne peut préciser exactement son emploi. On dit : « On le lancera pour barrer le T devant l'escadre ennemie. » Mais, si l'escadre ennemie est à 12,000 mètres, pour barrer le T, si la vitesse des combattants s'approche de 20 nœuds, les croiseurs de bataille n'auront pas à marcher sur la perpendiculaire aux routes parallèles des escadres combattantes, c'est-à-dire faire 12,000 mètres, ce qui demanderait une heure pour une supériorité de vitesse de 7 nœuds, mais ils auraient à faire une ligne très oblique pour passer devant l'ennemi et attaquer les bâtiments de l'avant.

Combien de temps leur faudra-t-il ? Plusieurs heures ! Et alors, la bataille sera finie.

Donc, pour cette opération de barrer le T de bataille à barrer le T, comme on dit en marine, les croiseurs de bataille ne pouvant assurer la réussite, on peut dire qu'ils ne sont pas indispensables. Mais ils peuvent toutefois se rapprocher de la tête de l'ennemi. Alors, plus exposés que les cuirassés plus éloignés, ils peuvent appeler sur eux le tir de l'adversaire et favoriser l'attaque faite par notre escadre combattante. Mais étant moins défendus, il peut arriver qu'ils soient sacrifiés. C'est un sacrifice coûteux !

Quoi faire encore ? De l'éclairage ? Non. On ne peut pas essayer sur la mer, comme je le disais hier, des bâtiments de 90 millions, pour aller chercher l'ennemi qu'ils ne trouveraient peut-être pas, et dont le rôle se réduirait à dire qu'ils n'ont rien vu. Il

faut attendre au moins que nous soyons plus riches. (*Très bien ! très bien !*) Certes, qui peut le plus peut le moins ! Si nous possédions ces bâtiments-là, et si nous avions assez d'argent pour leur donner autant de charbon qu'ils veulent, ce serait très bien ! Mais il n'en est pas ainsi !

Pour me résumer, je suis d'avis que les éclairés sont absolument indispensables à l'escadre maintenant que le programme naval est terminé. Il fallait commencer par avoir le corps de bataille ; ce corps de bataille étant acquis, il est temps de songer aux éclairés. Donnez-leur 7,000 tonnes, si vous croyez que 6,000 ne sont pas suffisantes — je crois, pour ma part, qu'elles le sont — mais décidez-vous et ne vous laissez pas arrêter par la question des conducteurs d'escadrille, qui est étrangère à celle de l'éclairage.

Faites-en tout de suite si vous pouvez l'obtenir du Parlement, mais ne négligez pas pour cela les éclairés d'escadre qui sont indispensables dès maintenant. (*Très bien ! très bien !*)

J'ai parlé tout à l'heure, messieurs, de barrer le T, de rapprocher les bâtiments croiseurs de bataille de l'escadre ennemie ; cela m'amène tout naturellement à parler de l'artillerie.

L'artillerie française de mer est aujourd'hui, je crois, dans d'excellentes conditions. D'abord, il y a parfaite entente entre les ingénieurs d'artillerie navale et les officiers compétents ; je crois qu'on s'entend bien, qu'on a le même but, qu'on le poursuit d'accord, et je puis dire qu'on y est presque complètement arrivé.

Les perfectionnements apportés à bord dans les appareils de visée et de télémétrie font, avec les progrès acquis par les officiers directeurs de tir, que le tir de nos cuirassés est devenu splendide. Je vous étonnerai peut-être en disant qu'à 12,000 mètres des bâtiments cuirassés ont réalisé le tour de force de porter, sur une bordée de huit pièces par exemple, et par minute, quatre coups au but. (*Très bien ! très bien ! — Applaudissements.*)

Avec les canons de 34 qui vont être mis en ligne sur les nouveaux cuirassés, savez-vous ce que vous allez envoyer en dix minutes sur un bâtiment que vous aurez par le travers ? L'obus de 34 pèse 540 kilogrammes. Pour quatre ou cinq qui arriveront au but — mettons-en quatre — à la minute, cela vous fait 2,160 kilogr. ; c'est, en dix minutes, 21,600 kilogr. d'acier que vous aurez envoyés sur les flancs de votre adversaire. Si vous n'en avez pas reçu autant, c'est lui qui sera plus endommagé ; vous l'aurez mis peut-être hors de combat ou, tout au moins, vous l'aurez fait réfléchir sur les conséquences de ce qui pourrait lui arriver dans les minutes suivantes. (*Rires et applaudissements sur un grand nombre de bancs.*)

Je crois donc, messieurs, que le problème est heureusement résolu dans la marine actuellement. Vous allez construire de nouveaux bateaux et y mettre de la nouvelle artillerie.

Je regrette de ne pas voir à son banc M. d'Estournelles de Constant ; je lui dirais qu'à mon avis il faut s'abstenir des exagérations de tonnage. En effet, comme il l'a fait remarquer, nos rades, nos ports, nos bassins, notre outillage ne sont pas en état de recevoir quantité de bâtiments de 32,000 tonnes.

La rade de Toulon, que je connais bien, sera bientôt — car je ne crois pas que le travail soit terminé — creusée à 11 mètres. C'est le moins que vous puissiez faire pour des bâtiments dont le tirant d'eau n'est pas inférieur à 9 mètres, car il leur faut bien au moins 2 mètres pour qu'ils ne se crévent pas sur leurs anères.

Si vous devez construire des bateaux de cette grandeur, creusez tout de suite à 12 mètres non seulement la rade de Toulon, mais celle de Bizerte et, pour faire plaisir aux habitants de la Charente-inférieure, la rade de l'île d'Aix, et même celles de la Charente.

J'apprécie beaucoup ces rades ; je comprends les services qu'elles pourraient rendre dans certaines occasions, en cas où la guerre serait portée dans l'Océan.

M. Pierre Baudin. Si elles étaient protégées.

M. l'amiral de la Jaille. Elles devraient l'être.

M. Perreau. Le tort qu'on a eu, c'est de démolir leurs ouvrages de protection.

M. l'amiral de la Jaille. On a eu tort ; il faut absolument, à mon avis, s'assurer ces rades-là. Il faudra que nos bâtiments puissent y mouiller s'ils trouvaient Brest bloqué par l'ennemi et y trouver leur ravitaillement possible.

En passant, je dirai pourtant que je ne crois pas beaucoup à la possibilité de longs blocus devant des ports munis de sous-marins actuels.

Mais je répète quand même que nous devons assurer refuge et mouillage à nos bâtiments, dans les rades de l'île d'Aix, des Trousses, etc.

J'ai parlé tout à l'heure des effets que peut produire notre artillerie de 34 avec le poids de ses boulets et la sûreté de tir que nous avons acquise.

Restons-en là, messieurs. Ne grossissons pas exagérément les calibres.

Le canon de 305 nous permet de dépasser la portée de 12,000 mètres avec des obus d'acier qui pèsent 420 kilogr. . .

M. le rapporteur. 440 pour les Danton. . .

M. l'amiral de la Jaille. . . et le canon de 34 avec des obus de 540 kilogr.

Eh bien, je ne crois pas qu'il faille aller au delà de ces résultats ; n'imitiez pas les nations qui cherchent des pièces de 38, 40 et 42.

Si vous aviez, au lieu de 16 canons de 34, des 40 ou 42, vous en mettriez un bien moins grand nombre et vous enverriez par conséquent infiniment moins de coups à l'ennemi avec ces canons de 40 qu'avec ces canons de 34. Je crois qu'il vaut mieux en envoyer plus que moins, quel que soit le poids de l'obus du canon de 40.

Aura-t-il d'abord un tir aussi précis que celui du canon de 34 ou de 305 ? Je n'en sais rien ; je l'espère, si nous devons l'avoir, mais enfin je ne désire pas le voir chez nous et je voudrais rester, comme limite maximum, aux calibres de 34 ou 35 — je crois qu'on étudie le 35 en ce moment même — quant aux tonnages actuels, je ne voudrais pas, non plus, les voir dépasser.

Je crois, messieurs, en avoir suffisamment dit (*Parlez ! parlez !*), vu l'heure avancée, sur la question du matériel. Je voudrais maintenant dire deux mots du personnel.

On a insisté ici sur la difficulté de recruter le personnel. Cette difficulté tient à plusieurs raisons. Le personnel officier est un peu sacrifié au point de vue de l'avancement ; il l'était encore récemment au point de vue des soldes, mais, par suite des augmentations que vous avez votées, cette cause ne doit plus être envisagée.

Au point de vue de l'avancement dis-je, le personnel n'est pas très favorisé, surtout si l'on compare la marine française aux marines étrangères, et principalement à la marine anglaise.

Naguère, quand j'étais capitaine de vaisseau, je voyais des capitaines de vaisseau anglais commander des bâtiments simi-

lares au mien, à l'âge de quarante ans, alors que j'en avais quarante-cinq. Eh bien, messieurs, cette différence attire certaines réflexions lorsqu'on fréquente des camarades à l'étranger.

Lorsqu'on voit un lieutenant de vaisseau avoir déjà une certaine ancienneté alors qu'on est soi-même enseigne de vaisseau, quand, étant lieutenant de vaisseau, on voit son camarade d'âge commander un cuirassé, alors on se dit :

« Pour qui ne ferais-je pas, moi aussi, un commandant ? »

Dans le but d'améliorer la situation, un ancien ministre a déposé une loi des cadres. Cette loi des cadres, je ne dis pas qu'elle fût absolument satisfaisante — ne la discutons pas — mais enfin, elle avait pour but d'apporter dans un avenir prochain une amélioration sensible à la situation des officiers. Et tout d'un coup la loi des cadres a disparu du Parlement; elle fut retirée par un autre ministre et il n'y en a plus de déposée; les officiers de marine se demandent avec raison ce que devient la loi des cadres. Que fait-on, disent-ils, de cette loi que nous attendons? Où est-elle?

J'ai eu l'occasion de poser hier la question à M. le ministre, dans une conversation particulière.

Il m'a beaucoup rassuré sur la prochaine éclosion de la loi des cadres. (*Sourires.*) Il m'a même dit — je serais très heureux s'il voulait bien de sa place confirmer cette parole — qu'il espérait même le déposer avant les vacances.

M. le ministre. Je l'espère encore.

M. l'amiral de la Jaille. Je suis enchanté de cette parole qui résonnera, je crois, loin de cette enceinte et qui sera très bien accueillie dans nos cercles maritimes.

Les officiers sont maintenant habitués, disent certains critiques, à rester sur nos cuirassés comme on tient garnison dans des forts; ils ne naviguent plus; ce ne sont plus des marins!

C'est, messieurs, la marine actuelle qui en est la cause. Je regrette que nos officiers ne fassent absolument que du service militaire et qu'ils ne fassent pas assez de service de navigation. Ils perdent l'habitude des campagnes, ils redoutent les absences; tandis qu'autrefois la campagne, l'absence était naturelle et trouvée telle dans la carrière navale. Ne faudrait-il pas profiter de toutes les circonstances qui se présentent pour les faire naviguer, surtout lorsqu'ils sont jeunes? (*Très bien! très bien!*)

Où sont-ils, nos jeunes? En sortant de l'école navale, ils vont sur un bâtiment-école d'application — c'est, aujourd'hui, la *Jeanne-d'Arc*. Un de mes jeunes camarades et amis, jeune par rapport à moi, l'amiral Bienaimé, a eu, à mon avis, une malheureuse pensée en faisant ressortir l'excédent de dépense que présentait, selon lui, le crédit inscrit au budget pour la navigation de la *Jeanne-d'Arc* pendant l'année d'application. Il est possible qu'il y ait eu quelque excès ou quelque abus, que certaines choses soient mal comprises dans la navigation de la *Jeanne-d'Arc*. C'est d'abord un très grand bateau...

M. Pierre Baudin. Il consomme énormément.

M. l'amiral de la Jaille. ... si on l'a choisi, c'est qu'il n'y en avait pas d'autre disponible ou capable d'être aménagé pour cela. Mais passons; le sacrifice n'est pas tel qu'il soit impossible à supporter quand il s'agit de former des jeunes officiers et de leur faire faire dans cette première année ce qu'ils ne pourront plus faire au cours de leur carrière ultérieure. Naviguer, voir la mer, aller au Cap de Bonne-Espérance, mais c'est le fait des marins, n'est-ce pas? Et

quand on attrape un coup de vent au Cap de Bonne-Espérance, on a généralement vu la grosse mer. (*Très bien!*) C'est pour cela que je ne serais pas fâché de voir l'itinéraire de la *Jeanne-d'Arc* comprendre encore le Cap de Bonne-Espérance et la relâche La relâche n'est pas désagréable. D'abord, il y a le vin de Constance; il y en a beaucoup, et il est excellent. Et puis, on est très bien reçu à Constance!

J'insiste donc auprès de M. le ministre pour qu'il fasse relever le crédit qui a été diminué de 240,000 fr. sur les 700,000 ou 800,000 qui, je crois, étaient inscrits au titre de la *Jeanne-d'Arc*. C'est là de l'argent bien employé. Si nos jeunes gens ne naviguent pas pendant cette année-là, s'ils ne vont pas voir la haute mer, des ports étrangers, des populations étrangères, blanches ou noires, s'ils ne vont pas voir d'autres gens que les Français chez eux, ils ne seront jamais des officiers de marine complets. Il faut donc faciliter cette navigation, que je considère comme aussi utile au développement moral des hommes qu'au développement maritime des officiers. Faites-les naviguer, je vous le répète avec conviction, à tout point de vue. (*Très bien! très bien!*)

M. Pierre Baudin. Surtout à celui de l'influence française!

M. l'amiral de la Jaille. De plus, la *Jeanne-d'Arc* a le mérite de représenter dignement la France à l'étranger. C'est un bâtiment de 10 ou 11,000 tonnes, c'est-à-dire un grand bâtiment. Elle a produit une très bonne impression à l'étranger — je le sais par la lecture de certaines correspondances et d'articles publiés à ce sujet. Profitons de cet enseignement et recommandons.

Je m'excuse en terminant, messieurs, d'avoir occupé la tribune aussi longtemps. (*Non! non! très bien!*) Avant d'en descendre, je demanderai à M. le ministre, sans aborder d'autres questions, de vouloir bien assurer le prochain dépôt de la loi des cadres parce qu'elle contient des assurances non seulement pour l'avenir, mais aussi, je l'espère, pour le présent. Elle procurera d'abord les moyens de trouver dans notre beau corps de la maistrance des personnalités dignes de seconder les officiers à bord, puis, quand elles auront conquis le grade d'officier, d'aller remplacer dans les services à terre les officiers de marine dont, vraiment, ce n'est pas la place très indiquée. (*Très bien!*)

Je lui demande donc de vouloir bien déposer prochainement cette loi des cadres et d'assurer, par un projet mûrement réfléchi, l'effort nécessaire pour compléter le programme actuel ou plutôt d'y ajouter un complément qui sera utile à la bonne organisation de la défense nationale maritime. (*Applaudissements unanimes vifs et répétés.* — *L'orateur, de retour à sa place, reçoit les félicitations d'un grand nombre de sénateurs.*)

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. Messieurs, je ferais certainement preuve de goût en vous laissant sous le charme du discours que vous venez d'entendre.

M. Dominique Delahaye. Vous pouvez dire le charme et l'autorité!

M. le rapporteur. C'est un discours d'une grande autorité, ai-je besoin de le dire? Mais, après les déclarations très diverses qui ont été apportées à cette tribune sur la question des éclaireurs et sur celle des conducteurs d'escadrilles, je crains qu'il n'y ait un peu de flottement dans les esprits, et

je voudrais placer le Sénat en présence de quelques précisions.

S'il était dès maintenant démontré qu'il y a place entre l'unité de 4,500 tonnes qui fut décidée par M. Monis et les cuirassés rapides de 28,000 à 30,000 tonnes, vous pouvez être certains que les Anglais, pour qui la question d'argent n'existe pas lorsqu'il s'agit de leur suprématie navale, posséderaient cette catégorie d'unités.

Or, quelle est leur situation? Ils ont évolué du *Sentinel* de 3,200 tonnes jusqu'au *Calliope* de 4,000 tonnes, qui est leur dernière production de 1913-1914. Il n'est pas question chez eux de faire des unités de 6,000 ou de 8,000 tonnes.

Les Allemands s'en tiennent aux *Graudenz* de 4,500 tonnes. Eux aussi ne reculeraient pas devant les sacrifices nécessaires s'il était démontré qu'une flotte ne peut être éclairée que par des unités plus puissantes.

Il y a un élément dont il faut tenir compte, c'est qu'il nous reste encore un nombre assez considérable de croiseurs cuirassés puissants, tels que le *Waldeck-Rousseau*, l'*Ernest-Renan*, qui filent de 22 à 23 nœuds en service courant, et qui nous permettent d'attendre que la question des éclaireurs soit-elle même, passez-moi ce mot, davantage éclairée.

En ce qui me concerne, je considère que le parti qui a été pris par M. Monis est actuellement celui de la sagesse.

M. le président. S'il n'y a pas d'autre observation, je donne lecture du chapitre 1^{er} :

« Chap. 1^{er}. — Traitement du ministre et du personnel de l'administration centrale, 3,217,851 fr. »

M. Villiers. Je demande la parole.

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

M. Villiers. Messieurs, sur le chapitre 1^{er}, et plus spécialement sur l'article 2 de ce chapitre, je demande au Sénat la permission, au nom de M. Gaudin de Villaine et au mien, d'adresser une question à M. le rapporteur du budget de la marine.

A la page 503 du rapport, il est dit que la quatrième annuité du crédit global de 120,000 francs destiné au relèvement du traitement du personnel de l'administration centrale du ministère de la marine sera principalement réservée aux chefs et aux sous-chefs de bureau.

Messieurs, je ne méconnais certainement pas les services rendus par les chefs et les sous-chefs du bureau du ministère, et je suis le premier à rendre hommage à leur zèle et à leur valeur; toutefois je me permettrai de faire remarquer à l'honorable M. Chautemps que, lors de la répartition des crédits provenant des trois annuités votées par le Parlement, une omission paraît s'être produite en ce qui concerne les commis principaux du ministère.

Si, en effet, mes renseignements sont exacts, il y en aurait huit tout au moins qui n'auraient pas bénéficié du relèvement des soldes prévues par ces trois premières annuités.

Cependant, si je me rapporte à la discussion des budgets précédents, je constate qu'il avait été nettement stipulé que les quatre annuités seraient appliquées au relèvement des traitements de tout le personnel de l'administration centrale en commençant par la base, c'est-à-dire par les employés les moins rétribués. Pourquoi n'en a-t-il pas été ainsi?

Telle est la question que j'ai l'honneur d'adresser à M. Chautemps.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. Est-il exact que les commis principaux n'aient pas eu leur part dans la répartition des trois annuités déjà votées pour la réorganisation de l'administration centrale ?

Le traitement moyen des commis principaux et commis était, sous le régime du décret du 31 janvier 1902, de 2,900 fr.

Le décret du 22 août 1912, qui a réparti les deux premières annuités, a élevé ce traitement moyen à 3,250 fr.

Enfin, le décret du 31 décembre 1913 qui a réparti la troisième annuité a élevé ce traitement moyen à 4,500 fr., conformément aux indications très nettes de la Chambre des députés.

Sans doute, dix commis principaux n'avaient pas, au 1^{er} janvier 1914, reçu un avancement provenant d'une répartition directe des trois annuités. Leur nombre est aujourd'hui réduit à huit, deux d'entre eux ayant été récemment promus à la classe exceptionnelle de 4,500 fr.

Ces huit fonctionnaires, qui touchent un traitement de 4,000 fr., n'ont pas encore, en effet, été admis dans la nouvelle classe exceptionnelle de 4,500 fr.

Mais qui dit classe exceptionnelle dit une classe où tout le monde n'entre pas de plano, sinon elle cesserait de mériter celle d'exceptionnelle. C'est une classe dans laquelle, d'après le décret qui l'a créée, on ne doit entrer qu'au choix ou à l'ancienneté.

D'ailleurs, ces huit commis principaux n'ont pas à se plaindre d'un retard dans leur avancement. D'après l'annuaire que j'ai consulté il y a quelques instants, le plus ancien d'entre eux a eu son dernier avancement en 1914, le plus jeune au mois d'avril 1912.

Le ministre saura apprécier la qualité de leurs services et, le moment venu, il promouvra dans la classe exceptionnelle, sur la proposition de leurs chefs, ceux qu'il en jugera dignes. Les intéressés n'ont qu'à mettre leur confiance dans l'esprit de justice et la bienveillance du chef du département.

M. Villiers. Mais alors, monsieur le rapporteur, permettez-moi d'insister sur le point que j'avais l'honneur de vous signaler tout à l'heure, à savoir que les commis principaux sont les seuls fonctionnaires du ministère de la marine qui n'aient pas été compris dans la répartition des trois annuités votées par le Parlement. C'est sur ce point que je me permets d'insister...

M. le rapporteur. On n'a pas fait, mon cher collègue, de répartition individuelle, on a relevé le traitement moyen de la catégorie, et ceux-là seulement qui avaient droit à un avancement l'ont reçu; les fonctionnaires dont vous vous faites ici l'interprète éloquent et convaincu, étaient dans des conditions telles que les promouvoir à la classe exceptionnelle eût été une décision excessive.

M. Villiers. Tous les fonctionnaires du ministère de la marine ont eu des relevements de solde à l'exception des commis principaux!

M. le rapporteur. Le traitement normal des commis principaux est de 4,000 fr. On a créé une classe exceptionnelle dont le cadre n'est pas limité, c'est vrai, mais qui cependant ne doit pas comprendre la totalité des commis principaux. Ceux qui étaient nouvellement nommés commis principaux dans les services n'ont pas encore paru à M. le ministre de la marine mériter la classe exceptionnelle. Ils n'ont donc qu'à attendre leur tour.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 1^{er} ?

Je le mets aux voix.
(Le chapitre 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Chap. 1 bis. — Gratifications du personnel central, 97,872 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 2. — Personnels divers en service à Paris, 683,129 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 3. — Matériel de l'administration centrale, 177,871 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 4. — Impressions. — Livres et reliures. — Archives, 514,075 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 5. — Personnel du service hydrographique, 425,280 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 6. — Matériel et frais divers du service hydrographique, 400,500 fr. »

La parole est à M. Cabart-Danneville.

M. Cabart-Danneville. Messieurs, dans la partie de son rapport relative au service hydrographique, l'honorable rapporteur du budget de la marine se déclare navré de l'état de notre service hydrographique. Que serait-ce s'il avait eu l'occasion de prendre connaissance des rapports de fin d'année des divers chefs de service ! Il y aurait vu les constatations désolantes de bien des officiers, les supplications des ingénieurs surchargés de travail et de responsabilités, réclamant les moyens d'assurer leur service. Les plaintes ne datent pas d'hier; ceux qui, comme M. Chautemps, M. Cuvinot et moi ont fait partie de la commission d'enquête de 1894-97, se rappellent les plaintes des directeurs d'alors, de l'amiral Fleuriat et de M. Nanen.

Qu'ont donc à faire les ingénieurs du service hydrographique ? Ils doivent fournir des cartes aux bâtiments de guerre pour leur permettre de naviguer en toute confiance et d'obtenir le maximum d'effet utile dans un combat. Ils livrent à la marine marchande les cartes et les instructions nautiques nécessaires à assurer notre commerce maritime.

Ces cartes ne sont pas utiles seulement aux marins; elles sont indispensables pour tous les travaux hydrauliques, création de ports, construction de jetées, de quais, de phares, au balisage, à la pose des bouées, etc.

Les instructions nautiques, les livrets de phare, les annuaires des marées sont publiés par les soins du service hydrographique.

Les cartes et les ouvrages qu'il édite sont sujets à des corrections et à des remaniements constants dus à ce que l'hydrographie est plus ou moins complète, aux modifications subies par le fond des mers, aux progrès de l'art naval.

Le service hydrographique fournit également aux bâtiments des instruments, compas, chronomètres, télémètres qu'il surveille, qu'il répare et perfectionne.

Le levé des cartes en France et aux colonies, l'étude des cartes et des documents étrangers en vue de la publication des documents français, occupent également le temps des ingénieurs hydrographes qui mettent à jour tous ces travaux.

Autrefois, nous étions les seuls, avec l'Angleterre, à faire de l'hydrographie. Aujourd'hui, les Allemands, les Italiens, les Espagnols, les Américains et les Japonais publient cartes et documents qu'il est nécessaire d'étudier pour en faire profiter notre navigation.

On voit le surcroît de besogne qui incombe au service hydrographique. Le nombre des ingénieurs, qui est de 21 — il était naguère de 17 — est insuffisant pour permettre les missions réclamées par les travaux hydrauliques en France et aux colonies, où elles éviteraient des défauts de construction et des pertes d'argent considérables. Il arrive même des faits comme ceux que nous allons citer.

Un lieutenant de vaisseau de grande ini-

tiative, commandant l'école de pilotage, a signalé le passage de la Déroute comme offrant un intérêt considérable au point de vue militaire; il estimait qu'une reconnaissance définitive permettrait d'y trouver pour nos cuirassés et nos croiseurs une route entre Saint-Malo et Cherbourg, à l'abri des défenses des îles anglaises. Aucune suite n'a été donnée à cette indication.

Un commandant de la défense mobile de Corse a eu la même idée en ce qui concerne la passe de la Piantarella entre Bonifacio et Porto-Vecchio qui permettrait très probablement à nos cuirassés de passer d'un côté à l'autre sans être exposés aux coups des défenses de la Maddalena. Cette seconde vérification n'a pas été plus mise à l'ordre du jour que la première.

Une augmentation du nombre des ingénieurs, un personnel spécialisé, des bâtiments hydrographes comme les Anglais en ont 10, l'Italie 2, l'Allemagne 3, l'Espagne 1, seraient nécessaires pour opérer vite et bien. Une telle réorganisation, analogue à celle que j'ai proposée, il y a quelques années, apporterait une économie annuelle supérieure à 150,000 fr. et empêcherait des désastres comme ceux que nous avons eu à déplorer, le *Sully*, l'*Espingole*, etc. (*Très bien! très bien!*)

Ce n'est pas, comme le dit notre rapporteur, en faisant faire de l'hydrographie par les équipages des torpilleurs, des croiseurs que nous éviterons des frais et que nous arriverons à un bon résultat. Pour faire de l'hydrographie d'une manière utile, il faut d'abord avoir fait un apprentissage, et se spécialiser. L'officier de marine ne peut pas, s'il veut suivre sa carrière, s'adonner à l'hydrographie. Sans doute, il y a des officiers de marine qui font des travaux remarquables, mais quand ils quittent leur commandement, ils sont forcés d'abandonner le travail qui leur plaisait. Beaucoup d'ailleurs n'ont pas de goût pour les études hydrographiques et il arrive ce qui s'est produit pour plusieurs campagnes à Madagascar: les officiers se sont donné beaucoup de peine, ils ont déployé la meilleure volonté du monde: les résultats ont été inutilisables. L'armement du bâtiment qui coûte environ 350,000 fr. n'a rien produit.

Je loue notre rapporteur d'avoir appelé l'attention du ministre sur ce petit corps si utile, si peu connu, si éminent, qui occupait au temps de François Arago la première place et qui la conquerra de nouveau si on lui en fournit les moyens. (*Très bien! très bien!*)

Messieurs, tout comme les grands mathématiciens, Euler, Laplace, Lagrange et tant d'autres, je me suis toujours préoccupé du problème des trois corps. Deux, le génie maritime et l'artillerie navale, ont reçu un commencement de satisfaction; j'espère qu'il en sera de même du troisième, le corps des hydrographes, auquel on donnera la réorganisation nécessaire et économique que ces officiers demandent. (*Vifs applaudissements.*)

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. Messieurs, la commission des finances tout entière partage l'opinion élogieuse de M. Cabart-Danneville sur le corps des ingénieurs hydrographes de la marine. Il est certain que depuis sa fondation, en 1702, sous le nom de dépôt des cartes et plans, le service hydrographique a été à la hauteur de sa tâche, et que le corps des ingénieurs hydrographes a compté et compte encore dans son sein des hommes éminents qui ont fait et font grand honneur à la science française. Ce corps, dites-vous, n'a pas des moyens d'action suffisants et

vous demandez avec une instance éloquentes qu'on le mette à même de mieux remplir sa mission. A cet égard, mon cher collègue, vous pouvez compter sur la sollicitude de la commission.

M. le président de la commission des finances. A condition qu'elle soit saisie par le Gouvernement.

M. le rapporteur. Par ailleurs, mon cher collègue, vous ajoutez qu'il y aurait quelques inconvénients à confier aux officiers de marine des missions hydrographiques. Evidemment ils n'ont pas la compétence technique des ingénieurs hydrographes, néanmoins ils peuvent, dans la pénurie de renseignements hydrographiques où nous sommes sur bien des points, rendre des services très utiles, comme il l'ont déjà fait dans le passé.

Pourquoi ne pas utiliser, par exemple, les officiers de marine stationnant à la Martinique pour corriger la carte de la rade de Saint-Pierre, qui n'a pas été refaite depuis l'éruption de la montagne Pelée? Pourquoi, aussi, ne pas utiliser les officiers qui stationnent à la Nouvelle-Calédonie pour achever de dresser la carte des îles Loyalty et d'autres groupes d'îles?

L'archipel des Tuamotou, par exemple, se trouvera sur la grande route maritime du Pacifique, quand le canal de Panama sera ouvert à la navigation. Or, l'hydrographie de ces îles est plus que défectueuse, il n'en est pas une seule qui ait sur la carte sa place véritable, et quelques-unes en sont même distantes de dix à quinze milles marins. Pourquoi ne pas confier aux officiers de marine le soin de procéder à la révision de la carte de cette région maritime?

Dans l'impossibilité où nous sommes d'avoir partout des ingénieurs hydrographes, je suis donc d'avis d'utiliser le plus possible les officiers de marine de bonne volonté, et ils seront nombreux. Si leurs travaux ne sont pas toujours absolument parfaits, tout au moins l'on en tirera de précieuses indications.

La réglementation maritime prévoit d'ailleurs la participation des officiers de vaisseau des stations lointaines au levé et à la correction des cartes; il vous appartient, monsieur le ministre, d'en assurer l'application, en récompensant d'autre part ceux qui auront concouru à cette œuvre utile. (*Très bien!*)

M. Perreau. La bonne volonté ne suffit pas en hydrographie, il faut la science.

M. Cabart-Danneville. Je remercie la commission des finances des engagements qu'elle veut bien prendre en faveur des ingénieurs hydrographes et je lui en suis très reconnaissant.

J'ajoute que je n'ai nullement le désir de ne pas voir les officiers chargés de travaux d'hydrographie. Ces travaux fourniront toujours des indications très utiles, car en dépit de quelques erreurs, ils sont souvent des plus remarquables, tels que, par exemple, ceux qui ont été faits aux environs du cap Vert.

M. le rapporteur. C'est une question de mesure.

M. le président. Il n'y a pas d'autres observations sur le chapitre 6?

Je le mets aux voix.

(Le chapitre 6 est adopté.)

M. le président. « Chap. 7. — Contrôle de l'administration de la marine, 332,000 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 8. — Officiers de marine et officiers des équipages de la flotte, 12,762,183 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 9. — Officiers mécaniciens, 2 millions 604,361 fr. » — (Adopté.)

« Chap. 10. — Equipages de la flotte, 59,166,940 fr. »

M. Cabart-Danneville. Je demande la parole.

M. Gaudin de Villaine. Je la demande également, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Cabart-Danneville.

M. Cabart-Danneville. Messieurs, le rapport de notre honorable collègue, M. Chaumont, ne pouvait, à l'époque où il a été écrit, vous mettre sous les yeux les tergiversations angoissantes auxquelles donne lieu la défense du littoral et le désarroi complet où elle se trouve. Permettez-moi de le compléter.

En 1893, à la Chambre des députés, en 1896, au Sénat, ému des dangers que présentait le défaut d'organisation de la défense des côtes et la dualité des services chargés de les défendre, j'avais déposé des propositions dont les deux commissions de la marine avaient accepté les grandes lignes.

A ce moment, la marine possédait ses troupes d'infanterie et d'artillerie et elle pouvait, en leur adjoignant une partie de ses inscrits maritimes, assurer seule la défense des côtes. Les deux départements ministériels n'ont pu malheureusement s'entendre.

Depuis, en 1900, malgré mes efforts et ceux de plusieurs de nos collègues, MM. Delebeau et Godin, on a donné à la guerre les troupes de la marine et par suite la défense du littoral.

Sous la pression de l'opinion publique, la guerre a cherché par ses décrets de 1901, de 1904 et de 1912 à se décharger, au profit de la marine, d'une partie de la défense des côtes et, en juin 1913, les journaux annonçaient une nouvelle organisation.

On déclassait les ouvrages de Quiberon et de l'embouchure de la Charente. Il est à remarquer que depuis Louvois qui faisait démolir les fortifications élevées à Cherbourg par Vauban, la guerre commence toujours par des démolitions.

La marine était chargée de la défense des fronts de mer de Dunkerque, de Cherbourg, de Brest, de Toulon et de Bizerte dont les garnisons devaient être remplacées par des marins. On supprimait déjà la défense fixe de Rochefort.

Quelques jours après, on décidait qu'on commencerait par organiser la défense des fronts de mer de Cherbourg; on y enverrait 1,800 à 2,000 marins, des officiers, des officiers-mariniens, qui iraient auparavant faire un stage à l'école d'artillerie de côte de Toulon. Le 2^e régiment d'artillerie devait quitter Cherbourg. Officiers, sous-officiers, ville, Etat, préparaient à grand frais les emménagements et les déménagements.

Tout à coup, on annonce que la défense fixe de Rochefort est rétablie, que des mesures vont être prises pour le réarmement des fronts de mer de cet arsenal.

Dès le 7 mars 1914, on apprend qu'après une réunion du conseil supérieur de la défense nationale, la solution projetée n'aura pas lieu et, quinze jours après, on est averti que les ouvrages de défense de Quiberon, Rochefort et autres ne seront pas déclassés; la guerre conservera la défense des places fortes maritimes, la marine se chargera du service de la reconnaissance et des appareils photo-électriques sur tout le littoral. Le personnel attribué à Cherbourg sera affecté au service de reconnaissance ou remis au service général.

En même temps, on fait savoir que ces dispositions sont provisoires, qu'on prépare une réorganisation de la défense du littoral sur de nouvelles bases: un corps

spécial sera créé, il relèvera de la guerre et les cadres d'officiers seront pris, partie dans l'armée, partie dans la marine.

Sur ces entrefaites, les défenses fixes de Lorient et de Rochefort sont augmentées.

Que s'est-il produit? La marine s'est aperçue bien vite que le nombre des marins qu'elle pouvait consacrer à la défense des côtes avec l'organisation nouvelle était insuffisant même pour armer ses batteries au moment du branle-bas de la première heure, qu'elle avait besoin de ses canonniers pour armer ses vaisseaux, que le déclassement d'ouvrages protégeant des rades et des îles avait des inconvénients dont la guerre semblait ne pas se douter, et qu'en somme on lui donnait la responsabilité de la défense des places fortes maritimes avec un personnel qui n'existait pas et un matériel défectueux. (*Mouvements divers.*)

Ce mot défectueux vous semblera peut-être trop fort, messieurs, et je m'empresse de l'expliquer. Une anecdote vous le prouvera, sans entrer dans les questions de cailloux, d'obus ou de télémètres.

Il y a quelques mois, dans des manœuvres, des bâtiments placés à 8,000 mètres bombardaient un fort qui ne répondait pas. On téléphona au commandant en lui demandant la raison pour laquelle les pièces restaient muettes, et on reçut la réponse: « Tout simplement parce que, à cette distance, mes pièces ne portent pas. »

Messieurs, ce que nous voyons rappelle en petit heureusement, ce qui s'est passé au moment de Fachoda. Tout le monde ici se souvient des intéressants rapports de notre collègue M. Boudenoot, encore député, sur les dépenses engagées pour payer les mouvements de troupes, les achats d'appareils photo-électriques par la marine qui les repassait à la guerre. Il serait utile de relire ces rapports au moment où nous tâtonnons à la recherche d'une solution.

A l'époque dont je parle, on a fait venir à Cherbourg, à Brest, à Toulon des troupes de tous les coins de la France, désorganisant ainsi la mobilisation; on a versé 4,000 fantassins dans l'infanterie de marine, 2,000 canonniers dans l'artillerie de la marine, on a construit des baraquements inutilisés depuis, des batteries abandonnées maintenant.

Vous savez, messieurs, que sur ma proposition, nous avons voté qu'aucune île, îlot, fort ou batterie déclassés en France ou dans les colonies ne pourrait être vendu sans une loi et sans que les conseils supérieurs de la guerre et de la marine aient été préalablement consultés.

C'est au moment où la mer Méditerranée est l'objet des convoitises de l'Italie et de l'Autriche que nous songeons à vendre une partie de notre patrimoine national.

On a armé Chausey qu'on avait voulu vendre quelque temps avant et à la vente de laquelle M. Charles Dupuy, alors président du conseil, averti, s'était opposé. Et à ce propos, permettez-moi de faire une digression: les îles Lavezzi, placées au sud de la Corse et de l'île Cavallo vont être vendues le 30 juin. Le conseil supérieur de la guerre et le conseil supérieur de la marine surtout ont-ils été consultés? Une loi, qui m'aurait échappé, a-t-elle été votée?

Si les îles Lavezzi appartiennent à un particulier, elles tombent sous le coup de ma proposition qu'examine la commission de la marine.

M. Guilloteaux. Mon cher collègue, je suis heureux de vous entendre tenir ce langage à propos des îles Lavezzi. En Corse, on les considère comme un bastion avancé de la France, regardant l'arsenal italien de la Maddalena; il est donc urgent d'éviter qu'elles soient vendues à l'étranger.

M. Cabart-Danneville. C'est précisément pour répondre au désir d'un représentant de la Corse à la Chambre des députés que j'appelle l'attention sur ces îles.

M. Guilloteaux. Et les bons Français vous en sont reconnaissants.

M. Cabart-Danneville. Le défaut d'organisation de la défense des côtes nous a coûté au moment de Fachoda 70 à 80 millions, dont peut-être dix seulement ont été utilement employés. Une organisation méthodique et sans à-coups aurait coûté moins cher.

Et maintenant quelques mots sur les ouvrages déclassés et sur la situation critique de deux arsenaux envisagés.

Les ouvrages de Quiberon défendent une baie qui offre un excellent mouillage, aussi vaste que sûr. L'occupation de la baie de Quiberon serait un vrai désastre, l'ennemi ayant toutes facilités pour l'établissement de dépôts de charbon et de vivres sur les îles de Houat et de Hoëdic. L'importance du mouillage de ces îles est indiscutable. Une escadre maîtresse de ces îles et de ces mouillages peut aisément faire le blocus de la terre française de Penmarch à la Gironde, chose que les Anglais exécutèrent au début de l'avant-dernier siècle.

Pour Rochefort, je ne m'étendrai pas longuement sur les nombreuses raisons qui militent en faveur de ce port si décrit, si abandonné à chaque instant. Je me contenterai de citer les noms de ceux qui ont reconnu ses avantages; ce sont : Colbert, Vauban, Napoléon I^{er}, les amiraux Page, Laplace, de Gueydon, Mandet, Jurien de la Gravière, Aube, Bourgoin, Galbier, plus récemment les amiraux Puech, Pothier, Caillard.

Rappelez-vous, messieurs, les paroles de l'amiral Seymour que j'ai citées déjà à cette tribune et dans des rapports.

C'était en 1880, dans l'Adriatique, à un dîner auquel le commandant du *Friedland*, le capitaine de vaisseau Lefort avait convié les officiers de la flotte internationale : « Vous avez un port admirable, Rochefort, et plusieurs de vos amiraux sont d'avis qu'il faut supprimer ce magnifique arsenal, le plus sûr de tous, le plus protégé, le plus inattaquable, le seul sur les rades duquel vous puissiez réunir toutes vos flottes. C'est folie ! Ah ! si Rochefort était à nous ! »

Si Rochefort était à l'Angleterre, elle en aurait fait ce qu'elle a fait de Chatham.

L'avis de l'amiral Seymour sur Rochefort fut celui de tous les commandants étrangers.

Je sais ce qu'on va me dire : depuis 1880, les choses ont changé, les tonnages ont quelque peu augmenté. Ils pourront peut-être diminuer un jour plus prochain qu'on ne le croit. Les dreadnoughts ont été critiqués d'abord par les constructeurs les plus éminents, par Normand en France, par sir White en Angleterre, par Lorenzo d'Adda en Italie. Des officiers de marine en France, en Angleterre, en Italie, en ont fait la critique et présenté des projets. Les Allemands eux-mêmes ont accepté avec peine ces gros tonnages. J'en ai trouvé la preuve dans le *Bertiner Tageblatt* (novembre 1910). Lord Charles Beresford, dans son livre : *la Trahison*, a consacré un chapitre aux dreadnoughts, chapitre intitulé : « Déception de la politique du dreadnought. » Mais ce qui est le plus curieux, ce sont les paroles du ministre anglais à la Chambre des communes, le 13 mars 1914. Voici comment s'exprime M. Churchill :

« J'ai une observation consolante à faire pour ceux qui voient avec défaveur les vaisseaux monstres. La puissance offensive des modernes cuirassés de combat n'est pas du tout proportionnée à leur puissance défensive. Jamais la disproportion n'a été

aussi marquée. Si vous voulez vous faire une peinture fidèle d'une bataille entre des vaisseaux modernes cuirassés, vous ne devez pas penser qu'il en est comme de deux hommes revêtus d'une armure et se frappant l'un l'autre avec de lourdes épées. Le combat ressemble plutôt à celui de deux coquilles d'œufs se frappant l'une l'autre avec de lourds marteaux. (*Rires.*) Dans la lumière de cette illustration, vous devez concevoir la terrible importance d'un bon canon. L'importance de frapper le premier, de frapper le plus lourdement, de répéter son coup est indiscutable ; la nécessité de dépenser l'argent pour arriver à la plus grande efficacité possible à cet égard n'a réellement pas besoin de preuve plus claire. Mais le fait aussi, je pense, suggère des doutes et amène à se demander si cette forme de guerre entre ces énormes navires n'approche pas maintenant de son point culminant. »

Souhaitons donc, messieurs, qu'on revienne à des tonnages moins considérables que ceux qu'un coup heureux peut couler en détruisant un millier de vies humaines et 65 millions. (*Marques d'approbation.*)

J'arrive maintenant aux deux arsenaux que la marine devait avoir à défendre : Cherbourg et Bizerte.

Vous connaissez la situation géographique du premier : en avant-garde, avec trois plages de débarquement non défendues, une à l'Est, celle de Quinéville, deux à l'Ouest, celles de Vauville et de Surtainville, aucune défense du côté de terre, les lignes de Carentan pouvant être inondées et séparer le Cotentin de la France.

Un ennemi débarquant 30,000 hommes et s'emparant de Cherbourg à revers, pouvant vivre admirablement dans la presqu'île devenue une île, s'établirait sur les collines de Saint-Côme-du-Mont, Pont-l'Abbé-Picauville, devant une mer infranchissable pour les troupes envoyées pour le déloger.

Vous savez, messieurs, qu'en 1870, les Allemands avaient songé à réclamer Cherbourg avec l'Alsace et la Lorraine. Estancelin, gouverneur de Normandie, en fut averti par l'amiral de Gueydon ; Gambetta l'avait été par Bruxelles. L'ancien gouverneur de la Normandie a exprimé ses craintes pour l'avenir dans un article poignant et il n'avait pas vu encore à ce moment des bâtiments comme l'*Imperator* qui peuvent porter plus de 5,000 passagers. Les Allemands n'avaient pas envahi la presqu'île, comme ils l'ont fait depuis. Songez qu'aux Rouges-Terres, à 3 ou 4 kilomètres de Cherbourg, à deux minutes de la route de Cherbourg à Paris, à dix minutes du chemin de fer de Cherbourg à Paris, à un quart d'heure de la poudrière du Nardonet, à deux minutes de l'établissement de la télégraphie sans fil de la marine, un terrain minier a été récemment acheté par une compagnie allemande.

J'arrive à Bizerte dont la défense n'est pas non plus assurée et où l'on veut, paraît-il, faire des dépenses inutiles et dangereuses. En ce moment, et suivant le désir qui en avait été exprimé par les amiraux Gervais et Merlaud-Ponty, tous les services sont concentrés au fond du lac à Sidi-Abdallah, bien abrités contre le feu de l'ennemi. Or, il est question de placer les subsistances et les approvisionnements à la baie Ponty où se trouvent déjà les flottilles, les pères à charbon, en face de la baie Ponty, sur la côte est du goulet et le service flotte dans la baie de Sébra. Ce serait la dissémination des services de l'arsenal et le danger d'un bombardement pour les services indiqués ci-dessus.

Si la lenteur des communications entre Bizerte et Sidi-Abdallah était la cause de cette modification, il serait facile d'y remédier par un dragage dont les produits ser-

viraient de base à un quai sur lequel on ferait couler une voie ferrée et qui permettrait à la flotte de s'y ravitailler en charbon, en munitions et en vivres. J'appelle sur ce point toute l'attention de M. le ministre de la marine.

Une question non moins importante est le danger de la commercialisation du canal qu'au moment d'une tension politique on pourrait obstruer au moyen de bâtiments qu'on y coulerait. La commission d'enquête de la Chambre, en 1909, avait, à l'unanimité, émis un vœu à ce sujet.

Pensez à l'effet que produirait sur le pays, au début d'une guerre, l'annonce que la flotte française est embouteillée dans le lac de Bizerte, que Cherbourg et le Cotentin sont aux mains des Allemands.

Si j'ai abusé, messieurs, de votre bienveillance, c'est que j'en ai eu pour montrer les dangers que peuvent faire courir au pays les prévisions incertaines et les dépenses inutiles qui en résultent, les abandons du patrimoine national, la dualité des services dans l'exercice d'une fonction, le défaut complet d'organisation dans la défense du littoral que, seule, par sa nature même, la marine est apte à organiser. (*Très bien ! très bien ! et applaudissements.*)

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

M. Guilloteaux. Messieurs, je n'ai qu'un mot à dire sur le chapitre 10, et je vous demande la permission de parler de ma place.

Je désirerais poser une question à M. le ministre et à M. le rapporteur du budget de la marine sur la loi du 8 août 1913, qui a organisé les retraites proportionnelles en faveur des équipages de la flotte.

Malheureusement, cette loi laisse en dehors de son bénéfice tous les marins et militaires de l'armée de mer, parmi lesquels je citerai, en particulier, les marins des directions de ports, les pompiers auxiliaires, les gardes-consigne, les surveillants des prisons maritimes, etc., mon énumération n'ayant rien de limitatif.

Il y a, à l'heure actuelle, à la Chambre des députés une proposition de loi signée de M. Lamy, qui tend à englober dans le bénéfice de la loi du 8 août 1913 les catégories d'inscrits maritimes dont je viens de parler. La commission de la marine a approuvé à l'unanimité la proposition de loi de M. Lamy et l'a chargé de déposer un rapport concluant à son adoption.

Je n'ignore pas qu'au début, le ministère de la marine ne semblait pas très favorable à l'admission de cette catégorie d'inscrits au bénéfice de la loi sur les retraites proportionnelles ; mais j'ai entendu dire de différents côtés que le ministère de la marine serait à l'heure actuelle assez disposé à revenir sur sa première impression, à faire bénéficier de la loi du 8 août 1913 les diverses classes d'inscrits maritimes que je viens de recommander à la sollicitude du Sénat.

Je serais heureux d'avoir une réponse précise à cet égard, soit de M. le ministre, soit de M. le rapporteur du budget de la marine.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. Mon cher collègue, il est bon que vous ayez les deux réponses, parce que le Sénat et le Gouvernement ne doivent pas se placer au même point de vue.

Il est exact que les marins des directions des ports, que l'on appelait autrefois les marins vétérans, n'ont pas été compris dans la loi de 1913 qui a donné aux équipages de

la flotte le bénéfice de la retraite proportionnelle après 15 ans de services. Pourquoi cette différence ?

D'une manière générale, la retraite proportionnelle est lourde pour le budget. C'est surtout un avantage que l'on accorde au personnel pour en faciliter le recrutement. Or, en ce qui concerne les marins des directions de port, on les recrute aisément; il semble donc moins nécessaire de leur accorder le même avantage.

Voilà, mon cher collègue, l'explication que comporte la situation qui a fait l'objet de votre pressante intervention.

J'ajoute qu'il n'appartient pas à la commission des finances du Sénat de prendre l'initiative d'une proposition d'augmentation quelconque de dépense.

Mais, si les ministres des finances et de la marine vous présentent un projet de délai dans le sens de vos désirs, nous l'examinerons avec le plus grand souci d'équité et de bienveillance, en tenant compte de l'intérêt que méritent les braves gens qui composent ce corps. (*Très bien! très bien!*)

M. Reymonenq. Il ne faut pas dire, monsieur le rapporteur, que l'on fait un avantage aux catégories visées par M. Guilloteaux. Il s'agit de prendre, à leur égard, une mesure d'équité, en leur accordant une retraite proportionnelle, comme aux autres catégories. (*Très bien!*)

M. Guilloteaux. Je vous remercie, monsieur le rapporteur, des explications que vous avez bien voulu me donner sur cette question; mais je tiens à insister auprès de M. le ministre de la marine pour lui dire tout l'intérêt qui s'y attache, au point de vue humanitaire.

Il serait donc particulièrement désirable, je le répète, que le Gouvernement voudût bien prendre l'initiative d'un texte législatif tendant à accorder à ces braves gens le bénéfice de la loi du 8 août 1913.

Ils ne peuvent pas comprendre, en effet, pour quelles raisons ils ont été exclus du bénéfice de la loi qui régit le sort de leurs camarades des équipages de la flotte. (*Très bien!*)

M. le ministre de la marine. Mon cher collègue, j'examinerai la situation avec la plus grande bienveillance et avec le plus vif désir de vous donner satisfaction, dans la mesure, toutefois — c'est la seule restriction que je fais — où les ressources financières pourront me le permettre.

M. Guilloteaux. Je vous remercie, monsieur le ministre, de vos bienveillantes paroles. J'en prends acte et je vous exprime, par avance, ma reconnaissance et celle des populations maritimes dont je viens d'avoir l'honneur de défendre les intérêts.

M. Gaudin de Villaine. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Gaudin de Villaine.

M. Gaudin de Villaine. Il y a quelques jours, au cours de la discussion du budget de la guerre, je faisais toucher du doigt à M. le ministre l'état d'anarchie dans lequel se trouve actuellement la défense de Cherbourg.

Je vous demande la permission de compléter ces observations en quelques mots, en me plaçant, cette fois, au point de la marine.

La loi de juillet 1791 a confié au ministre de la guerre l'armement des batteries du littoral.

Or, à la suite d'une entente entre la guerre et la marine, qui a été sanctionnée par le conseil supérieur de la défense nationale, certaines places du littoral devaient être déclassées, et la marine devait assurer seule la défense des quatre bases d'opéra-

tions de la flotte : Cherbourg, Brest, Toulon, Bizerte.

Dès le 1^{er} avril 1914, la marine devait se charger de la défense du front de mer de Cherbourg et poursuivre, dans les trois années suivantes, l'exécution de la mesure relative aux trois autres bases.

En arrivant à la tête du département, M. Monis a reconnu que la marine ne pouvait arriver à disposer d'un personnel suffisant pour réaliser cette décision. Son successeur, M. Gauthier a partagé cette manière de voir; il a fait connaître à la guerre que son département ne pouvait, tout au plus, que fournir le personnel nécessaire aux appareils photo-électriques, qui étaient jusqu'alors à la charge de la guerre. Il est, en effet, rationnel que, non seulement dans des ports militaires, mais sur toute la côte, le service de la reconnaissance des navires soit confié aux marins qui, seuls, ont la compétence voulue.

Avant le vote de la loi de trois ans, la guerre, désirant augmenter la défense de la frontière de l'Est, avait projeté d'abandonner la défense des côtes à la marine et d'utiliser le personnel qui y était affecté dans les corps de l'Est.

Elle supposait, d'autre part, ce qui était une erreur, que la marine avait des effectifs pléthoriques. Les équipages de la flotte se recrutent, non seulement parmi les inscrits maritimes et d'office par les engagés volontaires, mais encore par les volontaires du recrutement, la loi de 1905 et la loi de 1909 autorisant les jeunes conscrits à opter pour la marine au moment du conseil de revision. Or, par suite de l'accroissement de personnel qu'exigent nos grandes unités nouvelles de combat, le nombre d'engagés et de volontaires du contingent que la marine accepte chaque année n'a fait que croître; il a atteint, en 1913, grâce à l'incorporation simultanée de deux classes, le chiffre de 17,700 hommes. C'est dire que, si la marine devait assurer la défense des quatre bases d'opérations, elle serait dans l'obligation de demander à la guerre le personnel nécessaire, c'est-à-dire 5,500 hommes au minimum.

Que se serait-il passé, si la loi de deux ans avait été appliquée à la marine ?

D'autre part, il semble plus rationnel d'affecter des militaires plutôt que des marins aux batteries de côtes; de plus, cette mesure serait moins onéreuse pour le Trésor, car le soldat coûte moins cher que le marin.

Quoi qu'il en soit, il faut mettre fin à toutes ces tractations entre la guerre et la marine. Si le Gouvernement croit devoir modifier la situation actuelle, c'est par une loi seulement qu'il pourra modifier la loi de juillet 1791.

Mais, si la marine, à l'encontre de ce que l'on a pu croire, n'a pas, dans l'armée active, de personnel en excédent, il faut reconnaître qu'en cas de mobilisation elle n'utilisera pas plus de 20,000 hommes sur les 95,000 réservistes, au moins, qu'elle possède.

La loi d'août 1913 sur le recrutement de l'armée de mer a bien mis à la disposition de la guerre l'excédent des réservistes de la marine, mais c'est là une mesure purement théorique, car, pour utiliser vraiment, en cas de guerre, les 75,000 réservistes de la marine, il faudrait prévoir leur affectation à la défense des côtes : par exemple, organiser leurs cadres et les entraîner par des périodes d'instruction. Qu'attend le Gouvernement pour entrer dans cette voie, et n'y a-t-il pas urgence à soumettre cette question au conseil supérieur de la défense nationale ?

Permettez-moi, en terminant, d'ajouter qu'il serait peut-être opportun que cette question de la défense des côtes fût immédiatement réglée. On a parlé, tout à l'heure,

en effet, de la nouvelle loi des cadres pour les officiers combattants de la marine; or ces deux questions me paraissent être de nature à recevoir une solution presque simultanée, la question des cadres devrait même, selon moi, être résolue après cette première question, étant donné que la solution de la question de la défense des côtes dépendra un peu du nombre des officiers dont vous aurez besoin. (*Très bien! très bien! à droite.*)

M. Genet. Je demande la parole.

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

M. Genet. Notre honorable collègue, M. Cabart-Danneville, avec sa grande autorité touchant les choses de la marine, en traitant la question de la défense des côtes, a fait l'éloge de Rochefort, des magnifiques rades de l'île d'Aix et de l'île d'Oléron. Vous auriez cru entendre un représentant de la Charente-Inférieure; or, comme notre collègue représente la Manche, son langage ne peut pas être taxé de partialité. Il ne court donc pas le risque que, peut-être, j'aurais couru moi-même, d'entendre dire : « Vous êtes orfèvre. » Il s'est d'ailleurs placé au point de vue de la défense nationale, celui auquel nous nous plaçons tous.

Quoiqu'il en soit, je le remercie d'avoir établi ce qui est l'absolue vérité; je le remercie également d'avoir rappelé les paroles de lord Seymour disant son admiration pour le magnifique camp retranché maritime que nous possédons à l'embouchure de la Charente et que, malheureusement, jusqu'ici, nous n'avons pas su utiliser — paroles auxquelles, il n'y a qu'un instant, dans son beau discours, M. l'amiral de la Jaille rendait justice.

Je me rappelais qu'il y a trois ans, au moment de la discussion du budget de 1911, j'avais pris la parole à cette tribune pour indiquer au Sénat l'insuffisance de l'armement des côtes, et plus spécialement des rades des Trousses et de l'île d'Aix.

Je disais alors combien il serait nécessaire, pour défendre l'entrée du pertuis d'Antioche, d'établir des batteries puissantes, et sur la pointe sud de l'île de Ré, et sur la pointe Nord de l'île d'Oléron, de façon à battre, par des feux croisés, l'entrée de ce pertuis.

Je disais également combien était insuffisante, aussi, l'artillerie qui armait les batteries existant déjà. Mais j'étais loin de m'attendre à ce que les difficultés signalées tout à l'heure par notre honorable collègue, M. Gaudin de Villaine, entre les administrations de la guerre et de la marine, pussent rendre à peu près inutilisables nos moyens de défense de ces côtes.

Il y a un an et demi environ, j'ai appris qu'en effet on avait enlevé les appareils de reconnaissance, que l'on avait enlevé les torpilles de fond et que rien n'avait été remplacé.

Je faisais, dans cette discussion du budget, la douloureuse narration de l'interruption des travaux du chemin de fer stratégique qui devait relier Rochefort à ces rades superbes.

La construction de ce chemin de fer, comprise dans les programmes de 1879 et qui constituait un des organes indispensables à la défense de ces côtes, fut arrêtée, on ne sait en vertu de quelle décision, alors qu'il ne restait plus que 1,500 mètres de voie à construire, alors qu'étaient arrivés à pied d'œuvre, et les traverses, et les rails. Les traverses restèrent et pourrissent sur place et, un beau jour, les rails furent vendus par les domaines.

Nous étions ainsi privés de l'instrument le plus précieux de ravitaillement des cô-

cadres qui seraient venues mouiller à l'embouchure de la Charente.

Aussi, est-ce avec une bien vive satisfaction que j'ai pu constater que mon appel avait été entendu et que la construction de ces 1,500 mètres de voie, environ, était comprise dans le programme de 1912.

C'est sur ce point particulier que je veux attirer votre attention, monsieur le ministre. Il ne suffit pas, en effet, de prendre des résolutions au Parlement, il faut encore les sanctionner par des actes.

Je demande donc à M. le ministre de la marine — et je sais avec quelle sollicitude attentive il retiendra la prière que je lui adresse — de vouloir bien, dans le plus bref délai possible, prescrire les études nécessaires pour arriver à une réalisation aussi rapide qu'il en aura les moyens. (*Applaudissements.*)

M. le ministre de la marine. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine.

M. le ministre. Je puis donner l'assurance à notre collègue que les études qu'il désire seront prescrites au plus tôt.

Pour ce qui est de la défense des rades d'Aix et d'Oléron, ainsi que de Cherbourg, elle est étroitement liée à la question, plus générale, de la défense des côtes.

J'ai dit les difficultés que nous avons eues, avec la guerre, à ce point de vue.

Longtemps nous nous sommes débattus, sans pouvoir aboutir à une conclusion. La raison majeure pour laquelle nous ne pouvions pas accepter la défense des côtes, c'est que nous manquions du personnel nécessaire pour l'assurer; alors que nous sommes obligés de réduire notre plan d'armement de 1915, étant donné que 2,500 hommes nous manquent déjà. Il est donc matériellement impossible à la marine d'assurer la défense des côtes, à l'heure actuelle.

Dans le courant de la semaine prochaine très probablement, j'aurai une conférence sur cette question avec mon collègue de la guerre: j'espère qu'elle aboutira, messieurs, à une solution susceptible de nous satisfaire. (*Très bien!*)

M. le rapporteur. La commission des finances appelle tout particulièrement votre attention, monsieur le ministre, sur cette grave question, car aujourd'hui la défense des côtes n'existe pas. (*Très bien! très bien!*)

M. Gaudin de Villaine. Je prie M. le ministre de la guerre de vouloir bien s'entendre avec son collègue de la marine, dans la conférence qui va avoir lieu, pour étudier la question de savoir si on ne pourrait pas établir en France un corps autonome, comme cela existe en Allemagne.

M. le président. Il n'y a pas d'autre observation sur le chapitre 10?...

Je le mets aux voix.

(Le chapitre 10 est adopté.)

Voix diverses. A demain! A lundi!

M. le président. Je propose au Sénat de renvoyer la suite de la discussion à une prochaine séance. (*Adhésion.*)

8. — DÉPÔT DE RAPPORT

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

M. Victor Lourties. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat, un rapport fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, ayant pour objet la création d'une école nationale professionnelle à Tarbes.

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

9. — DÉPÔT DE PROJETS DE LOI

M. le président. La parole est à M. le ministre de la marine.

M. Gauthier, ministre de la marine. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat, au nom de M. le ministre des finances, trois projets de loi, adoptés par la Chambre des députés:

Le 1^{er}, concernant: 1^o l'ouverture et l'annulation de crédits sur l'exercice 1913 au titre du budget général; 2^o l'ouverture et l'annulation de crédits sur l'exercice 1913 au titre des budgets annexes;

Le 2^e, relatif au report de crédits de l'exercice 1913 à l'exercice 1914 (art. 71 de la loi de finances du 27 février 1912);

Le 3^e, portant: 1^o ouverture sur l'exercice 1914 des crédits provisoires applicables au mois de juillet 1914; 2^o autorisation de percevoir, pendant le même mois, les impôts et revenus publics.

M. le président. Les projets de loi sont renvoyés à la commission des finances.

Ils seront imprimés et distribués.

M. le ministre. J'ai l'honneur de déposer également sur le bureau du Sénat, au nom de M. le ministre des finances, un projet de loi, adopté par la Chambre des députés, autorisant la prorogation d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de Barcelonnette (Basses-Alpes).

M. le président. Le projet de loi est renvoyé à la commission d'intérêt local.

Il sera imprimé et distribué.

10. — DÉPÔT DE RAPPORTS

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

M. Aimond, rapporteur général de la commission des finances. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat trois rapports faits au nom de la commission des finances, chargée d'examiner trois projets de loi, adoptés par la Chambre des députés:

Le 1^{er} concernant: 1^o l'ouverture et l'annulation de crédits sur l'exercice 1913 au titre du budget général; 2^o l'ouverture et l'annulation de crédits sur l'exercice 1913 au titre des budgets annexes;

Le 2^e, relatif au report de crédits de l'exercice 1913 à l'exercice 1914 (art. 71 de la loi de finances du 27 février 1912);

Le 3^e, portant: 1^o ouverture, sur l'exercice 1914, des crédits provisoires applicables au mois de juillet 1914; 2^o autorisation de percevoir pendant le même mois les impôts et revenus publics.

M. le président. Les rapports seront imprimés et distribués.

11. — COMMUNICATION DU DÉPÔT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Dupont un rapport, fait au nom de la commission des finances, chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif à la construction d'un immeuble à Paris, rues Bergère et du Conservatoire, pour l'installation du bureau de poste et de télégraphe n° 48.

Le rapport sera imprimé et distribué.

12. — DÉPÔT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Louis Martin deux propositions de loi:

La 1^{re}, tendant à rendre les femmes com-

merçantes éligibles aux tribunaux et chambres de commerce;

La 2^e, tendant à créer le vote familial. Les propositions de loi sont renvoyées à la commission d'initiative.

Elles seront imprimées et distribuées.

13. — DÉPÔT DE RAPPORT

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

M. Perreau. J'ai l'honneur de déposer sur le bureau du Sénat un rapport fait au nom de la 4^e commission d'intérêt local chargée d'examiner le projet de loi, adopté par la Chambre des députés, autorisant la prorogation d'une surtaxe sur l'alcool à l'octroi de Barcelonnette (Basses-Alpes).

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

14. — RÉGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

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

1^{re} délibération, sous réserve qu'il n'y aura pas débat, 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;

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, ayant pour objet de proroger, en ce qui concerne la partie du tramway de Cuiseaux (Saône-et-Loire) à Saint-Trivier-de-Courtes (Ain), comprise entre le point kilométrique 11 kil. 700 et le terminus à Saint-Trivier-de-Courtes (point 11 kil. 986), le délai fixé pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement de ce tramway;

1^{re} délibération sur la proposition de loi, adoptée par la Chambre des députés, tendant à établir la publicité des séances des conseils d'arrondissement.

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

L'ordre du jour est ainsi fixé.
La commission des finances demande que notre prochaine séance ait lieu lundi, à deux heures et demie.

Il n'y a pas d'opposition? (*Non! non!*)

Il en est ainsi décidé.
Personne ne demande plus la parole?...

La séance est levée.
(La séance est levée à six heures trente-cinq minutes.)

Le Chef du service de la sténographie du Sénat,

ARMAND LELIOUX.

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

Réponse de M. le ministre de la guerre à la question écrite n° 168, posée par M. Peyrot, sénateur, le 31 mars 1914.

M. Peyrot, sénateur, demande à M. le ministre de la guerre s'il lui serait possible de trancher la question des retraites sans solde (sorte de propriété du grade) qui donnerait aux officiers de réserve, arrivés à la limite d'âge de soixante et soixante-cinq

ans, une satisfaction purement morale qu'ils réclament depuis longtemps.

Réponse.

Après une étude approfondie de cette question, il a été reconnu que la mesure proposée n'était pas réalisable dans l'état actuel de la législation.

Réponse de M. le ministre des travaux publics à la question écrite n° 188, posée par M. Dominique Delahaye, sénateur, le 18 juin 1914.

M. Dominique Delahaye, demande à M. le ministre des travaux publics si l'accident qui s'est produit en gare de Mâcon, le 23 mai dernier (tamponnement d'une machine en manœuvre par un rapide) n'aurait pas été évité au cas où le disque avancé qui protège cette gare aurait été remplacé par un signal d'arrêt absolu muni de pétards.

Réponse.

D'après les renseignements parvenus à l'administration, la machine qui a été tamponnée manœuvrait à peu de distance de la gare de Mâcon, du côté de Paris, sous la protection d'un signal carré d'arrêt absolu fermé.

Cet accident s'est produit uniquement parce que le train tamponneur (train spécial de luxe B 14), venant de Marseille-Arenc, qui devait s'arrêter à la gare de Mâcon, a dépassé cette gare, qu'il avait abordée à une vitesse excessive.

L'enquête se poursuit afin d'établir si le mécanicien a usé trop tardivement des moyens dont il disposait pour obtenir l'arrêt ou si, comme il le prétend, les freins ont mal fonctionné.

Quoi qu'il en soit, la signalisation ne paraît pas en cause à l'occasion de cet accident.

Ordre du jour du lundi 29 juin.

A deux heures et demie, séance publique.

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. (N^{os} 201 et 267, année 1914. — M. Jénouvrier, 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, ayant pour objet de proroger, en ce qui concerne la partie du tramway de Cuiseaux (Saône-et-Loire) à Saint-Trivier-de-Courtes (Ain), comprise entre le point kilométrique 11 kil. 700 et le terminus à Saint-Trivier-de-Courtes (point 11 kil. 986), le délai fixé pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement de ce tramway. (N^{os} 263 et 303, année 1914. — M. Faisans, rapporteur.)

1^{re} délibération sur la proposition de loi adoptée par la Chambre des députés, tendant à établir la publicité des séances des conseils d'arrondissement. (N^{os} 333, année 1913, et 25, année 1914. — M. Pauliat, rapporteur.)