CHAMBRE DES DÉPUTÉS

5e législ. — Session extraordinaire de 1890.

COMPTE RENDU IN EXTENSO. — 16e SÉANCE

Séance du vendredi 14 novembre.

SOMMAIRE

Excuses. — Demande de congé.

Adoption du projet de résolution portant règlement définitif des comptes de la Chambre des députés pour l'exercice 1889.

Discussion du projet de résolution portant fixation des dépenses de la Chambre des députés pour l'exercice 1891. — Demande d'ajournement à huitaine : M. Bertrand. Adoption.

Adoption du projet de loi tendant à autoriser le département de la Loire-Inférieure à créer des ressources extraordinaires (chemin de fer de Nantes à Légé).

Adoption, après déclaration d'urgence, du projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique et la concession définitive à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest de la ligne de Carhaix à Rosporden.

Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1891. — Ministère de la marine : MM. le ministre de la marine, Camille Dreyfus. — Dépôt, par M. Camille Dreyfus, d'une proposition de résolution tendant à la nomination d'une commission de trente-trois membres. — Reprise de la discussion : MM. Cabart-Danneville, Guieysse. — Sur la proposition de résolution de M. Camille Dreyfus : MM. de Mahy, le comte de Douville-Maillefeu, le ministre de la marine, Camille Dreyfus, le comte Lemercier, Godefroy Cavaignac. — Dépôt, par M. Godefroy Cavaignac, d'une autre proposition de résolution tendant à la nomination d'une commission de trente-trois membres : MM. de Mahy, le ministre de la marine, Camille Dreyfus, le comte Lemercier. Adoption, au scrutin.

Dépôt, par M. Le Myre de Vilers, au nom de la commission du budget, d'un rapport sur le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1891 (Ministère du commerce, de l'industrie et des colonies. — Service des colonies. — Subvention de la métropole au budget de l'Annam et du Tonkin. — Contingent de la Cochinchine).

Dépôt, par M. Camille Pelletan, au nom de la commission du budget, d'un rapport sur le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1891 (Ministère des travaux publics. — 1° Avances aux compagnies de chemins de fer pour garanties d'intérêt; 2° budget annexe des chemins de fer de l'Etat).

Dépôt, par M. Deville, au nom de la 8e commission d'initiative parlementaire, d'un rapport sommaire sur la proposition de loi de M. Jules Jaluzot sur le timbre unique.

Dépôt, par M. Muller, au nom de la 9e commission d'initiative parlementaire, de deux rapports sommaires :

Le 1er, sur la proposition de loi de M. Martineau ayant pour but d'accorder progressivement la naturalisation à tous les indigènes musulmans d'Algérie;

Le 2e, sur la proposition de résolution de M. Martineau sur le service militaire des indigènes musulmans.

Congés.

PRÉSIDENCE DE M. CHARLES FLOQUET

La séance est ouverte à deux heures.

M. Fernand Rabier, *l'un des secrétaires*, donne lecture du procès-verbal de la séance d'hier.

Le procès-verbal est adopté.

EXCUSES — DEMANDES DE CONGÉ

M. le président. M. Vilfeu s'excuse de ne pouvoir assister à la séance de ce jour.

MM. Malartre et Naquet s'excusent de ne pouvoir assister à la séance de ce jour et demandent des congés.

Les demandes seront renvoyées à la commission des congés.

RÈGLEMENT DES COMPTES DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS POUR L'EXERCICE 1889

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de résolution portant règlement définitif des comptes de la Chambre des députés pour l'exercice 1889.

Personne ne demande la parole pour la discussion générale?...

Je consulte la Chambre sur la question de savoir si elle entend passer à la discussion des articles.

(La Chambre décide qu'elle passe à la discussion des articles.)

« Art. 1er. — Le budget de la dotation de la Chambre est définitivement arrêté :

« En recette : à la somme de 7,340,179 fr.

« En dépense : à la somme de 7,282,706 fr. 87 centimes.

« Excédent de recette, 57,472 fr. 13.

« Sur cette somme, 50,000 fr. n'ont pas été encaissés par le trésorier, et 7,472 fr. 13, dont la caisse est débitrice, seront immédiatement reversés au Trésor. »

(L'article 1er est mis aux voix et adopté.)

« Art. 2. — Au moyen de ce reversement, les crédits ouverts à la dotation de la Chambre des députés par les lois des 30 décembre 1888 et 21 juin 1889, qui s'élevaient à la somme de 7,340,179 fr., sont réduits de 57,472 fr. 13, et fixés définitivement à la somme de 7,282,706 fr. 87. » — (Adopté.)

« Art. 3. — Le compte de la buvette de la Chambre des députés, pour l'année 1889, est définitivement arrêté :

« En recette : à la somme de 116,909 fr. 81;

« En dépense : à la somme de 98,793 fr. 89.

« Excédent de recette à porter à compte nouveau (exercice 1890), 18,115 fr. 92.

« Sur cette somme de 18,115 fr. 92 restant en caisse à la clôture de l'exercice 1889 sur les fonds de la buvette, il sera attribué une somme de 3,000 fr. au maire du 7e arrondissement de Paris (mairie du Palais-Bourbon), pour être distribuée par ses soins aux indigents de son arrondissement. » — (Adopté.)

« Art. 4. — Le compte de la caisse de retraites des employés de la Chambre des députés, pour l'année 1889, est définitivement arrêté :

« En recette : à la somme de 139,324 fr. 71;

« En dépense : à la somme de 134,025 fr. 98 centimes.

« Excédent de recette à porter à compte nouveau (exercice 1890) : 5,298 fr. 73. » — (Adopté.)

« Art. 5. — Les comptes rendus par M. Cornille, comme trésorier de la Chambre des députés, pour l'exercice 1889, vérifiés et apurés par la commission de comptabilité, sont arrêtés comme suit :

Dotation.

« Recettes, 7,290,179 fr.

« Dépenses, 7,282,706 fr. 87.

« Solde en caisse à reverser au Trésor public, 7,472 fr. 13.

Buvette.

« Recettes, 116,909 fr. 81.

« Dépenses, 98,793 fr. 89.

« Solde en caisse, 18,115 fr. 92.

Caisse des retraites des employés.

« Recettes, 139,324 fr. 71.

« Dépenses, 134,025 fr. 98.

« Solde en caisse, 5,298 fr. 73.

« Moyennant la production par M. Cornille : 1° du récépissé qui lui sera délivré par le caissier-payeur central du Trésor public de la somme de 7,472 fr. 13, dont le reversement est ordonné par la présente résolution; 2° de ses livres de caisse pour l'exercice 1890, constatant le report à compte nouveau des soldes de caisse établis ci-dessus pour les services spéciaux de la buvette et de la caisse des pensions, les questeurs sont autorisés à délivrer à M. Cornille *quitus* de sa gestion comme trésorier de la Chambre des députés, du 1er janvier à la fin de l'exercice 1889. » — (Adopté.)

(L'ensemble du projet de résolution est mis aux voix et adopté.)

AJOURNEMENT DU PROJET DE RÉSOLUTION PORTANT FIXATION DES DÉPENSES DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS POUR L'EXERCICE 1891

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de résolution portant fixation des dépenses de la Chambre des députés pour l'exercice 1891.

M. Bertrand. Je demande la parole.

M. le président. Vous avez la parole.

M. Bertrand. Je prie la Chambre de vouloir bien renvoyer à une séance ultérieure la discussion et le vote des conclusions du rapport de M. Million, qui nous a été distribué hier seulement au nom de la commission de comptabilité, sur la fixation des dépenses de la Chambre des députés pour l'exercice 1891.

Je ne sais pas si des observations pourront être utilement formulées; mais en demandant l'ajournement je crois être d'accord avec beaucoup de mes collègues. Plusieurs d'entre eux, avec lesquels je viens de m'entretenir, ignoraient que cette discussion dût venir aujourd'hui. (*Assentiment sur divers bancs.*)

Le rapport ne nous a été distribué qu'hier; bien qu'ayant assisté à la séance, ce n'est que ce matin vers dix heures et demie, en lisant le *Journal officiel*, que j'ai appris que la discussion était inscrite en tête de l'ordre du jour.

Je ne sais, je le répète, s'il y aura lieu ou non à critique; mais il suffit de lire ce rapport, comme je viens de le faire à la hâte, pour reconnaître que notre attention peut être appelée sur différents points de ce compte relativement considérable. Il s'agit, en effet, d'une somme de 7,251,940 fr.; des questions très importantes sont soulevées dans le rapport; plusieurs de mes collègues et moi n'avons pas eu le temps de les étudier. C'est pourquoi je demande à la Chambre de vouloir bien renvoyer cette discussion à une séance ultérieure. (*Très bien! très bien!*)

M. Noël-Parfait. Le chiffre proposé pour 1891 est en diminution sur celui de cette année.

M. le président. A quel jour, monsieur Bertrand, proposez-vous d'ajourner la discussion?

M. Bertrand. A un jour de la semaine prochaine que la Chambre voudra bien fixer; mais il est impossible aujourd'hui, de présenter une observation ou un amendement. (*Rumeurs.*)

Plusieurs membres. Aux voix! aux voix!

M. Bertrand. S'il s'agit d'un simple enregistrement, il est inutile de mettre la question à l'ordre du jour.

M. le président. Il ne s'agit pas du tout d'un simple enregistrement. La distribution du rapport a eu lieu.

J'ai indiqué hier, à la fin de la séance, suivant l'usage, que la question serait mise à l'ordre du jour, et, en conséquence, l'attention de chacun a été éveillée; la preuve

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque et Archives de l'Assemblée nationale

que vous-même n'étiez pas dans l'ignorance de ce dont il s'agissait, c'est que vous demandez l'ajournement.

M. Bertrand. Je ne crois pas que ma demande ait rien d'extraordinaire.

M. le président. Je ne m'oppose pas à l'ajournement le moins du monde.

Quelle date proposez-vous?

M. Bertrand. Je suis aux ordres de la Chambre. On pourrait ajourner à huitaine, par exemple.

M. le président. Je mets aux voix l'ajournement à huitaine, proposé par M. Bertrand.

(L'ajournement à huitaine, mis aux voix, est prononcé.)

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI D'INTÉRÊT LOCAL

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi tendant à autoriser le département de la Loire-Inférieure à créer des ressources extraordinaires (Chemin de fer de Nantes à Légé).

(La Chambre décide qu'elle passe à la discussion des articles.)

« Art. 1er. — Le département de la Loire-Inférieure est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, à emprunter à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser 4 fr. 30 p. 100, une somme de 2,260,000 fr. remboursable en trente ans et applicable à la construction du chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Légé.

« Cet emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscription, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par endossement, soit auprès de la Caisse des dépôts et consignations, de la société du Crédit foncier de France ou de la caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

« Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur. »

(L'article 1er est mis aux voix et adopté.)

« Art. 2. — Le département de la Loire-Inférieure est également autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant vingt-neuf ans à partir de 1892, 3 centimes 40 centièmes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt de 2,260,000 fr. autorisé par l'article 1er ci-dessus, et en outre au payement des intérêts de la somme représentative de la valeur du matériel roulant que la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Nantes à Légé doit fournir, en exécution de la convention du 4 janvier 1890 annexée à la loi du 1er août 1890.

« Cette imposition sera recouvrée indépendamment des centimes extraordinaires dont le maximum est fixé chaque année par la loi de finances, en exécution de la loi du 10 août 1871. » — (Adopté.)

(L'ensemble du projet de loi est mis aux voix et adopté.)

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LE CHEMIN DE FER DE CARHAIX A ROSPORDEN

M. le président. L'ordre du jour appelle la 1re délibération sur le projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique et la concession définitive à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest de la ligne de Carhaix à Rosporden.

Personne ne demande la parole ?...

M. Georges Cochery, *rapporteur.* La commission, d'accord avec le Gouvernement, demande l'urgence.

M. le président. Je mets aux voix la déclaration d'urgence.

(L'urgence, mise aux voix, est déclarée.)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique :

« *Article unique.* — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer à voie étroite de Carhaix à Rosporden par ou près Scaër.

« En conséquence, la concession de ce chemin de fer, faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest par la convention du 25 mars 1885, approuvée par la loi du 10 décembre suivant, est déclarée définitive dans les conditions prévues par ladite convention. »

(L'article unique du projet est mis aux voix et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU BUDGET DE L'EXERCICE 1891

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1891.

La Chambre s'est arrêtée au ministère de la marine.

La parole est à M. le ministre.

M. Barbey, *ministre de la marine.* Messieurs, je suis loin de me plaindre de l'extension qui a été donnée hier à la discussion générale du budget de la marine. Je connais tout l'intérêt que le Parlement et le pays attachent au développement de nos forces navales; je sais que cette Chambre est prête à consentir les sacrifices nécessaires pour doter le pays d'une flotte nombreuse, puissante, maîtresse de ses mouvements en temps de guerre; mais je sais aussi qu'elle entend que ces sacrifices ne soient pas stériles et que les crédits mis à la disposition du ministre soient bien employés et produisent le maximum d'effet utile. (*Très bien! très bien!*)

Il est donc de mon devoir de fournir à la Chambre tous les renseignements propres à l'éclairer sur la situation et à la rassurer sur certains points; je dois lui faire connaître très sincèrement ce que nous possédons et ce qui nous manque, lui exposer enfin mes vues sur les améliorations à réaliser et sur la meilleure marche à suivre dans l'avenir. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

Je suis, permettez-moi de le dire, d'autant plus à mon aise dans cette discussion que les reproches, quelquefois amers, qui n'ont pas été épargnés à l'administration de la marine ne peuvent pour la plupart m'atteindre directement.

L'honorable rapporteur M. Gerville-Réache, dans sa parfaite loyauté, a reconnu que je ne puis pas être rendu responsable d'une organisation que je n'ai pas créée et d'un matériel qui était mis en œuvre avant mon arrivée aux affaires. Il a bien voulu signaler dans son rapport quelques-unes des améliorations que j'ai réalisées, des mesures que j'ai prises pour corriger les défectuosités reconnues.

Et l'honorable amiral Vallon, au moment où il développait quelques-unes de ses propositions, m'a trouvé à mon banc pour lui répondre que les réformes qu'il recommandait étaient déjà réalisées.

Je n'ai donc aucun motif pour me poser en défenseur du passé. Dans les observations que je me propose de soumettre au Parlement, je suis guidé uniquement par le souci de la vérité et de l'intérêt national. (*Très bien! très bien! à gauche et au centre.*)

Une question, qui a déjà été traitée par l'honorable M. Raspail à cette tribune, mais sur laquelle je me propose de fournir quelques explications à la Chambre parce qu'elle préoccupe l'opinion publique et parce qu'elle est, d'ailleurs, la première soulevée dans le rapport de l'honorable M. Gerville-Réache, est celle qui a trait à l'état de notre marine par rapport aux marines étrangères.

Des tableaux fournis à M. le rapporteur par l'administration de la marine et reproduits très exactement dans son rapport, il apparaît que le nombre de nos unités de combat, supérieur en 1871 aux unités de combat de l'Allemagne, de l'Italie et de l'Autriche réunies, lui est sensiblement inférieur en 1890. Et, comme le total des crédits dépensés par la marine pendant une période de dix-neuf ans est plus élevé que le total des crédits mis à la disposition des trois puissances dont je parle, il en résulte, semble-t-il, que cette infériorité numérique procède d'une mauvaise gestion, d'une déperdition de forces que le département aurait dû faire disparaître.

Il y a néanmoins deux remarques qui frappent au premier abord :

La première, c'est que le nombre de ces unités de combat a été calculé pour chaque marine d'après les seuls documents que nous ayons entre les mains, c'est-à-dire d'après les listes de ces flottes. Or ces listes sont dressées d'une manière bien différente suivant les pays et suivant les époques.

En France, pour 1871, la liste de notre flotte contenait un grand nombre de bâtiments qui auraient dû être déclassés, parce que leur valeur militaire était nulle. C'est là ce qui explique une contradiction qui saute aux yeux entre la réalité des faits et les chiffres insérés au rapport. D'après ces chiffres nous avions en 1871 un plus grand nombre d'unités de combat que l'Angleterre, 405 contre 378.

En peut-on tirer une conclusion au point de vue de la valeur des deux marines ? Evidemment non, et je n'insiste pas sur ce point, si ce n'est pour vous dire que, depuis quelques années, l'administration de la marine tend à rayer de la liste de sa flotte tous les bâtiments qui ne peuvent rendre de réels services. Elle doit persévérer énergiquement dans cette voie. Nous pourrons avoir l'air d'être moins forts, en réalité nous aurons une idée plus juste de notre force.

La seconde remarque est qu'on ne peut tirer aucune conclusion pratique de la comparaison de chiffres comprenant en bloc des unités de combat dont le prix varie entre 100,000 fr. et 25 millions. Qui ne voit qu'en additionnant des navires de types aussi dissemblables et en faisant dépendre la valeur d'une marine du total ainsi obtenu, on s'expose à de nombreuses erreurs !

Si l'on en voulait immédiatement une preuve, on la trouverait à la page 21 du rapport de l'honorable M. Gerville-Réache.

D'après le tableau qui lui a été fourni également par l'administration de la marine, on voit que l'Angleterre depuis 1871 a dépensé 1 milliard 764 millions de plus que l'Autriche, l'Italie et l'Allemagne réunies, et cependant le nombre des navires de guerre anglais qui, en 1871, était supérieur de 190 unités au total des forces navales de ces trois puissances, c'est-à-dire à peu près le double, leur est inférieur aujourd'hui de 53.

Tel serait, si on prenait pour base le nombre des unités de combat, le résultat des efforts, pendant ces dix-neuf dernières années, de l'Angleterre, c'est-à-dire de la première puissance maritime du monde, de celle qui peut produire à meilleur marché, parce qu'elle a les matières premières sous la main.

Ce qu'il faut dire, c'est que l'Angleterre, comme la France, avait, en 1871, une marine organisée de longue main, assujettie

à des obligations multiples et fort onéreuses, dont les puissances maritimes en formation étaient dispensées.

Tandis que ces dernières n'avaient pas de représentation à l'extérieur, qu'elles n'avaient pas ou fort peu de matériel à entretenir, la France était en 1871 ce qu'elle est aujourd'hui, une grande puissance maritime; elle avait une flotte nombreuse, une escadre d'évolution, des écoles de spécialités, des divisions navales. Pendant ces dix-neuf dernières années, elle a eu à faire face à des expéditions lointaines et coûteuses, elle a eu à assurer la déportation et la transportation à la Guyane et à la Nouvelle-Calédonie, à maintenir ou même à accroître notre influence sur plusieurs points du globe, en un mot, elle a eu à entretenir et à payer des effectifs dont les moyennes ont été de 37,000 marins et 30,000 hommes de troupes coloniales.

Pendant ce temps, le rôle de nos voisins en dehors des mers européennes était à peu près nul, sauf pendant ces deux ou trois dernières années.

Leurs effectifs étaient moins nombreux que les nôtres.

L'Italie, par exemple, qui aujourd'hui a 23,000 marins, n'a pas de troupes coloniales; en 1871 elle avait à peine quelques milliers d'hommes; en 1877 elle n'avait que 9,000 hommes; en 1885 elle n'en avait encore que 11,000. Il n'est donc pas étonnant que la France n'ait pas pu prélever sur son budget, pour l'appliquer aux constructions neuves, une somme équivalente à celle qu'ont pu y consacrer certaines autres puissances.

Je me hâte d'ajouter qu'à mesure que les efforts de nos voisins ont eu pour résultat d'augmenter le nombre de leurs navires et leur personnel, leur budget s'est accru graduellement sans que la part de ce budget appliquée aux constructions neuves suivît la même progression; c'était inévitable.

Le budget de l'Italie était en 1871 de 36 millions; en 1891, il sera de plus de 121 millions. Si l'on ajoute à cette somme les crédits que la France dépense en plus pour ses troupes coloniales et pour la caisse des invalides et qui ne sont pas portés au budget italien, on voit qu'en 1891 le budget italien se rapproche sensiblement du nôtre, surtout si on tient compte de la différence de prix de la main-d'œuvre et de celle des des traitements en Italie et en France. Cependant, en comparant la part prélevée sur chacun de ces budgets pour les constructions neuves, on constate que la proportion, toute en faveur de l'Italie il y a quelques années, a diminué peu à peu pour disparaître complètement cette année.

Mais si la comparaison des flottes par unités de combat ne peut pas donner de résultats parfaitement exacts, il n'en est pas moins vrai — et ici je suis complètement d'accord avec l'honorable rapporteur — que les efforts énergiques, persévérants, couronnés de succès de nos voisins leur ont procuré une flotte qui est appelée à jouer un rôle important dans l'avenir.

Pendant que ces flottes s'accroissaient d'année en année et que les budgets de nos voisins augmentaient peu à peu jusqu'au point de devenir à peu près égaux aux nôtres, la France, après 1870, écrasée par les charges qui pesaient sur elle, crut pendant un certain nombre d'années pouvoir distraire du budget de la marine des sommes assez considérables puisqu'elles se chiffraient par 40 ou 50 millions.

M. de Mahy. C'est bien vrai!

M. le ministre de la marine. C'est alors que nous vîmes ces budgets de 121 millions en 1872, 129 millions en 1873, 130 à 140 millions en 1878. (*Bruit.*)

M. de Mahy. Ce sont là des vérités qu'on ne saurait trop faire entendre à la Chambre et au pays.

Je vous demande pardon de vous interrompre, monsieur le ministre; mais j'ai entendu dans votre discours des choses que je trouve excellentes, et il en est d'autres qui ne sont pas parvenues jusqu'à moi.

Je vous supplie donc d'élever la voix ou d'attendre que le silence soit complètement rétabli, parce que, encore une fois, il est nécessaire que ces choses soient connues. (*Très bien! très bien!*)

M. le ministre. En ce qui me concerne, je vais m'efforcer d'élever la voix dans la mesure de mes forces; mais je demande aussi à la Chambre de vouloir bien m'accorder sa bienveillante attention. (*Parlez! parlez!*)

Je disais, messieurs, que pendant plusieurs années les budgets de la marine ont été réduits annuellement de 40 à 50 millions, et qu'ils ont été ramenés à 121, 129 et 130 millions jusqu'en 1878. Si l'on en déduit les dépenses obligatoires que j'énumérais tout à l'heure, il ne restait pour la reconstitution de notre flotte que des ressources absolument insuffisantes au moment même où les navires en fer et en acier commençaient à remplacer les bâtiments en bois et où il eût été d'autant plus nécessaire de donner une impulsion vigoureuse aux constructions neuves.

En 1878 et les années suivantes, ces crédits s'élevaient peu à peu, surtout pendant l'expédition du Tonkin et cette glorieuse campagne de Chine qui montra une fois de plus le courage et la valeur de nos marins et illustra le nom de Courbet.

C'est de cette époque que date la construction d'un certain nombre de nos types le mieux réussis.

Mais les réparations qui furent la conséquence de cette campagne absorbèrent pendant quelque temps une grande partie des forces productives de nos arsenaux au détriment de nos constructions neuves.

De là des retards très regrettables. Le travail de réfection dont je parle coïncida malheureusement avec une réduction peut-être excessive du nombre des ouvriers dans les arsenaux.

De même, l'industrie privée, après 1870, reçut des commandes, en très petit nombre. Elle ne put pas s'outiller comme elle l'est aujourd'hui et elle fit subir, elle aussi, à la marine quelques retards dans la livraison des commandes qui lui avaient été faites.

Depuis lors, l'industrie a fait des progrès considérables, et je m'en félicite. Aujourd'hui, elle fournit des navires qui sont appréciés dans le monde entier et elle s'est mise en mesure, malgré les difficultés qu'elle éprouve encore à se procurer certaines matières, de donner satisfaction dans les délais fixés aux nombreuses commandes qui lui ont été faites cette année.

Il en est de même dans les arsenaux. Les instructions données depuis quelque temps aux préfets maritimes ont déjà porté leurs fruits.

Amélioration de la comptabilité des magasins et de la comptabilité des travaux développement très considérable et très avantageux du travail à la tâche, achat à l'industrie d'un grand nombre d'objets confectionnés jusqu'à présent dans les arsenaux, diminution du nombre d'ouvriers employés à ces confections et aux réparations et augmentation correspondante du nombre d'ouvriers employés aux constructions neuves, telles sont les mesures que j'ai déjà prises et qui abrégeront certainement la durée de construction de nos bâtiments.

C'est ainsi que le *Brennus*, le seul cuirassé d'escadre que nous ayons en ce moment en chantier, dont les premières pièces ont été montées sur cale en 1889, sera lancé en 1892 et pourra commencer ses essais l'année suivante. La période de construction et d'armement de nos croiseurs, qui était de cinq ou six ans autrefois, variera désormais entre deux et quatre années, suivant les dimensions et les types.

C'est là, messieurs, une nécessité impérieuse, urgente, sur laquelle l'honorable rapporteur a grandement raison d'insister et à laquelle le département de la marine ne saurait plus se soustraire.

Une autre cause du retard apporté dans la construction a son origine dans les hésitations, je pourrais dire dans les contradictions, qui se sont révélées trop souvent, pendant cette période de dix-neuf années, dans le plan de notre flotte de guerre.

Autrefois, nous n'avions qu'un type, le vaisseau de ligne, variable dans ses dimensions, mais à peu près invariable comme modèle.

Les bâtiments destinés aux mers lointaines, frégates, corvettes, bricks, n'étaient eux-mêmes que des réductions de ce type. Mais, depuis vingt ans, les progrès de l'artillerie, les transformations successives et incessantes de nos unités de combat, la variété de leurs formes et des appareils moteurs ont laissé le champ libre à toutes les combinaisons et même aux utopies les plus dangereuses.

Le vaisseau de ligne a disparu. Les cuirassés d'escadre, les garde-côtes cuirassés, les canonnières, les croiseurs, les éclaireurs, les torpilleurs et bateaux-canons ont eu successivement leurs adhérents aussi convaincus qu'exclusifs.

De là des changements d'orientation très regrettables qui ont entraîné des retards dans nos constructions et dans la reconstitution de notre flotte. Les plus hardis ont été jusqu'à prétendre que tout ce que nous avions n'avait plus aucune valeur, qu'il fallait reconstituer la flotte d'une seule pièce et dépenser des centaines de millions pour réaliser leur idéal d'aujourd'hui, qui, demain peut-être, ne répondra plus aux aspirations des novateurs.

Messieurs, il y a quelques jours, à la tribune du Parlement italien, un amiral éminent faisait allusion à cet état d'esprit dont, heureusement, paraît-il, nous n'avons pas le monopole en France. Après avoir démontré qu'une puissance maritime qui n'aurait pas à sa disposition des bâtiments de toutes catégories ne pourrait en aucun cas prétendre jouer sur mer un rôle prépondérant, après avoir prouvé, par exemple, que de la construction des torpilleurs découlait nécessairement l'obligation de construire des croiseurs et des cuirassés, l'amiral Morin, parlant au nom du Gouvernement, s'exprimait en ces termes :

« Il faut accepter le principe d'une flotte composée de navires de types différents, telle que celle que nous préparons; non parce que cette flotte aura toujours en elle-même le caractère le mieux approprié à une action quelconque, mais parce que, dans la pratique, on est obligé de reconnaître qu'elle répond le mieux à un assemblage de circonstances que nous devons subir, et qu'elle est la conséquence forcée d'un enchaînement de faits inéluctables.

« Pendant la construction d'un navire, qui demande toujours plusieurs années, la science marche et de nouveaux types sont admis comme les meilleurs, alors que celui-ci est à peine achevé. Ce serait la plus étrange aberration que de penser pouvoir combattre avec une flotte composée seulement des types les plus perfectionnés. »

Et un peu plus loin :

« Restons donc dans la voie où nous nous sommes engagés; continuons à construire des navires de types différents, et efforçons-nous de faire que, chacun dans son genre, il soit le meilleur possible; mais

gardons-nous avec soin de cette tendance périlleuse à négliger le bien certain pour le mieux d'une réalisation douteuse. »

Ce sont là des principes qui sont admis par toutes les puissances maritimes et dont nous ne devons pas nous départir si nous ne voulons pas nous exposer aux plus cruelles déceptions.

Donner à nos officiers et à nos états-majors l'instruction, l'esprit de discipline; leur inspirer cette confiance en eux-mêmes et en leurs chefs qui enfante des prodiges; les pénétrer de cette idée que, s'il est préférable sans doute de combattre avec les engins les plus nouveaux, l'audace, l'énergie, le sang-froid, seront toujours, en définitive, les principaux facteurs de nos victoires futures; suivre attentivement les progrès de la science, se les approprier, si on le peut, avant les marines rivales, mais éviter tout parti pris, tout emballement, permettez-moi l'expression, qui pourrait être fatal; rester étranger aux débats portés devant le public, le plus souvent dans un intérêt personnel; s'appliquer de tout son cœur et avec toutes ses forces à compléter graduellement, mais aussi promptement que possible, l'assortiment de nos bâtiments de combat au moyen de types de plus en plus perfectionnés et suivant un programme établi par les hommes de mer les plus compétents, telle est la voie qui me paraît la plus profitable au pays, celle que je me suis tracée et dont je ne dévierai pas, quoi qu'il arrive. (*Applaudissements.*)

C'est dans ce but que j'ai créé le conseil supérieur de la marine, qui a été si fortement critiqué hier par l'honorable amiral Vallon.

J'ai choisi, pour le former, les vice-amiraux qui, le jour de la déclaration de guerre, auront les premières initiatives et la responsabilité. Ce conseil est présidé par le ministre.

On lui a reproché de ne pas être permanent. Il est toujours à la portée du ministre, qui l'appelle au moins deux fois par an et chaque fois qu'il le juge nécessaire.

S'inspirant de la nouvelle tactique navale, ces hommes de mer éprouvés, parmi lesquels la Chambre me permettra de lui rappeler le nom de Dupetit-Thouars parce qu'il prenait part à nos travaux avec cette ardeur patriotique qui le consumait et qui nous l'a ravi avant l'heure (*Très bien! très bien!*), ces hommes de mer éprouvés, dis-je, ont établi et dressé le programme de la flotte telle qu'elle doit être constituée pour répondre, au moment voulu, à ce que le pays attend d'elle.

Ce programme sera probablement plusieurs fois modifié dans certains de ses détails par le conseil supérieur lui-même; mais il repose sur des bases rationnelles, sur des bases scientifiques; de telle sorte que la proportion des unités de combat, dont l'ensemble doit former notre armée navale, ne sera pas exposée à l'arbitraire et à ces changements d'orientation dont je parlais tout à l'heure. Les forces vives de notre marine ne seront pas à la merci d'une volonté unique, animée sans doute des meilleures intentions, mais qui, entraînée par une fausse conception de ce que sera la guerre future, pourrait tout remettre en question et arrêter d'une manière peut-être irrémédiable la marche régulière en avant. Rappelons-nous, messieurs, que les autres puissances ne s'arrêtent pas! (*Très bien! très bien!*)

C'est en exécution de ce programme que, depuis mon arrivée aux affaires, j'ai préparé les projets qui sont contenus dans les annexes du budget de 1891.

Le conseil supérieur a pris comme point de départ le nombre actuel de nos cuirassés d'escadre actuellement en service ou qui vont y être mis prochainement, c'est-à-dire de nos bâtiments de ligne, de ceux qui, en définitive, décideront du premier combat naval et de l'empire de la mer.

Il a notamment insisté sur ce point qu'il est urgent, nécessaire, de remplacer le plus tôt possible ceux de ces bâtiments qui sont tout à fait usés, d'une vitesse fort inférieure et qui, construits en bois, sont plus exposés au risque d'incendie pendant l'action. C'est en se basant sur les proportions fixées par le conseil supérieur qu'il a été prévu sur les crédits demandés au Parlement et approuvés par la commission du budget :

3 croiseurs protégés de 1re classe;
3 croiseurs de 2e classe;
1 croiseur-torpilleur;
2 éclaireurs-torpilleurs;
13 torpilleurs de haute mer;
25 torpilleurs de la défense mobile.

L'industrie privée a été chargée de la plus grande partie de ces constructions. Comme je le disais en commençant, je compte qu'elle ne fera éprouver aucun retard à la marine, et j'ai prévu pour les différents chapitres les crédits nécessaires aux travaux qu'elle pourra exécuter pendant le cours de l'exercice 1891.

L'impulsion vigoureuse et continue donnée à nos constructions neuves ne doit pas nous entraîner à la création d'un budget extraordinaire, dont les dangers ont été signalés, à plusieurs reprises, par nos divers rapporteurs et notamment par l'honorable M. Ménard-Dorian; mais la Chambre doit reconnaître qu'il est indispensable, pendant plusieurs années, de doter suffisamment les chapitres qui se rapportent aux constructions neuves, de manière à ne pas mettre d'entrave à cette impulsion dont je parlais tout à l'heure.

M. de Mahy. Très bien! très bien!

M. le ministre. Sur ce point, toute défaillance pourrait avoir des conséquences graves.

M. de Mahy. C'est la vérité!

M. le ministre. De son côté, le ministre a un devoir : celui de faire tout son possible pour réduire, dans une juste mesure, les crédits qui se rapportent aux frais généraux...

M. Paul Deschanel. Je demande la parole.

M. le ministre. ... à certains approvisionnements, et les dépenses d'entretien dans les ports et dans les établissements hors des ports. Je suis entré très résolument dans cette voie : sur le budget qui avait été déposé par mon prédécesseur, j'ai proposé ou accepté de faire, sur les indications de la commission, 12 millions d'économies.

L'état comparatif du budget de l'année dernière et de celui que je soumets à la Chambre, d'accord avec la commission du budget, montre les résultats que j'ai déjà obtenus.

Il ressort, en effet, de cet état une réduction de 744,700 fr. sur le chapitre 10 (Salaires pour l'entretien et l'approvisionnement de la flotte), de 3,700,000 fr. sur le chapitre 19 (Approvisionnement de la flotte, achat pour l'entretien et le service courant), de 1,240,816 fr. sur l'outillage et le service général des ports, sans parler de diminutions de moindre importance sur les différents chapitres. Ces diminutions représentent 20 à 30 p. 100 des crédits proposés. Il serait, je crois, difficile de faire plus en si peu de temps; mais les améliorations, les réformes que nous poursuivons tous, doivent pour aboutir être conduites avec autant de méthode et de prudence que de fermeté. Celles qui ont été signalées par l'orateur qui m'a précédé à cette tribune dans la séance d'hier sont nombreuses sans doute; je ne les crois pas toutes également pratiques. Il en est cependant quelques-unes que j'ai déjà adoptées, et j'ai à m'excuser auprès de la Chambre d'avoir interrompu à diverses reprises l'orateur pour lui en faire l'observation.

L'honorable amiral Vallon a présenté une série de réductions, dont il a évalué le montant à des sommes qui n'ont peut-être pas paru suffisamment justifiées à la Chambre, et il a proposé de porter ces réductions, déjà considérées comme acquises, sur les chapitres intéressant le personnel combattant et les forces vives de notre marine.

Vous me permettrez, messieurs, de répondre aussi brièvement que possible aux observations présentées par l'amiral Vallon.

Mon honorable contradicteur s'est occupé d'abord de la question de la spécialisation des ports et a indiqué qu'il en résulterait une diminution de dépenses de 3 millions du jour où cette réforme serait entrée dans le domaine des faits.

Messieurs, la question de la spécialisation des ports n'est pas née d'aujourd'hui; il y a longtemps que l'on s'en occupe, et je dois dire qu'elle a été l'une de mes principales préoccupations lors de mon entrée au ministère. Elle a été examinée sous un double point de vue par la commission mixte qui fut réunie, en 1878, à la suite du rapport de l'honorable M. Lamy.

A cette époque, en effet, on s'est beaucoup occupé non seulement de la spécialisation, mais encore de la suppression de certains ports.

La commission mixte a étudié ces questions pendant quatre années consécutives; elle se composait, comme vous le savez, de membres du Parlement, de membres de la marine et du conseil d'Etat, enfin de toutes les lumières qu'on avait pu réunir pour élucider cet important et grave problème.

Elle est arrivée à des conclusions que je demande la permission d'indiquer. Voici celle qui est relative à la suppression des ports.

M. le capitaine de vaisseau Gougeard — qui faisait partie de cette commission — a proposé la résolution suivante :

« Dans l'état actuel de la marine et du pays, la délégation estime que, tout en développant chacun des ports dans la voie que leur assigne leur position géographique et militaire, il n'est pas opportun d'apporter de changements dans leur état présent. »

En d'autres termes, la suppression des ports fut repoussée par la commission, sur la proposition de l'honorable M. Gougeard.

La question de la spécialisation fut beaucoup plus discutée, et, néanmoins, après une longue discussion, il faut le dire, elle fut résolue de la manière suivante.

C'est l'amiral de Gueydon qui proposa de voter sur la dixième résolution :

« Que le service sédentaire des constructions neuves et des radoubs, débarrassé de toutes les charges et de tous les dérangements que lui occasionnait sa participation aux travaux des bâtiments livrés au service actif de la flotte, a conquis une telle indépendance d'allures que l'on peut se dispenser de spécialiser les ports et qu'il y a avantage à conserver chacun d'eux dans la situation qu'il possède actuellement, c'est-à-dire lui laisser la possibilité de concourir aux armements et aux désarmements qui procurent au personnel sédentaire des constructions neuves des renseignements précieux sur les qualités et les défauts qu'a révélés le séjour à la mer des bâtiments;

« Que, conséquemment, il y a lieu de renoncer à toute idée de spécialiser les ports; chacun d'eux doit rester port de construction, de réparation et d'armement, mais dans des mesures différentes en rapport avec leur importance militaire. » (*Très bien! très bien! sur divers bancs.*)

Voilà les conclusions de la commission.

Eh bien, je ne vous le cache pas, ce n'est pas exactement la mienne. (*Très bien! très bien!*) Je crois qu'il y a des modifications à apporter dans l'organisation des arsenaux; mais j'estime aussi que cette question est excessivement compliquée et très difficile à résoudre; je crois qu'elle touche à des intérêts très respectables et que, par conséquent, il faut, comme je le disais tout à l'heure, agir avec autant de prudence et de méthode que de fermeté.

M. Paul Deschanel. Mais il faut agir!

M. le comte de Douville-Maillefeu. C'est cela! Très bien!

M. le ministre. Et voici quelles sont mes idées à cet égard.

La question a pris une autre tournure, je le reconnais, depuis que la discussion a été portée devant la Chambre; mais ne croyez pas que, durant ces dix mois pendant lesquels j'ai travaillé constamment pour le bien de mon pays et pour l'honneur de la marine, j'aie négligé cette question si importante au point de vue de notre budget. Je l'ai étudiée sous toutes ses faces, je me suis heurté à toutes ses difficultés, et je me suis convaincu que nous ne pouvions la résoudre qu'avec le concours du Parlement. (*Très bien! très bien!*)

Je suis persuadé que nous pourrons trouver le moyen de spécialiser les ports sans nuire aux intérêts respectables que je citais tout à l'heure; il y a lieu d'envisager la question sous plusieurs faces; l'une d'elles, dont j'ai entretenu bien souvent notre honorable rapporteur, consiste à examiner s'il n'y aurait pas lieu de supprimer un établissement hors des ports, situé à l'intérieur, et de transporter son outillage dans un port de guerre, de manière à augmenter son activité au point de vue de la construction, de l'armement et de la réparation des bâtiments de la flotte.

Je me demande encore si cette combinaison ne serait pas la meilleure, à la condition de trouver une industrie qui prendrait la succession de l'établissement à abandonner.

Cette question a déjà été étudiée à fond et je mettrai tous les documents nécessaires à la disposition de la commission parlementaire, si vous jugez utile d'en nommer une, non pas pour contrarier mes efforts, mais pour me donner l'appui dont j'ai besoin pour arriver à une solution satisfaisante; vous pouvez compter dans ce but sur le concours de toute l'administration de la marine, qu'on vous a représentée comme routinière; elle ne demande pas mieux que de réaliser tous les progrès et que de s'associer dans cette voie au Parlement et à la commission parlementaire que je vous invite moi-même à nommer. (*Très bien! très bien!*)

Messieurs, j'ai indiqué que la suppression des ports était impossible; et il faut là-dessus que je m'explique très catégoriquement. Nous avons cinq ports militaires qui sont disséminés sur trois mers différentes: la Manche, l'Océan et la Méditerranée. Savez-vous combien l'Angleterre compte de ports militaires sur une étendue de côtes infiniment moindre, qui ne sont séparées par aucune solution de continuité? L'Angleterre compte, comme nous, cinq ports militaires; ce sont les suivants: Chatham, Portsmouth, Devonport, Sheerness, Pembroke.

Elle a de plus des dépôts d'approvisionnement dans les ports de Deptford, Haulbowline et Portland, et des dépôts de vivres à Plymouth, Deptford, Gaspord et Haulbowline. Vous voyez donc que l'Angleterre, qui a des ateliers immenses, qui est, on peut le dire, la mieux outillée du monde pour la construction des bâtiments, n'en a pas moins cinq ports militaires où elle construit des navires.

C'est qu'en ce moment, la construction a pris un rôle qui devient de plus en plus important; c'est qu'aujourd'hui il existe une émulation redoutable entre les diverses puissances pour augmenter le nombre de leurs unités de combat et c'est en cela que les tableaux présentés par l'honorable M. Gerville-Réache sont si instructifs.

Savez-vous ce qui se passe actuellement en Angleterre? Les Chambres ont voté un crédit supérieur à 700 millions pour construire un assortiment de navires de combat parmi lesquels je me bornerai à citer 14 cuirassés d'escadre, dont 8 de plus de 14,000 tonneaux. L'Italie, qui augmente ses forces maritimes dans des proportions considérables, a également construit des navires cuirassés de très grande puissance et de très fortes dimensions, des navires de 14,000 tonneaux, tels que le *Umberto* et la *Sardegna*; elle en a encore d'autres en chantier.

C'est cette question qui a été apportée à la tribune par l'amiral Vallon, et je suis heureux de me trouver cette fois de son avis; oui, il est exact que la France n'a pas suivi cette voie; oui, il est exact que nous n'avons pas cru — et je parle ici toujours d'après l'avis du conseil supérieur — devoir arriver jusqu'à ces navires d'un déplacement de 14,000 tonnes qui représentent une valeur de 30 millions par unité de combat. Nous avons pensé que des navires inférieurs à 12,000 tonnes, montés par un personnel d'élite comme le nôtre, étaient suffisants pour faire face à des navires cuirassés de plus grande dimension.

Pour arriver à diminuer le tonnage de nos cuirassés, nous sommes entrés dans une voie nouvelle. Car je ne sais si c'est moi qui ai précédé l'amiral Vallon ou si c'est l'amiral Vallon qui m'a précédé dans les décisions qui ont été prises. Il m'a accusé hier de ne pas lui communiquer ce que je faisais. Je pourrais lui répondre que c'est parce qu'il ne me l'a pas demandé. Mais je suis très heureux de ne pas lui avoir communiqué mes projets; j'espère, en effet, qu'il ne voudra pas critiquer les réformes qu'il a indiquées, lorsque je les aurai accomplies; tandis que toutes celles que j'ai réalisées et qui sont arrivées à sa connaissance n'ont pas trouvé grâce devant ses yeux. (*Sourires au centre.*)

Le conseil supérieur a décidé que les canons d'un poids énorme — car il y en a qui pèsent jusqu'à 100, 110 et même 120 tonnes, — ne seraient plus employés sur nos bâtiments. Il faut un temps considérable pour charger ces pièces; il s'écoule quelquefois dix minutes entre le tir de chaque coup de canon.

Or, il est certain qu'avec les nouveaux bâtiments les croisements des escadres se feront avec une rapidité vertigineuse, et qu'il faut surtout pouvoir tirer, dans un temps relativement court, le plus grand nombre de coups possible; l'artillerie à tir rapide jouera donc le rôle principal dans les futures guerres navales. Nous avons dû renoncer même au canon de 34 centimètres, parce que nous avons pensé que la diminution du calibre pouvait coïncider avec une augmentation de la vitesse initiale du projectile.

Aujourd'hui nous ne sommes pas arrivés aux 800, 900 et même 1,000 mètres qu'espérait pour les canons de l'avenir l'amiral Vallon.

M. l'amiral Vallon. J'ai parlé de 880 mètres.

M. le ministre. Nous sommes arrivés à des vitesses qui dépassent 700 mètres; nous avons calculé que grâce à elles nous pouvions percer les cuirasses actuelles à 2,000 mètres avec les canons de 30 qui armeront les bâtiments que nous mettons en chantier. Cette puissance nous a paru suffisante; c'est ainsi que nous avons pu diminuer le déplacement de nos navires, au grand avantage du rayon de giration et même jusqu'à un certain point de la vitesse. Ces bâtiments fileront 18 nœuds au tirage ordinaire, c'est-à-dire qu'ils auront une vitesse au moins égale à celle des bâtiments des autres puissances. Je crois que c'est là ce que désirait l'amiral Vallon.

Mon honorable contradicteur a fait plusieurs critiques, quelquefois un peu amères, de l'organisation de nos arsenaux, de leur comptabilité; je ne les relèverai pas toutes.

Vous me permettrez pourtant de répondre à quelques-unes,

L'amiral Vallon a critiqué le système de réserve de la flotte adopté par la marine française. Vous savez que les bâtiments de la flotte sont, soit armés, soit placés en 1re, 2e ou 3e catégorie de réserve. L'amiral Vallon nous a dit, je crois, que les bâtiments de réserve de 2e catégorie mettraient trois mois pour être armés en cas de guerre.

M. l'amiral Vallon. J'ai dit « trois mois avant de pouvoir se présenter devant l'ennemi », ce qui est bien différent.

M. le ministre. Eh bien, c'est là une assertion que tous les hommes de mer seront unanimes à ne pas accepter. Nous en avons fait l'expérience dans ces derniers temps.

Vous savez que j'ai envoyé l'escadre de la Méditerranée dans l'Océan rejoindre la division navale de la Manche, au grand profit de l'instruction de nos officiers et de nos équipages. J'ai profité de la circonstance, avec l'autorisation de la commission du budget, pour mobiliser un certain nombre de nos bâtiments de 2e catégorie. Il n'y en a pas un qui n'ait été prêt à prendre la mer avant le quatrième jour. L'amiral Vallon croit-il qu'il faille trois mois pour mettre au courant de leur service des hommes qui, sortant de nos écoles de spécialités, écoles qu'il a critiquées hier dans une certaine mesure, savent déjà ce qu'ils ont à faire le jour même de leur embarquement. Croyez-vous que nos torpilleurs, nos canonniers, nos gabiers, qui, quoi qu'en ait dit M. l'amiral Vallon, sont nécessaires à bord des bâtiments de combat, mettront trois mois à être au courant de leurs fonctions à bord?

Certainement non. Ces bâtiments de 2e catégorie seront prêts à prendre la mer et à se battre dans les huit jours.

M. l'amiral Vallon. Ce n'était pas l'opinion de l'amiral Dupetit-Thouars.

M. le ministre. Je vous demande pardon! Je connais bien son opinion, puisqu'il faisait partie du conseil supérieur. J'en parle d'autant plus à mon aise, que c'est moi qui aurai créé l'escadre de 1re catégorie de réserve. (*Très bien! très bien!*)

Je suis donc complètement impartial dans la question; j'ai prévu au budget, pour la première fois, une division de bâtiments en réserve; j'espère, avec des économies réalisées ailleurs, pouvoir transformer dès l'année prochaine cette division en une escadre de seconde ligne, en une escadre de 1re catégorie, c'est-à-dire en une escadre de bâtiments ayant absolument tout leur matériel à bord, tous leurs mécaniciens, toute leur maistrance, la plus grande partie de leurs équipages, presque tous leurs brevetés et une partie des hommes de pont. Dans ces conditions, la nouvelle escadre pourra en vingt-quatre heures se mettre en ligne avec l'escadre d'évolution, et doublera ainsi les forces dont nous disposons en ce moment. (*Très bien! très bien! sur divers bancs.*)

Ces réformes, il serait malséant de m'en attribuer à la tribune toute l'initiative: il y a longtemps qu'elles étaient étudiées; mais enfin j'ai eu quelque mérite à les mettre en pratique, et ce mérite je le dois à

la commission du budget, qui m'a accordé sur le chapitre 2 les crédits qui m'étaient nécessaires dans ce but; je saisis cette occasion pour en remercier l'honorable rapporteur, qui m'a soutenu dans cette laborieuse campagne. (*Très bien! très bien!*)

Messieurs, l'honorable amiral Vallon a formulé des critiques, je dirai même des accusations pénibles pour la marine, au sujet de la construction du *Magenta*. Il nous a dit que le nombre des journées qui avaient été prévues pour ce cuirassé ne lui avaient pas été appliquées, et il a semblé croire que ces journées avaient été portées quand même au titre de sa construction. M. l'amiral Vallon ne s'est sans doute pas aperçu que ce n'était pas l'administration de la marine qu'il critiquait à cette occasion, mais la commission des comptes présidée par l'honorable M. Gerville-Réache. Elle a précisément pour mission d'étudier d'une façon toute particulière cette question, et j'ajoute qu'elle s'acquitte de sa tâche avec un dévouement et une conscience qui ne méritent que des éloges. (*Très bien! très bien!*)

M. l'amiral Vallon. Cette commission a-t-elle déjà fonctionné ?

M. le ministre. Certainement, elle fonctionne; elle fonctionne depuis un an — je puis même dire depuis trois ans en réalité.— Je regrette que vous ayez quitté la marine si tôt et d'une façon si prématurée (*Sourires*); sans quoi vous sauriez que c'est en 1887, sur mon instigation, alors que j'étais pour la première fois ministre de la marine, qu'a été instituée une commission dont le président était déjà M. Gerville-Réache, et qu'on appelait, je crois, la commission des magasins, la commission des comptes du matériel de la marine. Cette commission, dont vous avez beaucoup critiqué les œuvres, est devenue plus tard la commission de la comptabilité des travaux, qui, je le répète, est chargée de vérifier les comptes de nos constructions.

Puisque l'honorable rapportenr est à son banc, je lui rappellerai que, il y a quelques mois à peine, j'ai fait transporter au ministère, sur sa demande, des ballots de pièces de comptabilité de divers ports, se rapportant aux constructions neuves.

Un rapport de cette commission, qui m'est heureusement parvenu ce matin, non pas pour les besoins de la cause, m'a été adressé par l'honorable M. Gerville-Réache; il fait ressortir que si on a enlevé un certain nombre de journées au *Magenta*, ce n'était pas pour les porter sur un autre chapitre ou pour les escamoter.

M. l'amiral Vallon. Non! non!

M. le ministre. Ni l'une ni l'autre de ces suppositions n'était possible.

S'il n'est pas permis au ministre de la marine — j'ai eu le tort de le dire, hier, dans une interruption — de détourner du chapitre 9 (Salaires pour constructions neuves) une partie des crédits qui y sont inscrits, il a le droit de se mouvoir dans ce chapitre. Et comme il se rapporte à un certain nombre de constructions neuves, le ministre a eu parfaitement le droit de diminuer le nombre des journées attribuées au *Magenta*, dans des prévisions toujours hypothétiques, pour les reporter sur tel ou tel autre navire.

C'est ce qui est arrivé. Je ne le savais pas hier. Mon prédécesseur a pensé qu'il y avait lieu d'augmenter le nombre des journées appliquées à un croiseur, le *Davout*, dont la construction est d'autant plus pressée, que ce navire nous servira de modèle pour un certain nombre de croiseurs du même type, dont cinq sont déjà en chantier.

Pour arriver à ce résultat, le ministre a donné l'ordre de réduire le nombre de journées d'ouvriers prévues pour le *Magenta* et de les appliquer au *Davout*. Le fait est relaté dans le rapport de la commission présidée par l'honorable M. Gerville-Réache : on y trouve, en effet, au tableau des journées qui ont été attribuées à chacun des navires en construction pour 1889, inséré dans ce rapport, qu'il en était prévu 260,000 pour le *Magenta* et qu'on ne lui en a appliqué que 166,000. Mais, en revanche, sur le *Davout* qui n'était porté que comme devant absorber 138,000 journées, on en a appliqué 217,000. Voilà l'explication de la différence signalée : l'opération est parfaitement régulière, et je suis très étonné qu'une observation ait été présentée hier à ce sujet.

L'honorable amiral Vallon a critiqué l'organisation du conseil supérieur de la marine. Je demanderai à la Chambre la permission d'être libre de choisir de la manière qui me paraît la plus utile au pays les conseils qui doivent m'éclairer et me donner la force nécessaire pour accomplir la tâche qui m'est confiée. M. l'amiral Vallon demande un conseil supérieur responsable, c'est-à-dire l'anonymat dans la direction de la défense. Mais ce serait absolument contraire à toutes les règles : ce serait la désorganisation de la défense du pays! Oui, j'ai créé un conseil supérieur, je suis scrupuleusement ses décisions lorsqu'elles ont été élaborées avec moi et que j'y ai donné mon consentement.

Mais je ne puis admettre qu'on enlève au ministre la responsabilité pour la donner à un conseil quel qu'il soit. Le ministre qui accepterait un pareil rôle, messieurs, serait indigne de parler devant vous.

L'amiral Vallon se plaint de ce que, lorsqu'il était commandant d'une force navale, il a constaté la mauvaise tenue d'un registre, du carnet de cambuse. C'est contre lui-même qu'il devrait porter sa plainte, puisqu'ayant inspecté ce bâtiment il n'a pas fait de rapport au ministre qui certainement aurait immédiatement puni le coupable (*Très bien! très bien!*) Mais vous pouvez apporter devant la Chambre la copie des feuilles de ce carnet de cambuse, et la Chambre verra qu'il est réglementaire de mentionner sur ce registre les retenues opérées aux distributions pour les rationnaires absents à un titre quelconque; le modèle que voici le prouve.

Tout y est prévu, et si le carnet n'a pas été bien tenu, c'est la faute d'une individualité quelconque. Mais enfin peut-on rendre l'administration de la marine responsable des fautes d'un commis subalterne? (*Très bien! très bien!*)

L'amiral Vallon s'est plaint de ce que dans les adjudications on déclarât invariablement adjudicataire, lorsqu'il remplit les conditions exigées, le soumissionnaire qui a fait l'offre la plus avantageuse; il m'a accusé de réserver les fournitures à celui qui demande le prix le plus bas. Mais ici je ne puis m'empêcher de m'écrier : C'est la loi! Si vous la trouvez mal faite, modifiez-la; mais tant qu'elle subsistera, tant qu'elle sera en vigueur, je serais coupable si je la modifiais de ma propre autorité. L'amiral Vallon a répondu : « Cela ne fait rien! » Mais si, cela fait beaucoup, la loi! (*On rit.*) La Chambre aurait le droit de me mettre en accusation si je modifiais la loi qu'elle a votée. Par conséquent, l'accusation qui est dirigée contre moi de ce chef est absolument injuste.

J'ajoute que si les souliers fournis par l'adjudicataire que je ne connais pas et que M. Vallon a nommé, si je ne me trompe, étaient mauvais, c'est non pas l'administration qui en est responsable, mais bien la commission de recette qui a été chargée de s'assurer de leur bonne qualité. Si on avait traité avec le soumissionnaire qui proposait le prix le plus élevé, la commission de recette aurait été également coupable si elle avait accepté une livraison inférieure faite par lui; car ce n'est pas du prix de l'adjudication que dépend la qualité des fournitures. Je crois qu'il n'est pas besoin d'insister sur ce point.

M. Leydet. Il faudrait fixer un minimum.

M. le ministre. M. l'amiral Vallon a prétendu qu'on ne revisait pas les prix officiels, comme le prescrit le décret du 23 novembre 1887; mais je tiens d'autant plus à l'exécution de ce décret que j'en suis le père, et vous savez qu'on a toujours un faible pour ses enfants. (*Sourires.*) Aussi lorsque l'amiral Vallon m'accusait d'envoyer circulaire sur circulaire pour détruire les effets de ce décret de 1887, je me demandais si véritablement j'avais perdu l'esprit ou s'il ne commettait pas une erreur énorme. J'ai envoyé en effet des circulaires, non pas pour détruire ou amoindrir l'exécution du décret de 1887, mais bien pour le faire exécuter avec plus de rapidité et pour l'interpréter. Il n'existe pas de décret, pas de loi pour lesquels un ministre ne soit obligé d'agir ainsi. Il y a donc là une erreur de la part de M. Vallon, qu'il me permette de le lui dire. Evidemment, il l'a commise sans mauvaise intention. (*Mouvements divers.*)

Il est certain que les derniers prix officiels datent du 1er janvier 1889, et des instructions ont été données à la date du 5 septembre 1890 pour leur revision; tous ceux qui s'écartent notablement de la moyenne des prix réels seront changés au 1er janvier 1891. Par conséquent, sur ce point, l'honorable amiral Vallon peut s'en rapporter à la vigilance de l'administration. Là encore il a commis une erreur, que je me permets de rectifier aujourd'hui.

M. l'amiral Vallon. Pourquoi ne pas tenir la comptabilité d'après les prix réels d'achat?

M. le ministre. Parce que le décret de 1887 ne l'a pas ordonné; le jour où la commission qui a été nommée et qui comprend, comme je le disais tout à l'heure, des députés et des sénateurs, qui est présidée par M. Gerville-Réache, qui compte des conseillers d'Etat, des membres de la cour des comptes, qui n'a certainement pas la grande autorité de l'amiral Vallon (*Sourires*), mais enfin qui a une certaine autorité relative, le jour, dis-je, où cette commission reconnaîtra qu'il y a intérêt à changer la règle actuelle, je ferai examiner la question. Mais tant qu'elle ne fera pas de propositions, je continuerai à suivre le système en vigueur; elle sait que je suis toujours disposé à réaliser les réformes, les progrès que l'on m'indique, lorsqu'il est possible de le faire.

M. l'amiral Vallon. C'est précisément une des réformes que j'ai indiquées comme nécessaires.

M. le ministre. Lorsqu'il y aura une place vacante dans la commission des comptes, je pourrai vous la proposer peut-être.

M. l'amiral Vallon. Je vous remercie, monsieur le ministre. Je suis persuadé que j'y tiendrai ma place comme un autre. (*Mouvements divers.*)

M. le ministre. S'il me fallait relever ici tout ce que l'amiral Vallon a avancé, je ne dirai pas d'erreurs, mais enfin d'affirmations qui ne sont pas exactement conformes à la réalité des faits, j'en aurais pour trop longtemps. Je vous demande la permission de passer sur beaucoup de celles que j'ai sous les yeux. Si quelque membre de la Chambre voulait s'éclairer sur un point spécial, j'aurais les moyens de lui répondre d'une façon péremptoire.

M. l'amiral Vallon. Pour ma part, je le désirerais beaucoup.

M. le ministre. L'amiral Vallon s'est

montré offensé lorsque je lui ai dit qu'il citait des faits qui n'étaient pas parfaitement exacts.

Il a répondu : « Ce ne sont pas des faits, ce sont des affirmations. » L'amiral Vallon a donc affirmé qu'en 1882, par suite de la suppression des quartiers d'inscription maritime, le nombre des sous-commissaires employés sur le littoral avait été augmenté de moitié.

M. l'amiral Vallon. J'ai dit : de 24.

M. le ministre. De 24, si vous voulez; je n'ai pas le texte sous les yeux. Je dirai, d'ailleurs, que j'ai eu le plaisir de lire le discours de M. l'amiral Vallon dans le compte rendu analytique de la séance, qui m'est parvenu plus tôt que le *Journal officiel*. Je l'ai lu ensuite dans le *Journal officiel* et j'ai eu le regret de constater quelques divergences dans les chiffres. J'ignore quel est le compte rendu qui a reproduit le plus fidèlement les chiffres cités par l'honorable amiral Vallon, si les chiffres auxquels je dois répondre sont ceux du compte rendu analytique ou ceux du *Journal officiel*. (*Mouvements divers.*)

M. l'amiral Vallon. Le *Journal officiel* me fait dire que j'ai reporté la défense du port de Cherbourg à 30 kilomètres au large. C'est là une erreur, mais je n'en ai pas relevé d'autres.

M. le ministre. Je fais cette observation pour le cas où je commettrais moi-même quelques erreurs.

Je disais, messieurs, que M. l'amiral Vallon a affirmé qu'en 1882, après la suppression des sous-quartiers, le nombre des sous-commissaires employés sur le littoral avait été augmenté de moitié; il me fait observer que ce n'est pas de moitié, mais de vingt-quatre. Peu importe, car le raisonnement reste exactement le même. Eh bien, l'amiral Vallon a commis ici encore une erreur : avant 1882, les centres maritimes étaient classés en quartiers et en sous-quartiers. Mais les sous-quartiers étaient dirigés par des sous-commissaires comme ils le sont encore aujourd'hui. Plus tard, on a pensé que, pour la rapidité de l'exécution des ordres, on devait centraliser directement tous ces quartiers, et alors on a fait disparaître le nom de sous-quartiers. Les officiers du commissariat placés à leur tête étaient obligés de passer par l'intermédiaire des quartiers pour correspondre par ricochet avec la préfecture maritime. Quand on en a fait des quartiers, cette cause de retard a disparu.

Non seulement on n'a pas augmenté le nombre des commissaires employés au service de l'inscription maritime, mais on l'a même depuis cette époque diminué de sept; j'ajoute que j'ai envoyé dans les divers quartiers des cinq arrondissements un officier de vaisseau pour en passer l'inspection. A la suite de cette inspection qui est à peu près terminée, on me propose la suppression de certains autres quartiers. Cette question est à l'étude.

Vous voyez, messieurs, que je suis entré dans la voie indiquée par M. le rapporteur de la commission du budget : partout où les quartiers ne seront pas absolument nécessaires, je n'hésiterai pas à les faire disparaître. C'est pour cela que j'ai accepté sur le chapitre 7 une réduction correspondant à un certain nombre d'officiers du commissariat à supprimer, que M. l'amiral Vallon vous rappelait tout à l'heure. Voilà donc encore une affirmation qui se trouve complètement erronée.

L'amiral Vallon a avancé que les magasins ne prennent pas en charge les matières que les bâtiments leur remettent. Il paraît supposer que, lorsque les bâtiments font des remises, les matières débarquées sont subtilisées, disparaissent et que personne ne les prend en charge. C'est là encore une erreur. Voici ce qui arrive. Les objets remis par les bâtiments sont d'abord portés à l'atelier, où on les examine. On voit ceux qui ne sont plus bons au service, on les déclasse; les autres sont réparés et renvoyés aux magasins. Mais l'atelier qui reçoit ces objets les prend en charge; une comptabilité parfaitement organisée constate ces mouvements de matériel, et cela en exécution des articles 107 et 135 de l'instruction du 10 novembre 1889. Que l'honorable amiral Vallon se rassure; il y a là une excellente organisation, et je déclare que je la maintiendrai tant que je serai au ministère.

J'ai encore bien des rectifications à faire; mais en voici une qui a bien son importance. L'amiral Vallon a critiqué le système des divisions; il a même, je crois, demandé la suppression de deux divisions, et il a tellement critiqué les autres que je me demande si, au fond, il ne désirait pas en supprimer davantage. Je crois qu'il a été peut-être retenu dans cette ardeur de suppression par le souvenir d'un rapport que, comme capitaine de vaisseau, il avait adressé au ministre de la marine. Il commandait alors une division, — je crois que c'était celle de Brest. Il a fait à ce moment un rapport très intéressant, très étendu, dans lequel il conclut au maintien intégral des divisions. (*Mouvements divers.*)

Mais je tiens à montrer à la Chambre que si l'honorable amiral Vallon était encore, pour l'honneur de la marine, dans le service actif, comme cela serait possible, il combattrait peut-être les résolutions du député Vallon. (*Sourires.*)

M. l'amiral Vallon. Je parlais alors de la division que je commandais.

M. le ministre. Voici, en effet, ce qu'il disait en 1886 — vous voyez, messieurs, que son rapport ne date pas de bien loin :

« Il n'y a que la division qui puisse recevoir les engagements, les rengagements, les levées d'inscrits, les appelés du recrutement, les réadmissions, pourvoir aux congédiements, expédier les retraites, proposer les secours, centraliser et expédier les contingents des écoles... »

M. l'amiral Vallon. C'est toujours mon avis !

M. le ministre. J'en suis bien aise ! (*On rit.*) « ...assurer le recrutement des élèves fourriers, musiciens, voiliers, etc. »

Et le capitaine de vaisseau Vallon ajoutait : « Il convient que les contingents soient envoyés quelques jours à l'avance à la division habituée à ces mouvements qu'il serait difficile d'assurer de la rade. »

C'est toujours mon avis, me dit l'honorable amiral Wallon. Eh bien, je m'étonne qu'il soit si surpris de ce qui s'est passé à Brest cette année pendant la mobilisation.

Il a déclaré qu'il y avait à la division de ce port, — c'est-à-dire il y a trois mois, — 2,761 hommes, et il s'est plaint amèrement de ce qu'il n'y en eût que 10 disponibles à l'embarquement.

M. l'amiral Vallon. Je n'y ai mis aucune amertume, monsieur le ministre.

M. le ministre. Je dirai alors : « Sans amertume... » (*On rit*), M. l'amiral Vallon déclare qu'à cette date il n'y avait que dix hommes disponibles.

D'abord, c'est une complète erreur. Il existe un état officiel que je soumettrai, s'il le désire, à l'honorable amiral Vallon, et qui établit qu'au 1er août 1890 il y avait non pas 10, mais 672 hommes disponibles, ce qui est fort différent.

Les 2,761 hommes qui figuraient sur la situation du 1er août étaient répartis comme suit :

Les cadres de la division comprenaient 410 hommes ; les malades, les non-valeurs, ceux dont la situation était à régulariser, étaient au nombre de 204. Les absents, les hommes en congé, dans les hôpitaux ou en prison et qui entraient cependant en ligne de compte dans l'effectif de la division, atteignaient le chiffre de 965, et les infirmiers celui de 72.

Voilà comment il y avait 2,761 hommes à Brest, sur le papier, bien entendu, alors qu'il n'y en avait que 672 disponibles.

M. l'amiral Vallon a donc encore, de ce chef, commis une nouvelle erreur, qu'il rectifiera, j'en suis sûr, lorsque je lui aurai soumis le document officiel que j'ai sous la main.

M. l'amiral Vallon. Après le départ de l'escadre, il n'est plus resté personne, et cette situation s'est prolongée au moins un mois.

M. le ministre. Mais alors il n'y avait plus 2,761 hommes. En remettant à l'escadre les 672 hommes disponibles, nous avons diminué d'autant l'effectif qui figurait sur les contrôles de la division ; et si j'ai fait cette remise de personnel à l'escadre, c'est parce que la commission du budget m'avait autorisé à compléter les effectifs des bâtiments qui la composaient. Par conséquent, il n'y a eu là qu'un acte très régulier de ma part, et dont personne ne peut me faire un grief. (*Très bien ! très bien !*)

L'amiral Vallon m'a reproché d'avoir supprimé les matelots torpilleurs et les chauffeurs torpilleurs.

M. l'amiral Vallon. Les mécaniciens torpilleurs.

M. le ministre. Je n'ai pas supprimé les chauffeurs-torpilleurs, mais j'ai voulu leur accorder les avantages auxquels ils n'avaient pas droit jusqu'à présent. Avec l'ancienne organisation, que se passait-il? Les chauffeurs-torpilleurs ne pouvaient pas avancer; il leur était très difficile de passer quartiers-maîtres. Il n'y a pas, à bord des torpilleurs, un nombre suffisant de matelots chauffeurs pour leur permettre d'obtenir un avancement; souvent il n'y en a qu'un sur les petits torpilleurs.

Qu'ai-je fait? J'ai voulu, d'une part, exciter leur émulation, et, de l'autre, les récompenser comme ils le méritent ; j'ai, en conséquence, décidé que les chauffeurs des bâtiments de l'escadre et les chauffeurs-torpilleurs ne feraient plus qu'une seule et même spécialité. En cela, je crois avoir eu parfaitement raison. Nous avons, en effet, aujourd'hui un si grand nombre de spécialités, comme l'amiral Vallon le faisait justement remarquer hier, que, chaque fois que nous pouvons le diminuer, nous agissons sagement.

Mais ces chauffeurs n'en sont pas moins tous des chauffeurs-torpilleurs; ils font un stage de trois mois à bord des torpilleurs et un stage de trois mois à bord des autres bâtiments ; puis ils passent soit sur les bâtiments de l'escadre, soit sur les torpilleurs, et ils ont ainsi droit à l'avancement qu'ils méritent.

M. l'amiral Vallon. J'ai parlé des mécaniciens-torpilleurs, et non pas des chauffeurs-torpilleurs. Du reste, cela a fort peu d'importance.

M. le ministre. Vous avez parlé des chauffeurs-torpilleurs; c'est pourquoi j'ai relevé votre observation.

Pour les mécaniciens-torpilleurs c'est la même chose. Nous leur permettons de rester quatre ans au service des torpilles ; mais nous voulons leur donner aussi l'avancement qu'ils méritent et les laisser se reposer de leurs fatigues. Ce n'est pas chose agréable que d'être mécanicien à bord d'un torpilleur pendant quatre ans de suite; nous donnons donc à ces mécaniciens la faculté de passer sur les bâtiments de l'escadre, où ils prennent un repos relatif et concourent à l'avancement avec tous les autres. En quoi cela a-t-il nui aux mécaniciens-torpilleurs? Est-ce que je n'ai pas fait tout

pour améliorer leur situation? Est-ce que je ne prévois pas cette année, au budget, une augmentation de dix-huit mécaniciens principaux?

Je me préoccupe de cette partie du personnel combattant, l'une des plus intéressantes, des plus laborieuses, et je n'ai besoin de l'impulsion de personne pour faire pour elle ce que je dois. (*Applaudissements.*)

Une des propositions de l'amiral Vallon tend à faire tenir par chapitre budgétaire la comptabilité du matériel en magasin. J'avoue qu'il m'est extrêmement difficile de répondre à cette proposition. L'honorable rapporteur de la commission du budget sait très bien que c'est par chapitre budgétaire que la comptabilité des matières est aujourd'hui tenue; je désirerais vivement que l'amiral Vallon expliquât sa réclamation.

L'honorable amiral a mis en doute la réalité de l'élimination des 34 millions de matériel démodé signalée par la note préliminaire du budget comme étant effectuée, et il m'a attribué ce document. A chacun ce qui lui est dû. Ce n'est pas moi qui ai rédigé cette note, c'est mon prédécesseur.

Le budget a été déposé en 1889, alors que je n'étais pas ministre, et ce qu'a affirmé le ministre qui m'a précédé est parfaitement exact.

On dit que les approvisionnements sont exagérés, que la transformation successive de notre matériel a accumulé dans nos arsenaux une grande quantité de matières dont il importe de se débarrasser le plus tôt possible. Nous sommes tous d'accord à cet égard. Le département prend les mesures les plus radicales pour arriver à se défaire de ce matériel, et à moins de le jeter à l'eau, il ne peut procéder autrement qu'il ne fait. J'ai moi-même, cette année, demandé à la commission du budget de m'autoriser à vendre, par l'intermédiaire de l'administration des domaines, une certaine quantité de ce matériel qu'il me sera facile de livrer à certaines compagnies afin de m'en débarrasser; j'ai prévu de ce chef une vente de plus de 3,500,000 fr.

Le ministre qui m'a précédé, et dont la loyauté ne peut être suspectée, je pense, par personne, a déclaré qu'en dix-huit mois les approvisionnements avaient diminué de 34 millions; à l'heure qu'il est, ils ont diminué de 38 millions. Est-ce que toutes les pièces comptables qui constatent cette situation seraient fausses, par hasard? Est-ce qu'une allégation ou seulement un doute pourrait atteindre l'honneur du signataire de la note? Je demande à l'amiral Vallon ce qu'il veut dire. Je crois qu'il a commis, là aussi, une erreur.

M. l'amiral Vallon. Soit, c'est une erreur.

M. le ministre. Mais, monsieur l'amiral, pour diriger contre la marine, contre son administration dévouée, laborieuse, des accusations aussi nombreuses, il me semble qu'on doit être sûr deux fois que ces accusations sont fondées avant de les porter à la tribune. (*Très bien! très bien!*)

M. l'amiral Vallon. Nous aurons des juges, monsieur le ministre.

M. le ministre. Pour moi, je n'ai qu'un juge, la Chambre des députés. (*Applaudissements.*)

Un membre à gauche. Et le Sénat!

M. l'amiral Vallon. Ce sont ceux que je demande!

M. le ministre. Je n'en supporte pas d'autre!

M. l'amiral Vallon a demandé la suppression des transports de l'Etat; il a manifesté le désir de voir les troupes, le matériel, transportés par des bâtiments affrétés. Je lui ferai remarquer que la marine est déjà entrée dans cette voie. Ainsi, autrefois, c'étaient des bâtiments de l'Etat qui faisaient tous les transports de la Cochinchine qui sont les plus importants; depuis 1887, les transports par bâtiments de l'Etat ont été réduits de moitié, et aujourd'hui ils alternent avec des navires de commerce. Mais serait-il prudent, comme le demandait l'amiral, de donner tous les transports au commerce, en détruisant les bâtiments qui nous restent, alors que nos malades et nos soldats anémiques sont logés dans des conditions de bien-être incontestablement supérieures sur nos grands transports, qui ont été construits spécialement pour ce service? C'est une question d'humanité. (*C'est vrai! — Très bien! sur divers bancs.*)

Tant que nous serons au Tonkin, non pas en état de guerre, mais obligés à des expéditions pénibles; tant que les maladies et l'anémie atteindront nos troupes, je crois qu'il convient de garder quelques-uns de ces vastes bâtiments-transports qui assurent à nos soldats une traversée relativement facile et qui sauvent peut-être un grand nombre d'entre eux. (*Marques d'assentiment.*)

Mais je reconnais qu'il n'y a plus lieu de construire de ces transports. Et c'est si bien mon intention que j'ai arrêté la construction du seul, du dernier qui restât en chantier, le *Pacifique*; il avait déjà quelques pièces montées sur cale; nous les utiliserons ailleurs; j'ai donné l'ordre que ces pièces fussent mises de côté pour permettre de commencer la construction d'un bâtiment de combat.

M. le comte de Douville-Maillefeu. Très bien!

M. le ministre. Il ne reste donc plus de ces transports en chantier; l'amiral Vallon peut être rassuré à cet égard. J'ajoute que ces navires ont une utilité incontestable au point de vue de l'instruction de nos chauffeurs; c'est la meilleure école que nous ayons pour ces agents. Les transports sont les seuls bâtiments qui fassent de longues traversées; nous avons remarqué que lorsque les mécaniciens et les chauffeurs débarquent de ces navires et viennent en escadre, ils composent un personnel d'élite. Dans tous les cas, je le répète, je suis complètement de l'avis de M. Vallon: je ne crois pas que les avantages que je viens d'énumérer puissent compenser la dépense considérable que nécessite la construction des transports.

L'amiral Vallon a encore demandé la réduction ou la suppression de certaines écoles de spécialités. Je puis dire — et je crois qu'il n'existe pas un seul homme de mer qui ne soit de mon avis — que les écoles de spécialités font la principale force de notre marine nationale. Ces écoles nous donnent des canonniers, des torpilleurs, des gabiers de premier ordre; elles font de nos apprentis marins des matelots de grande valeur.

C'est la *Bretagne* qui reçoit nos apprentis marins. M. l'amiral Vallon, sous prétexte d'une économie dont le chiffre serait bien moindre que celui qu'il a indiqué, demande que ces apprentis marins soient réunis à terre, dans les divisions sans doute, et envoyés directement à bord des diverses écoles. L'expérience a été faite. Les apprentis marins des ports du Nord sont les seuls qui soient embarqués à bord de la *Bretagne*, à Brest; ce n'est qu'après être restés un certain temps à bord de ce vaisseau, pour se dégrossir et se former, qu'ils sont dirigés sur les écoles, les futurs canonniers, par exemple, à bord de la *Couronne*, à Toulon. Quant aux apprentis marins recrutés sur le littoral de la Méditerranée, comme il serait trop coûteux de les transporter à bord de la *Bretagne* pour les faire revenir à bord de la *Couronne*, on les instruit, en effet, dans la division de Toulon. Or, on a constaté une différence considérable entre la valeur des apprentis marins instruits à bord de la *Bretagne* et la valeur de ceux instruits à Toulon, à terre. Tant que nous aurons des ressources suffisantes pour ne pas négliger un moyen d'augmenter nos forces maritimes, je prétends que nous devons conserver la *Bretagne*; j'ajoute que c'est bien l'idée de l'amiral Vallon. Que désire-t-il, en effet? Diminuer autant que possible le nombre des hommes qui sont dans les divisions, en supprimant, par exemple, certaines compagnies de spécialités. Il voudrait, par contre, ramener de la *Bretagne* à terre les hommes qui y sont embarqués. Qui ne voit que ces deux propositions sont contradictoires?

Je le répète, tant que nous pourrons avoir un bâtiment-école pour dégrossir nos apprentis marins, nous rendrons un grand service à notre marine nationale en conservant le système actuel.

M. l'amiral Vallon. Tous les ports ont leur bâtiment-école à côté des divisions; seulement, les élèves coûtent plus cher en rade.

M. le ministre. Sans doute, s'ils sont embarqués, il faut leur donner le traitement à la mer, et alors il n'y a pas d'économie; mais je prétends qu'un apprenti marin apprend beaucoup plus sur la *Bretagne* par un gros temps, en rade de Brest, que s'il était sur un ponton amarré au quai; et j'ajoute qu'au point de vue de la discipline il y a une différence capitale entre les deux systèmes. (*Très bien! très bien!*)

L'honorable amiral Vallon recommande aussi la diminution des apprentis fusiliers, ou peut-être leur suppression; je n'ai pas bien compris. Dans tous les cas, je reconnais qu'avec les canons à tir rapide les fusiliers ont à bord de nos bâtiments de guerre un rôle moins important qu'autrefois. Ils sont certainement utiles dans une certaine mesure, soit pour une descente à terre, soit pour tirer des hunes quand on rencontre les bâtiments ennemis; là encore, je n'ai pas attendu les propositions de l'amiral Vallon pour diminuer le contingent de nos fusiliers marins.

Il y avait autrefois quatre compagnies à Lorient. Je les ai réduites à trois, et je me propose de supprimer encore, prochainement, une autre compagnie. C'est en agissant graduellement et avec sagesse que nous devons faire les améliorations jugées nécessaires.

M. l'amiral Vallon... (*Exclamations sur quelques bancs.*)

Messieurs, je cesserai de parler quand vous voudrez...

Sur tous les bancs. Parlez! parlez!

M. le président. M. le ministre répond à M. Vallon. Il n'est donc pas étonnant que le nom de celui-ci revienne souvent dans son discours.

M. le ministre. La marine a été assez attaquée hier pour que je croie de mon devoir de la défendre aujourd'hui. (*Très bien! très bien! — Parlez!*)

M. l'amiral Vallon a beaucoup critiqué la levée permanente. Il n'a pas parlé de supprimer l'inscription maritime; pourtant elle ne paraît pas lui convenir beaucoup. Il a dit qu'aujourd'hui elle constituait une charge très onéreuse pour l'Etat et que pourtant nos inscrits maritimes ne supportaient pas les mêmes charges que tous les citoyens français qui, en vertu de la nouvelle loi militaire, sont appelés sous les drapeaux.

Je crois que l'honorable amiral s'est trompé. Nos inscrits maritimes sont d'abord exposés à des fatigues, à des dangers dont, hélas! nous avons des témoignages tous les jours. Un honorable député, M. Jacquemin, je crois, a demandé à la commission du budget un crédit de 20,000 fr. pour venir en aide aux familles des marins qui ont péri dans les campagnes de pêche de cette année. Il y a 200 hommes qui se sont

noyés. Croyez-vous que ces marins n'aient pas droit à l'intérêt et à la sollicitude du Gouvernement? Je vous en laisse juges. Dans tous les cas, les inscrits sont soumis à des charges beaucoup plus lourdes que les hommes du recrutement. Ces derniers sont astreints à trois années de service dans l'armée active, tandis que nos inscrits peuvent, à la rigueur, faire sept ans de service actif : cinq ans d'abord, deux ans ensuite. Croyez-vous que ce ne soit pas quelque chose que de servir sur mer l'État pendant sept années?

M. l'amiral Vallon. Vous prêchez un convaincu, monsieur le ministre.

M. le ministre. Alors je n'ai pas besoin de vous convertir!

Les reproches faits à l'inscription maritime par l'amiral Vallon m'ont donc paru très exagérés. Il a ajouté qu'il voudrait supprimer la levée permanente.

La levée permanente, vous le savez, consiste à recevoir les marins à bord des bâtiments et dans les divisions, à mesure qu'ils sont libres, dans les limites d'âge fixés par la loi. Il voudrait qu'on employât le système qui existe pour les troupes de l'armée de terre et qu'on convoquât la marine du commerce, les inscrits maritimes, tous à la fois, pour être embarqués sur les bâtiments de guerre. Eh bien, il y a de très grands inconvénients à cette manière de faire.

D'abord pour nos armateurs. Comment! voilà des hommes qui doivent être appelés sous les drapeaux dans six ou huit mois, et vous les obligeriez à demeurer à terre pendant tout ce temps, les empêchant ainsi de naviguer afin de se tenir prêts à être appelés en même temps que tous les hommes de leur classe! Je n'en vois pas, pour ma part, la nécessité.

En effet, si tous ces hommes étaient appelés à la fois à bord des bâtiments, il faudrait les renvoyer dans les mêmes conditions, de sorte que notre flotte serait désorganisée à tout moment. Et c'est ce qui se produit malheureusement pour les mécaniciens. Ils appartiennent, pour la plupart, au recrutement, et lorsque l'escadre sera de retour de sa campagne dans le Levant, il y aura plus de cent mécaniciens qui seront congédiés. Ce système est très préjudiciable aux intérêts de la flotte, et j'estime qu'il faut, au contraire, continuer à donner toutes facilités à nos inscrits maritimes et aussi à nos armateurs, qui méritent toute notre sollicitude, en maintenant le système de la levée permanente. (*Très bien! très bien!*)

Sur divers bancs. Reposez-vous!

M. le président. Messieurs, j'ai déjà proposé à M. le ministre de prendre quelques minutes de repos; mais il préfère terminer son discours.

M. le ministre. Messieurs, je préfère terminer, me réservant de remonter à la tribune si c'est nécessaire.

Messieurs, si l'administration de la marine n'est pas parfaite, si elle a pu obéir parfois à ce qu'on a appelé l'esprit de routine, et que j'appellerai, moi, l'esprit de conservation, qui est trop naturel chez des hommes habitués à connaître la valeur et le prix des matériaux qu'ils ont entre leurs mains, il n'en est pas moins vrai que tout le monde a reconnu sa parfaite probité, son honorabilité à toute épreuve, son désir de bien faire, son amour du travail.

Quant à moi, je n'ai que des éloges à donner à mes collaborateurs, et je remercie l'honorable amiral Vallon de m'avoir donné l'occasion de le dire bien haut à cette tribune. (*Très bien! très bien! à gauche et au centre.*)

Mais je n'ai pas besoin de donner mon propre témoignage, qui pourrait paraître intéressé; je n'ai pas besoin non plus de dire que, si je suis animé de l'esprit de réformes autant qu'aucun député dans cette enceinte, je sais aussi que je puis compter sur le concours de mes chefs de services, de mes administrateurs qui me suivront résolument dans la voie que je leur trace.

Je rappellerai en terminant ce qu'a dit d'eux un homme particulièrement compétent, qui préside précisément la commission chargée de vérifier les comptes de travaux produits par l'administration de la marine.

Voici comment se termine un rapport qui a été présenté au ministre le 18 juillet 1890:

« Le comité ne saurait aller plus loin, monsieur le ministre, sans vous exprimer sa gratitude pour la parfaite bienveillance avec laquelle votre administration l'a aidé dans l'accomplissement de sa tâche. Dans les bureaux du ministère, comme dans les ports, c'est avec le même empressement et le même désir d'y satisfaire que toutes ses demandes ont été accueillies. Le comité se fait donc un devoir de constater la correction des procédés qui montrent que l'administration a bien compris le rôle du comité d'examen des comptes, et qu'elle est toujours soucieuse de poursuivre les améliorations que des actes récents ont déjà réalisées dans la comptabilité de la marine. »

Je veux terminer, messieurs, sur ce témoignage de l'honorable M. Gerville-Réache. L'administration comme le ministre, tant que vous leur maintiendrez votre confiance, feront tous leurs efforts pour introduire les améliorations possibles dans le département de la marine.

M. Camille Dreyfus. Je demande la parole.

M. le ministre. Si vous nommez une commission parlementaire pour me seconder dans mes efforts et étudier les projets de loi que j'aurai à vous soumettre, non seulement le ministre, mais l'administration de la marine tout entière l'accueilleront avec reconnaissance (*Très bien! très bien! sur divers bancs à gauche. — Mouvements divers*), ils lui donneront tout leur concours et seront fidèles à la devise qui m'est chère : Tout pour la Patrie et pour la République! (*Applaudissements répétés à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Camille Dreyfus.

M. Camille Dreyfus. Messieurs, c'est en m'inspirant des dernières paroles que prononçait à la tribune M. le ministre de la marine que je vous demande la permission d'intervenir dans le débat; j'y interviendrai d'une façon extrêmement courte et extrêmement précise.

M. le ministre a bien voulu reconnaître que si une commission parlementaire était nommée, cette commission serait accueillie avec joie et avec plaisir par la marine.

Un membre à gauche. Il a dit « avec reconnaissance! »

M. Camille Dreyfus. ... avec reconnaissance si vous voulez, parce qu'elle servirait à dissiper des malentendus qui remontent à plusieurs années déjà.

C'est dans cette pensée que je viens ici, au nom de quelques-uns de mes collègues et au mien, proposer la nomination d'une commission parlementaire de trente-trois membres. (*Rumeurs à droite. — Très bien! très bien! sur divers bancs à gauche.*) Ce n'est pas une nouveauté!

Sur divers bancs. Pourquoi trente-trois membres?

M. Camille Dreyfus. Nous ne nous disputerons pas sur le nombre des membres de la commission, je vous prie de le croire.

Je ne veux retenir qu'un fait en passant, c'est que depuis 1876 toutes les questions qui touchent à l'armée de terre sont soumises à une commission parlementaire de l'armée qui fonctionne en ce moment.

M. de Mahy. C'est une commission chargée d'étudier les projets de loi qui lui sont renvoyés; ce n'est pas une commission d'enquête,

M. Camille Dreyfus. Monsieur de Mahy, je vous prie de ne pas m'interrompre, quoique vous ayez plus de compétence que moi dans ces matières.

Quelques membres. Il a donc raison d'interrompre! (*On rit.*)

M. le président. Ce serait une raison pour que M. de Mahy montât à la tribune, mais ce n'est pas une raison pour qu'il interrompe. (*Nouveaux rires.*)

M. Camille Dreyfus. Je disais donc que, sans parler de la commission parlementaire de l'armée qui fonctionne en ce moment, si je me reporte seulement aux commissions parlementaires qui ont fonctionné dans les législatures précédentes,—et je crois que je ne serai démenti ni par l'honorable M. de Freycinet ni par aucun des ministres de la guerre qui l'ont précédé, en disant que pour toutes les lois organiques qui ont été discutées ces commissions ont été d'un secours très puissant aux ministres de la guerre qui se sont succédé à la rue Saint-Dominique.

Pour la marine au contraire, on est frappé de ce fait que les questions qui l'intéressent n'apparaissent à cette tribune que lorsqu'il s'agit de demander de l'argent ou de régler des crédits, et que toutes les questions d'organisation, sauf celles qui font l'objet de la loi de recrutement, sont réglées par voie de décret, le Parlement étant toujours tenu en dehors.

Dans l'état actuel des choses, alors que des craintes peut-être exagérées, — je ne veux pas le rechercher en ce moment, — patriotiques en tous cas, se sont élevées sur l'état de notre marine, alors que nous avons tous ici le souvenir de l'éloquent discours prononcé il y a environ un an par notre honorable collègue M. Deschanel, alors que nous nous rappelons les débats qui ont eu lieu avec l'amiral Krantz qui, après avoir d'abord refusé des subsides pour la marine, demandait lui-même six mois après 58 millions pour remettre la flotte en état, sans entrer dans le détail et en ne tenant compte que des choses qui sont sues du grand public, je dis qu'une espèce d'inconnu pèse sur cette question de la marine, qu'il faut le faire cesser, et j'ajoute qu'il est nécessaire que le Parlement soit tenu au courant. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche.*) Il n'y a, de notre part, aucune suspicion. La personne du ministre qui est sur ces bancs est tout à fait en dehors du débat; il s'agit de savoir si la France possède l'instrument naval auquel elle a droit, c'est-à-dire une flotte aussi forte, en tenant compte du progrès du temps, que la flotte qu'elle avait sous Louis XIV, la flotte qu'elle mettait en ligne devant Sébastopol, une flotte en état de défendre l'honneur et le drapeau de la France. (*Très bien! très bien! sur les mêmes bancs.*)

Je vous le répète, messieurs, je ne veux point entrer dans le détail du débat; j'aurais, à le faire, mauvaise grâce et aussi incompétence à contester les assertions d'hommes qui sont à la tête de l'administration de la marine; je ne puis être ici que l'écho des sentiments d'inquiétude qui se font jour dans le public qui s'intéresse aux choses de la défense nationale. Ce n'est donc pas comme une mesure de défiance que je présente notre projet de résolution; c'est un acte de concours pour mieux assurer la défense nationale sur mer et sur nos côtes. C'est dans ces conditions que je vous pro-

pose, messieurs, la nomination d'une commission parlementaire de trente-trois membres. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. Messieurs, M. Dreyfus vient de déposer une proposition qu'il a résumée à la tribune. La Chambre veut-elle statuer immédiatement sur cette proposition?... (*Non! non!*)

M. le ministre de la marine. Après la discussion générale.

M. le président. ...ou continuer la discussion générale? (*Oui! oui!*)

M. le comte de Maillé. Qu'on renvoie la proposition à l'examen des bureaux.

M. Paul Deschanel. J'ai demandé la parole.

M. le président. Vous êtes inscrit le huitième, monsieur Deschanel.

M. Paul Deschanel. Je désire parler sur le projet de résolution.

M. le président. Si la Chambre veut statuer d'abord sur la proposition de résolution de M. Dreyfus, en renvoyant après le vote sur cette proposition la suite de la discussion générale, c'est un nouveau débat qui s'ouvrira et vous pourrez avoir la parole.

Quel est l'avis du Gouvernement?...

M. le comte de Douville-Maillefeu. Oui, on demande l'avis du Gouvernement.

M. le président.... sur l'ordre de la discussion.

M. le ministre de la marine. Je crois qu'il vaut mieux terminer d'abord la discussion générale.

M. Camille Dreyfus. C'est cela!

M. le président. Le Gouvernement préfère que l'on continue la discussion générale en suivant l'ordre des inscriptions qui ont été faites, sauf à revenir ultérieurement au projet de résolution de M. Dreyfus.

M. le comte de Douville-Maillefeu. Quel est le texte de la résolution proposée?

M. le président. Il est préférable, en effet, que la Chambre en ait connaissance dès à présent. Le voici :

« La Chambre, considérant qu'il résulte de la discussion générale du budget de la marine qu'une réforme profonde est nécessaire dans l'organisation de notre système maritime et de nos forces navales, décide :

« Une commission chargée de rechercher les réformes à introduire... » (*Exclamations au centre et à droite*) « ...dans la situation de nos arsenaux, dans l'état de notre personnel naval, de notre matériel et de la comptabilité qui s'y rapporte, composée de trente-trois membres, sera nommée dans les bureaux. »

M. le ministre de la marine. Monsieur le président, je désire formuler une simple réserve.

Si j'accepte la demande de nomination de la commission, d'accord avec l'honorable auteur de la proposition, je n'accepte pas les considérants qui l'accompagnent.

Plusieurs membres. Nous non plus.

M. le comte de Douville-Maillefeu. On ne vote jamais sur les considérants.

M. le président. La Chambre veut-elle continuer la discussion générale? (*Oui! oui!*)

La parole est à M. Cabart-Danneville. (*Bruit.*)

(*Des colloques s'établissent entre des membres, soit dans l'hémicycle, soit sur les bancs.*)

M. le président. Je vous en prie, messieurs, veuillez écouter.

La plus mauvaise des solutions consisterait, après avoir ajourné le vote sur la proposition de nomination d'une commission d'enquête, à s'en occuper exclusivement pendant que se continuerait la discussion générale à la tribune.

Je prie donc la Chambre de vouloir bien écouter M. Cabart-Danneville. (*Marques d'assentiment.*)

Plusieurs membres. Suspendons la séance!

M. le président. En réclamant une suspension de séance, savez-vous ce que vous demandez? C'est que la Chambre perde trois quarts d'heure. (*Assentiment.*)

La Chambre a décidé la continuation de la discussion générale; je la prie de vouloir bien écouter. La parole est à M. Cabart-Danneville.

M. Cabart-Danneville. Messieurs, en montant à cette tribune, j'ai simplement le but d'appeler l'attention de la Chambre sur quelques faits erronés et un certain nombre d'erreurs de calcul qui sont contenues dans le rapport de mon honorable ami M. Gerville-Réache.

J'avoue que je regrette vivement d'avoir à critiquer ce rapport, étant donnée l'affection profonde que j'ai pour M. Gerville-Réache et mon estime pour son talent. (*Interruptions.*)

M. Gerville-Réache, *rapporteur.* Prenez garde que vos coups ne retombent sur le ministre de la marine, car il a déclaré tout à l'heure qu'il était absolument d'accord avec le rapporteur.

M. Cabart-Danneville. Je suis obligé d'établir précisément les erreurs de chiffres de votre rapport.

M. le rapporteur Ces chiffres sont ceux de M. le ministre.

M. Cabart-Danneville. En les acceptant, mon cher collègue, vous les avez fait vôtres.

M. Barthou. Qu'importe sur qui portent vos critiques? Vous faites votre devoir!

M. le comte de Douville-Maillefeu. C'est surtout quand le devoir est pénible à remplir qu'il est méritoire; autrement, ce serait bien facile. (*Rires.*)

M. Cabart-Danneville. L'honorable M. Gerville-Réache compare l'état où se trouvait notre flotte en 1871 avec l'état où elle se trouve en 1890.

En 1871, nous dit-il, elle comptait 405 bâtiments; en 1890, elle en compte 431 seulement. Dans ce chiffre de 405 se trouvent compris les transports et les bâtiments de flottille, péniches, cutters, etc., et, en revanche, ne se trouvent pas compris les navires en chantier; tandis que le chiffre de 431 ne contient ni les transports ni les bâtiments de flottille, mais contient ceux qui sont en chantier.

Parmi ces vaisseaux qui existaient en 1871, le chiffre des transports et des bâtiments de flottille s'élève environ à 1:2. Par conséquent, pour faire exactement la comparaison, nous devons retrancher le chiffre de 122 de celui de 405.

En 1890, si l'on prend les chiffres contenus dans les annexes du rapport, nous trouvons 355 vaisseaux. Et la comparaison exacte est la suivante : En 1871, nous avions 283 navires, jaugeant 498,000 tonneaux; en 1891, nous en avons 355, jaugeant 526,000 tonneaux. Notre flotte a donc augmenté du quart de ce qu'elle était en 1871. Nous sommes en cela supérieurs aux Anglais, qui ont augmenté leur flotte, d'après le rapport, d'un cinquième dans cet intervalle de temps.

Je demanderai aussi à l'honorable rapporteur pourquoi, en comparant les vaisseaux de notre marine avec le nombre des vaisseaux étrangers, il omet tous les vaisseaux cuirassés construits avant 1870, sauf 4, et pourquoi il comprend au contraire dans la nomenclature des vaisseaux étrangers 19 cuirassés anglais, 9 cuirassés italiens, 3 allemands et 2 autrichiens, antérieurs à 1870 et même à 1865.

Des effectifs de flotte ne peuvent évidemment s'évaluer en bloc, car la valeur d'un cuirassé est souvent égale à la valeur de cinquante torpilleurs.

M. le rapporteur examine ensuite les sommes dépensées par les diverses marines depuis 1871 inclusivement jusqu'en 1890. Or, dans le nombre qu'il donne comme la somme des budgets de la marine française, il y a une erreur de 100 millions et un franc. Ce n'est pas 3,636 millions, c'est 3,536 millions qui est le véritable chiffre. Mais, de ce chiffre, il faut défalquer deux termes dont les similaires n'entrent pas dans la composition des marines étrangères : ce sont d'abord les frais de troupes et de la défense coloniale, qui représentent au moins 500 millions, et les frais d'expédition de la Tunisie, du Tonkin et de Madagascar qui sont évaluées à 196 millions. C'est donc un total de 696 millions à retrancher de 3,636 millions, somme des budgets de la marine depuis 1871 jusqu'en 1890. Il y a donc là une erreur assez forte, puisqu'elle est supérieure à 100 millions.

Je n'examinerai pas avec vous à quoi ont servi ces ressources. M. le ministre de la marine s'est expliqué là-dessus avec beaucoup plus d'autorité que je ne le ferais, et je passe immédiatement à une autre assertion de M. Gerville-Réache.

M. Gerville-Réache considère le rapport du chiffre des constructions neuves au chiffre du budget total de la marine pour la France et les différentes puissances étrangères.

Pour la France, en multipliant ce rapport par 100 pour obtenir le tant pour 100, vous obtenez 35 pour 100. Bien évidemment ce chiffre est trop faible, puisque le dénominateur du rapport est plus grand qu'il ne doit l'être, comme je l'ai démontré. En outre, pour les puissances étrangères, par exemple l'Italie, l'Autriche, l'Allemagne, M. Gerville-Réache, considérant la période de 1871 à 1884 d'abord, donne le tant pour 100 des constructions neuves. Et il ajoute ceci :

« La période considérée pour l'Autriche, l'Italie et l'Allemagne ne comprend pas les années 1884 à 1890, pendant lesquelles l'effort fait pour les constructions nouvelles a été particulièrement important, et par conséquent la proportion des dépenses de constructions neuves a considérablement augmenté. »

On s'attend donc d'après cela à voir augmenter le rapport; au contraire, de 1888 à 1891, le tant pour 100 des constructions neuves de l'Italie est tombé à 26 p. 100, alors qu'il était dans la période précédente de 47 p. 100. Pour l'Allemagne, de 1888 à 1890, le tant pour 100 tombe à 39.9, alors qu'il était de 50.7. Pour l'Autriche, il était de 1888 à 1891 de 25 p. 100, et auparavant de 44.7.

De deux choses l'une : ou la première série des rapports est fausse, ou la seconde est fausse, puisqu'il y a contradiction flagrante entre ce qu'avance l'honorable rapporteur et les nombres qu'il donne.

M. Gerville-Réache nous parle ensuite de la mauvaise organisation des arsenaux de la marine et il se demande s'il ne serait pas préférable d'enlever à l'industrie privée un plus grand nombre de constructions et de les donner aux ports ou s'il ne faudrait pas spécialiser les ports.

Je vais essayer de répondre à ces diverses questions.

Evidemment en donnant plus de travaux à nos ports, nous diminuerons nos frais généraux d'une manière assez considérable.

Les ports peuvent construire davantage : ils ont la place, l'outillage, un personnel dirigeant, administrant et travaillant; il serait donc utile, si l'on veut diminuer les frais généraux, de donner plus de constructions neuves à nos ports. En second lieu, le travail exécuté dans les ports est infiniment mieux fait et plus rapidement conduit que le travail de l'industrie privée. Il est facile de le prouver.

Tout récemment, il y a deux ans, quatre croiseurs ont été commandés à l'industrie privée et deux à nos arsenaux.

Les croiseurs donnés à nos arsenaux sont le *Surcouf* d'une part, et le *Forbin* de l'autre.

Le *Forbin* a été mis en chantier en avril 1886, et il a été lancé le 14 janvier 1888. Il a terminé ses essais en décembre 1889.

Le *Surcouf*, commencé en octobre 1886, a vu pendant une année entière ses travaux interrompus pour reporter les crédits sur l'*Alger*. Lancé en octobre 1889, les essais en ont été terminés en octobre 1890.

Ces deux navires sont actuellement en escadre : le *Forbin* est sous les ordres de l'amiral Duperré depuis ses essais ; le *Surcouf* se trouve dans l'escadre de la Manche.

Tous deux ont une vitesse d'au moins 21 nœuds, et on en est enchanté au point de vue de la vitesse et de leurs excellentes qualités nautiques.

Au contraire, les quatre vaisseaux construits par l'industrie privée n'ont pas terminé leurs essais, ils n'ont même pas commencé les essais officiels.

On peut citer une foule d'exemples semblables. La machine de l'*Achéron* est due à l'industrie privée. Or, cette machine, le jour de ses essais, a vidé en deux heures toutes les citernes; il a fallu rentrer en rade. La machine du *Requin* a tué trois hommes. La *Lance*, qui devait filer 18 nœuds et demi, n'en file que 16 et demi. Les transports dont on parlait tout à l'heure, l'*Annamite* et le *Mytho*, n'ont eu à subir aucune réparation depuis le moment où ils ont été lancés : il n'en est pas de même des transports le *Bien-Hoa* et le *Shamrock*, construits par l'industrie privée. De plus, les navires construits par l'industrie privée coûtent, en somme, plus cher que ceux qui sont construits dans nos arsenaux. On ne compte pas les matières employées, le charbon, la graisse, la solde des hommes à la mer, qui est supérieure à celle qu'ils ont à terre. Ces sommes doivent s'ajouter au prix donné aux chantiers industriels. Le *Marceau* est resté depuis douze ans sur chantier, les torpilleurs reçus sous le ministère de l'amiral Krantz ont été absolument manqués au point de vue des chaudières. Il y en a de nombreux exemples.

M. Le Cour. Vous ne dites pas à qui la faute; les chaudières ont été faites sur des plans de la marine. Les fabricants ne pouvaient faire autre chose que ce qui leur était commandé. D'ailleurs, ce n'est pas là un fait spécial à la France.

M. Cabart-Danneville. Mais les plans ne font rien à la chose. Si les tôles des chaudières sont de mauvaise qualité, ce n'est pas de la faute de la marine.

M. Le Cour. En êtes-vous bien sûr ?

M. Cabart-Danneville. Au moment des essais d'un torpilleur de haute mer — la *Dague*, je crois — la commission de recette rencontrant un steamer allemand en a fait trois fois le tour pour s'exercer aux essais de grande vitesse. Cinq minutes après que la *Dague* eut quitté le steamer allemand, alors qu'elle en était déjà à une certaine distance, trois de ses chaudières sur quatre ont éclaté. Ce n'est pas la faute des plans de la marine.

M. Le Cour. Ce n'est pas non plus la faute des constructeurs.

M. Cabart-Danneville. Si, parfaitement, parce qu'ils emploient de mauvaises tôles.

Voici ce qu'on m'écrivait ces jours-ci, à propos justement des croiseurs le *Surcouf* et le *Forban*.

« Comment se fait-il que de ces six croiseurs rapides, construits tous sur les plans du même ingénieur (M. de Bussy), les deux qui proviennent des arsenaux de l'Etat soient déjà en service et y donnent d'excellents résultats, après des essais magnifiques réalisant des vitesses de 21 nœuds, alors qu'aucun des 4 croiseurs de l'industrie ne parvient même à commencer ses essais.

« C'est que dans les arsenaux le travail est parfait, et que la solidité, qui pour les coques légères n'est que le résultat du fini et de la perfection du travail, ne s'est point rencontrée pour les coques de l'industrie. Pour les uns et pour les autres, épaisseur de tôles, force des machines, tout est semblable ; mais les assemblages, les rivetages sont défectueux, la main-d'œuvre est soignée pour les uns, lâchée pour les autres.

« Or, si on additionne les dépenses énormes de charbon, de matières grasses pour les essais infructueux, le prix de revient de l'armement prolongé outre mesure pour les essais, on peut compter au moins 5 à 600,000 fr. (pris sur le budget de la marine) à ajouter, en plus du *Surcouf* et du *Forban*, au prix de chaque croiseur, sans compter les intérêts de la défense nationale compromis. »

Cette lettre, messieurs, émane d'un des officiers les plus distingués de notre marine.

M. Gerville-Réache critique ensuite le système défectueux des approvisionnements de la marine.

Le département de la marine a à sa disposition environ 1 milliard 700 millions de valeur matérielle, dont 1 milliard 150 millions représentés par les bâtiments flottants et les immeubles. Le surplus, soit environ 550 millions, consiste en valeurs mobilières de tout genre, comprenant les machines à terre, les fers et les bois, jusqu'au blé et aux conserves. Ces valeurs ont été divisées en deux catégories. La première comprend tous les volumineux apparaux et les canons, c'est-à-dire le matériel qui porte précisément le nom d'approvisionnements, et c'est cette catégorie que vise M. le rapporteur.

Cette catégorie est évaluée à 480 millions. Elle se compose de tous les grands services d'armement. Eh bien, sur les 40 millions d'approvisionnement signalés dans le rapport comme remis au domaine, de 1876 à 1883, qui n'ont produit qu'un prix de vente ou une valeur transformée de 8 millions et quelques mille francs, il y a, pour ne citer que les gros articles, pour 1,350,000 fr. de canons, pour 1,750,000 fr. d'affûts et accessoires de canons, 1,400,000 fr. de cartouches, et pour 3 millions de boulets, 5 millions de machines et chaudières; il est évident que la marine ne peut pas conserver les vieux canons, les vieux boulets et tout le matériel démodé. Elle est donc obligée de s'en défaire.

De même pour les bois. De 1885 à 1887 il y en a eu pour 25 millions de francs d'éliminés, parmi lesquels 8,300,000 fr. de bois déclassés et 15,800,000 fr. d'objets démodés. Il est évident que les bois qui étaient destinés à construire des vaisseaux d'ancienne forme, des vaisseaux de ligne, ne sont plus susceptibles maintenant de servir aux navires actuels. Les chaînes et les ancres anciennes sont devenues trop petites pour les gros vaisseaux que nous avons. Faut-il s'abstenir de construire de nouveaux types pour utiliser ces chaînes et ces ancres ?

La marine les fait actuellement transformer, mais elle le fait lentement, de manière que si les types de 3 et de 4,000 tonneaux revenaient sur les chantiers, on pourrait se servir de ces chaînes.

Le rapporteur demande que les prescriptions du directeur des constructions navales, M. Vidal, soient exécutées. Elles le sont en général. J'ajouterai même qu'il est regrettable que certaines d'entre elles le soient.

Ainsi les vieilles plaques de blindage pourraient être utilisées pour renforcer les parapets de batteries. On perd ainsi un matériel qu'il serait bon de conserver.

A la page 160 du rapport, on lit qu'en 1887 on a signalé, à Cherbourg, les condamnations suivantes :

La *Mésange*, 80 kilogr. de farine;

Le *Villars*, 100 kilogr. de farine et 100 kilogr. de biscuit;

Le *Duguay-Trouin*, 1,175 kilogr. de farine:

La *Tactique*, 594 kilogr. de farine.

Ces condamnations n'ont pas été faites à Cherbourg, mais dans les pays chauds, à la Plata, au golfe de Guinée, en Chine, où la température chaude et humide qui règne dans ces régions détruit les conserves.

D'ailleurs, ces condamnations sont excessivement légères, étant donnés les chiffres de la consommation totale des farines et du biscuit à bord.

En effet, le chiffre des farines consommées est de 50,800 kilogr. et celui du biscuit de 18,000 kilogr. Les condamnations s'élèvent donc à un chiffre infime.

Enfin, à la page 161 du rapport, on lit qu'on a condamné 4,900 kilogr. de gelée de viande et 307,320 kilogr. de conserves de bœuf, etc. M. le rapporteur s'est trompé : car ce ne sont pas des kilogrammes, mais des grammes dont il s'agit. La condamnation porte sur 4,900 grammes et 307 kilogr. 320 gr.

Dans la période de 1876 à 1883, la remise au domaine des vivres condamnés atteint 2 millions. Ce sont 2 millions de farines basses et de son provenant uniquement des manutentions des arsenaux. Il serait donc juste, au contraire, de porter à l'actif de la marine ce bénéfice du Trésor.

J'arrive enfin au matériel.

Le matériel est divisé en deux classes : le matériel réservé et le matériel du service courant. Le département de la marine est en contradiction avec M. le rapporteur au sujet de la quantité maxima déterminée par la loi en ce qui concerne le matériel réservé. M. le rapporteur prétend que le matériel réservé et le matériel courant ne doivent pas dépasser — pour l'artillerie, par exemple — 30 millions. Eh bien, le matériel réservé pour l'armement des bâtiments destinés à une guerre est de 40 millions 500,000 fr. Par conséquent, si le maximum fixé par la loi était simplement de 30 millions, on n'aurait pas de quoi armer les bâtiments en réserve et on n'aurait rien pour le service courant.

Les approvisionnements de certaines matières sont trop considérables, selon M. le rapporteur. Mais, si une guerre éclatait, on serait heureux de trouver ces approvisionnements; on ne serait pas forcé de s'adresser à l'industrie privée, comme on l'a fait en 1870, et de payer des prix fabuleux.

Le système suivi dans la marine pour calculer les approvisionnements à faire est détestable ; il consiste à prendre pour base des achats à effectuer la moyenne de la consommation pendant les trois dernières années. Or, si pendant trois ou quatre ans on consomme une quantité considérable d'objets d'une même nature, la moyenne des trois dernières années sera assez forte ; mais, après ces trois ans, un ralentissement peut se produire dans la consommation de ces objets, et alors il en résulte un stock, un excédent que l'on vend à vil prix par l'intermédiaire du domaine. Si, ensuite, la consommation reprend, on est obligé de s'adresser à l'industrie privée, qui fait payer très cher des objets que l'on ne trouve plus dans les magasins.

Ce fait s'est présenté pour des poulies à Cherbourg, des blocs de bronze et autres objets. Ces poulies avaient coûté 80 fr. : elles ont été vendues 5 fr. par le domaine, et aujourd'hui on a de nouveau besoin de poulies. On sera obligé d'en recommander à l'industrie.

M. le rapporteur. Elles étaient pourries.

M. Cabart-Danneville. Je vous demande pardon, elles étaient en très bon état.

Je ne m'attarde pas davantage à ces critiques et je félicite M. Gerville-Réache d'avoir compris que le problème de la navigation sous-marine était enfin résolu. Il est impossible de ne pas en convenir après les expériences si concluantes de M. Goubet.

Je remercie encore M. Gerville-Réache d'avoir demandé une augmentation pour les ouvriers et les journaliers des ports, pour les maîtres principaux et les maîtres entretenus de la marine et pour les commis de direction des travaux ; mais j'eusse préféré à cette promesse une proposition ferme.

Quant aux travaux de Cherbourg pour lesquels on a proposé une diminution de 1 million pour l'année courante, j'ai déposé un amendement pour demander que ces travaux soient activés et poussés dans une plus large mesure.

Enfin, j'espérais voir condamner dans le rapport de M. Gerville-Réache une injustice qui date de la guerre de Crimée. Je veux parler de l'indemnité de rassemblement dont jouit Toulon et qui est refusée à Cherbourg. La différence au point de vue de la cherté des vivres serait cependant en faveur de Cherbourg et il n'existe aucune raison pour que Toulon touche une indemnité qui n'est pas accordée à Cherbourg.

Je termine ces observations en appelant tout spécialement l'attention de la Chambre sur la situation qui est faite à nos ouvriers et à nos journaliers. J'aurai l'honneur de revenir sur cette question quand je développerai les amendements que j'ai déposés. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

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

M. Paul Guieysse. Messieurs, vous ne serez pas étonnés de voir l'un des députés des ports menacés prendre la défense des arsenaux au moment où il est question de nommer une commission d'études dont l'une des mesures, peut-être, sera la spécialisation de ces arsenaux.

Nous sommes en présence d'une situation fort grave, et devant le mouvement d'opinion qui paraît exister dans la Chambre, il me faut une certaine témérité et un certain courage pour essayer de remonter le courant. (*Parlez ! parlez !*)

Je suis en présence d'intérêts qui touchent, non pas seulement à des villes en particulier, mais à des intérêts plus généraux, à ceux de la défense nationale. Ainsi, quoique je doive, comme député de Lorient, appeler votre attention sur l'émotion soulevée dans cette ville par les nouvelles menaçantes qui ont circulé, je ne veux pas rester sur un terrain exclusivement local, ce qui permettrait de m'accuser de n'être que le député d'une certaine circonscription, alors que je suis, comme vous tous, messieurs, le représentant de toute la France.

A cet égard je ne peux que protester contre la parole prononcée par l'un de nos collègues, hier, à la fin de la séance. Ce collègue a demandé que les députés des ports soient exclus de la commission qui sera nommée. Je proteste...

M. de Mahy. Rien ne prouve que cette commission sera nommée.

M. Paul Guieysse. Peu importe...

M. le comte de Douville-Maillefeu. Elle sera certainement nommée.

M. Paul Guieysse. ... mais si elle est nommée, je trouve que c'est adresser une injure gratuite aux députés des ports que de les supposer assez étroits d'esprit pour ne pas les croire capables de se rendre aux raisons qui leur seront données, si elles sont bonnes. Maintenant nous combattrons la spécialisation des ports si nous estimons que l'intérêt de la France le demande. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

J'ignore quel sera le résultat de l'enquête qui pourra être faite à ce sujet ; mais M. le ministre rappelait tout à l'heure les conclusions de la grande enquête de 1878. Vous vous souvenez que la question qu'il s'agissait d'examiner était celle de la suppression ou de la spécialisation des ports. Or, ces deux points ont été étudiés et repoussés.

Ces jours derniers, dans les couloirs de la Chambre, dans des conversations particulières, il était fortement question de la suppression de ces ports et on annonçait que des demandes seraient faites dans ce sens par des députés. J'ai constaté avec plaisir qu'aucune suite n'avait été donnée à ces projets.

Je ne peux pourtant me défendre d'une certaine inquiétude en me reportant aux conclusions du rapport de M. Gerville-Réache et aux paroles que M. le ministre de la marine a prononcées tout à l'heure à la tribune. M. le ministre n'a pas paru vouloir prendre position dans cette question de la spécialisation des ports ; il doit pourtant avoir une idée nette et ferme à ce sujet. J'aurais été heureux qu'il s'expliquât d'une façon catégorique sur les sentiments qui peuvent l'animer à cet égard. Quant au rapport de l'honorable M. Gerville-Réache, je lis à la page 34 :

« Que les intérêts locaux des villes où sont les établissements de la marine n'aillent pas s'alarmer en vain des justes observations qui précèdent. Il ne peut être question dans aucun cas d'aggraver en quoi que ce soit leur situation. Il est évident que la marine pourra très bien négocier la cession des établissements qu'elle renoncerait à faire valoir elle-même.

« Elle y trouverait la réduction de ses frais généraux, et les localités ne perdraient aucunement de leur activité. »

M. le rapporteur. Cette phrase ne vise pas Lorient.

M. Paul Guieysse. J'en suis bien aise ; mais l'honorable amiral Vallon nous a parlé en termes très catégoriques et très nets de la spécialisation de Lorient et de Rochefort, et au moment où il est question de nommer une commission qui sera chargée de faire une étude d'ensemble, je crois, sur la marine — c'est du moins dans ces termes qu'il me semble que la question est posée — il me paraît utile d'appeler votre attention sur les conséquences qu'aurait cette spécialisation des ports militaires dont je viens de citer les noms.

La spécialisation de ces ports a été mise à l'étude, en question plutôt, et dépend de deux grands facteurs qu'il est nécessaire de mettre en évidence. Je veux parler de la comparaison générale des travaux exécutés par l'Etat ou confiés à l'industrie, et cela, au point de vue de l'intérêt supérieur de la défense.

J'ai étudié avec tout le soin que j'ai pu y mettre les rapports si remarquables qui ont été publiés sur la marine par les rapporteurs des budgets de ces dernières années. Les observations que j'ai à présenter ne portent pas seulement sur les points visés dans le dernier rapport sur le budget de la marine, mais sur les idées générales qui semblent dominer, depuis trois ou quatre ans, dans ces rapports.

Chaque année on exécute une charge à fond contre le travail dans les arsenaux et la façon dont il s'opère. On trouve le personnel des arsenaux trop nombreux pour le travail qu'il exécute et on prétend que souvent, par suite du manque de constructions à exécuter, les ouvriers sont employés à des travaux inutiles.

Mais, messieurs, sur qui retombe cette responsabilité ? Il me semble que la Chambre peut en prendre sa part et qu'il n'y avait pas lieu, si l'on constatait l'existence d'un personnel d'ouvriers exagéré dans les arsenaux, de donner, l'année dernière, pour 58 millions de travaux à l'industrie privée. (*Très bien ! très bien ! sur divers bancs.*)

Quelle serait la conséquence de la réduction du personnel des ouvriers en temps de paix ? C'est que nous n'aurions pas en temps de guerre le personnel voulu, et l'on oublie trop que les arsenaux de la marine sont faits, en somme, pour servir en temps de guerre, et que leur situation en temps de paix est pour ainsi dire une conséquence forcée de cette prévoyance malheureusement trop nécessaire dans les circonstances politiques générales où nous nous trouvons.

Vous augmenterez, dites-vous, le nombre des ouvriers en temps de guerre. Mais la chose est-elle possible ? Croyez-vous que l'on puisse, du jour au lendemain, ramener dans les arsenaux de la marine les ouvriers qui travaillent sur les chantiers de l'industrie privée ? Mais tous ces ouvriers, ou du moins l'immense majorité, sont portés sur les feuilles de mobilisation. Il faudrait donc dorénavant que tout ouvrier appartenant à l'industrie privée reçoive, par suite d'un accord entre les ministres de la guerre et de la marine une nouvelle destination. Lors de la mobilisation il serait forcé d'aller travailler au loin dans les arsenaux, et quel inconvénient ne résulterait-il pas de l'introduction immédiate d'un personnel nombreux n'ayant pas les usages des arsenaux de la marine et venant tout d'un coup s'encadrer parmi les ouvriers qui y seraient restés, sans connaître leur manière de travailler, ni leurs habitudes ? Il ne me paraît pas possible de chercher à recruter dans les mêmes circonstances les ouvriers de la marine parmi les ouvriers qui habitent la région.

Il ne faut pas oublier que les arsenaux ne sont pas situés dans des centres industriels et commerciaux. Les points sur lesquels ils sont fixés n'ont pas été choisis par suite de nécessité du commerce. C'est la situation géographique de ces points, trop rarement disséminés sur nos côtes, qui a imposé de tout temps à la marine l'obligation d'y créer les chantiers militaires.

Croyez-vous donc que, en cas de travaux urgents en temps de paix, vous pourriez trouver aux environs de Brest — et c'est cependant une ville importante — de Lorient, de Cherbourg ou Rochefort, les ouvriers nécessaires aux arsenaux ?

Messieurs, il suffit de se rendre dans ces villes pour constater qu'on n'y trouverait peut-être pas cent ouvriers en mesure de quitter leurs occupations courantes pour se livrer aux travaux de la marine ! Et d'ailleurs quels avantages leur offrez-vous, à ces ouvriers que l'on accuse avec tant de sévérité de fournir un travail improductif ? Savez-vous quelle est la moyenne générale de leur solde ? Elle est de 3 fr. pour les ouvriers du génie maritime.

Croyez-vous donc que c'est l'appât d'une solde aussi minime qui pourrait faire quitter aux ouvriers de l'industrie privée les travaux auxquels ils sont employés ? Vous n'y songez pas, messieurs, ces avantages ne sont pas assez sérieux pour les déterminer à le faire. Vous n'aurez jamais que des ouvriers temporaires.

Je reviendrai d'ailleurs sur cette question des salaires, lorsque nous en arriverons aux chapitres correspondants du budget.

On a dit que la marine militaire n'était pas faite pour subventionner les villes où se trouvent fixés les ports militaires. Je crois que si la marine n'est pas créée dans ce but — et je suis de cet avis, — elle l'est encore moins pour subventionner les chantiers qui se créent souvent d'une façon un peu fac-

tice, et je me demande à ce propos si, depuis quelques années, la multiplication des chantiers de l'industrie n'est pas due presque uniquement aux subventions de la marine, et si ces chantiers n'ont pas quelquefois, par ce fait même, une existence précaire.

Quelle serait, en outre, la situation de ces chantiers en temps de guerre?

Sauf le chantier de la Seyne, qui est au fond de la rade de Toulon et qui est protégé en même temps que le port militaire, et les chantiers de la Gironde, assez enfoncés dans l'intérieur pour ne pas avoir à craindre les insultes d'une flotte ennemie, tous les autres chantiers seraient immédiatement détruits par une escadre ennemie et ils ne feraient même qu'attirer la destruction sur les villes auprès desquelles ils sont situés.

Croyez-vous, par exemple, que les chantiers du Havre ne seraient pas immédiatement l'objet d'une attaque ou au moins d'une tentative d'attaque de la part d'une flotte ennemie? Le Havre en réalité n'est pas défendu.

Il est possible — je l'espère pour l'humanité — qu'en temps de guerre une escadre ennemie ne viendra pas détruire le Havre de fond en comble, si l'on sait qu'il n'existe dans cette ville que des marchandises, sans matériel de guerre.

Mais si vous y avez des chantiers, avec des bâtiments de guerre en construction, il me semble que par là même le danger est appelé immédiatement sur cette cité.

J'en dirai autant des chantiers de Saint-Nazaire.

M. Le Cour. Il y en a aussi à Nantes que vous me paraissez oublier.

M. Paul Guieysse. Ce ne sont pas en tout cas les chantiers de Nantes qui peuvent donner un grand renfort à la construction pour l'Etat. On y peut construire des torpilleurs mais non des bâtiments à grand tirant d'eau, puisque même à Saint-Nazaire vous n'avez que 6 mètres d'eau sur la barre des Charpentiers, et que les transatlantiques ont de la peine, en ce moment, à entrer à Saint-Nazaire.

M. Le Cour. Le *Castelfidardo* en est sorti cependant!

M. Paul Guieysse. Laissons, du reste, ces questions de détail, et voyons quelle serait l'influence de la spécialisation sur les ports de Lorient et de Rochefort qui en sont actuellement menacés.

A la suite des observations de M. Gerville-Réache sur le travail des ouvriers, je trouve un chapitre très intéressant consacré au mauvais état des approvisionnements de nos ports. Je prends, sans les contester, tous les chiffres de M. le rapporteur.

Seulement, je crois que ses critiques s'adressent surtout aux anciens usages de l'administration et que dans ces dernières années, dans ces derniers mois même, une juste réponse a été faite aux observations que contiennent les rapports relatifs aux budgets précédents et au budget actuel.

Si je prends quelques-uns des chiffres et des faits cités par M. Gerville-Réache, parce que j'ai pu les étudier et les vérifier de près, je vois qu'il signale, en la critiquant, l'existence à Lorient de 200 tonnes de rivets et de 130,000 boulons.

Mais, messieurs, il ne faut pas oublier que Lorient a été le premier port où on ait établi sur un plan d'ensemble la construction des bâtiments en fer. Or, lorsqu'on a commencé à construire ces bâtiments, tous les rivets et tous les boulons étaient à peu près du même modèle, les plaques de blindage étaient toutes de même dimension, et on avait intérêt à avoir des boulons et des rivets correspondants.

Mais plus tard, par suite des progrès de la construction, on a trouvé beaucoup plus avantageux d'établir des dimensions différentes pour toutes ces pièces accessoires qui tiennent la cuirassé, et on a renoncé à se servir de ces boulons que l'on avait en magasins. Que voulez-vous en faire? Les livrer à l'industrie? Mais cela ne vaudrait pas la dépense qu'on aurait à faire pour les donner au Domaine! On les utilise donc autant que possible dans les ports.

Je comprendrais la critique de M. le rapporteur si on faisait de nouveaux boulons et de nouveaux rivets de la même dimension. Mais je ne puis admettre qu'on puisse critiquer d'une façon sérieuse le fait de conserver des approvisionnements déjà anciens, qu'on utilise au fur et à mesure, toutes les fois qu'on peut le faire.

Quant aux 70 kilomètres de chaîne dont M. Gerville-Réache se plaint aussi dans son rapport, il ne faut pas oublier qu'avec les dimensions de nos bâtiments actuels, il faut compter à peu près un kilomètre de chaîne pour chacun d'eux.

Ces 70 kilomètres de chaîne représentent donc l'armement nécessaire pour 70 bâtiments, y compris les rechanges. Je ne crois donc pas qu'il y ait là, malgré le chiffre d'apparence fantastique de 70 kilomètres, place à une critique sérieuse.

Mais je laisse de côté ces considérations de détail. Je veux me placer sur un terrain plus élevé : je passe à la comparaison d'ensemble des travaux faits par l'industrie et de ceux faits par l'Etat. Je crois que si l'on prend deux coques de bâtiments arrivés au même point de construction, l'une sur les chantiers de l'industrie et l'autre sur les chantiers de l'Etat, il peut y avoir une économie de main-d'œuvre en faveur de la coque construite sur les chantiers de l'industrie. Et cela me semble être très facile à expliquer.

Cela tient à ce qu'en général, lorsque l'industrie est chargée de construire un bâtiment, elle a en même temps en construction deux ou trois bâtiments similaires, et que dès lors les frais d'études, les frais généraux, sont moins coûteux que pour un seul. Mais ce n'est pas à ces chiffres comparatifs portés sur les états de situation qu'il faut se reporter; il faut voir quel est le coût d'un bâtiment complet prêt à prendre la mer, livré par l'industrie, par rapport au coût d'un autre bâtiment de même type, livré par l'Etat. Eh bien, je crois que quand on arrive à la comparaison des deux chiffres, l'avantage est loin de rester à l'industrie. On a souvent cité à cette tribune, dans la discussion générale du budget et dans la discussion actuelle, des chiffres et des exemples. Je m'en vais reprendre, sans m'y trop appesantir, deux des exemples qui ont été cités par l'honorable M. Félix Faure à cette tribune.

Le *Charner*, construit à Rochefort, est porté sur l'état de situation du budget de la marine pour 10,400,000 fr.; le *Chanzy*, qui est du même type, construit sur les chantiers de la Gironde, est porté dans le même plan général du budget pour un chiffre inférieur de 1,400,000 fr.

Mais on oublie, dans cette comparaison, de remarquer que la machine du *Charner* est portée pour 2,900,000 fr. telle qu'elle doit être livrée par la société des chantiers et forges de Saint-Denis, tandis que la machine du *Chanzy* n'est portée que pour 2 millions. Je trouve au budget une note dans laquelle il est dit que le marché pour cette machine n'est pas encore passé. Or il est permis de penser que ce chiffre de 2 millions est provisoire, que les deux machines qui seront livrées à l'Etat devront être similaires et que la machine fournie au *Chanzy* atteindra également le chiffre de 2,900,000 francs. Nous voilà donc en présence d'une différence de 600,000 fr. Mais lorsque les deux bâtiments seront livrés, que se sera-t-il passé? Le bâtiment construit sur les chantiers de l'Etat aura été constamment l'objet de l'inspection et des critiques judicieuses des officiers de marine et des ingénieurs du port dans lequel il aura été construit, tandis que le bâtiment construit sur le chantier de l'industrie privée aura suivi sa marche régulière sans être tenu au courant des modifications qui auront pu être apportées à la construction de bâtiments de même type depuis qu'il a été commencé, et lorsque ce bâtiment sera livré à l'arsenal, il y aura d'une part des travaux à refaire, et d'autre part des travaux nouveaux à faire, tous travaux qu'on oublie de compter et de porter au passif de l'industrie.

M. Félix Faure. Les ingénieurs de la marine surveillent également les chantiers privés.

M. Paul Guieysse. Ils surveillent les chantiers, mais pas aussi étroitement ni d'une façon aussi active que les arsenaux.

M. Félix Faure. Ils ont absolument le droit de le faire! Vos critiques s'adressent à l'administration de la marine et non à l'industrie privée.

M. Paul Guieysse. Sans doute ils en ont le droit; mais vous ne pouvez obtenir que la construction d'un bâtiment sur un chantier de l'industrie privée soit surveillée avec autant de minutie, pour tous les détails de la fabrication, par un ingénieur détaché, que lorsque le bâtiment est construit dans un port militaire, non seulement sous la surveillance directe de l'ingénieur qui le construit, mais aussi sous la surveillance indirecte, sous le contrôle en quelque sorte de ses collègues et des officiers de marine.

M. Félix Faure. Pourtant, l'ingénieur détaché pourrait exercer sur les chantiers de l'industrie privée une surveillance tout aussi étroite. C'est son devoir.

M. Paul Guieysse. En tous cas, vous avez à augmenter — ce qui n'a jamais été fait jusqu'ici — le prix des bâtiments construits par l'industrie de 2 p. 100 — c'était l'estimation du regretté commandant Gougeard — du fait de la surveillance des ingénieurs de l'Etat.

M. Félix Faure. Et les frais généraux des ports?

M. Paul Guieysse. Je pense que vous n'avez à faire intervenir comme frais généraux des ports que les travaux d'entretien et de réparation des chantiers, et non l'amortissement, qui est payé suffisamment depuis cinquante ans et plus que ces chantiers existent. (*Approbation sur divers bancs.*)

Je reprends l'exemple du *Troude*, qui a été cité. Si un exemple ne devait pas être choisi, c'est celui de ce bâtiment et de ses deux congénères, le *Lalande* et le *Cosmao*. Le *Troude* est depuis vingt-trois mois en essai; calculez l'argent qui a été dépensé depuis ce temps par la marine, pour l'aménagement de ce bâtiment : dépenses de l'équipage, des officiers qui y sont entretenus!

Je touche ici à une des considérations qui me font condamner le travail de l'industrie privée lorsqu'il s'agit de lui livrer nos instruments de guerre. Par suite du défaut d'entente qui existe entre les ingénieurs et les officiers de marine, les bâtiments reviennent de l'industrie sans avoir subi les transformations rendues nécessaires par les progrès réalisés au cours de leur construction. Si l'on considère les périodes improductives qui suivent la livraison des bâtiments construits par l'industrie, on trouve que la moyenne — j'espère que M. le directeur du matériel, commissaire du Gouvernement, pourra nous donner des chiffres précis à cet égard — on trouve que la moyenne générale dépasse de moitié environ les délais accordés. Voilà des considérations dont il est essentiel de tenir compte quand on veut faire la comparaison des

travaux à l'Etat et des travaux à l'industrie.

En outre, les travaux exécutés dans les chantiers de l'Etat offrent une sécurité que l'on peut considérer presque comme absolue au point de vue de la construction; c'est une des raisons pour lesquelles, à état égal d'avancement, un bâtiment à l'Etat peut coûter plus cher qu'un bâtiment à l'industrie; mais, messieurs, vous me permettrez de vous rappeler ces paroles que je trouve dans le livre de M. le commandant Gougeard que je citais tout à l'heure : Lorsqu'il s'agit d'instruments de guerre, rien ne doit être sacrifié à la sécurité : ceux qui commandent le bâtiment et ceux qui doivent s'y embarquer doivent avoir une absolue confiance.

Je crois que les officiers auront toujours plus de confiance dans un bâtiment construit sous leurs yeux dans les arsenaux que dans un bâtiment de même ordre construit par l'industrie privée.

De plus, on connaît, à l'Etat, le nom de l'ingénieur qui a dressé les plans et de celui qui a construit le bâtiment : c'est une garantie sérieuse; à l'industrie, on n'a devant soi qu'un anonyme irresponsable dès que le délai de livraison et de recette est dépassé.

Ce n'est pas à dire, messieurs, que je condamne d'une façon complète les travaux faits à l'industrie privée, mais je trouve qu'ils doivent être restreints dans une grande mesure. Je conçois parfaitement qu'on demande à l'industrie privée toutes les matières premières dont ont besoin les arsenaux, et par matière première je n'entends pas seulement les tôles, les plaques de blindages, les cornières, tout ce qui sert à la construction de la coque, mais encore tout ce qui peut être outillage proprement dit du bâtiment, les affûts, les machines à vapeur, les machines motrices elles-mêmes, etc. J'admets que l'Etat ne soit pas chargé de ces fournitures. Je regretterais pourtant de voir disparaître, à ce point de vue, notre usine d'Indret, parce qu'elle peut servir au moins de régulatrice aux prix demandés par l'industrie privée.

Du reste, lorsque l'on commande un bâtiment à l'industrie, est-ce que les matières premières dont se servent les constructeurs de l'industrie leur coûtent moins cher qu'à l'Etat? Il me semble que ce serait faire une injure bien gratuite à nos ingénieurs et à nos administrateurs que de penser que les marchés que passe la marine font ressortir toutes les pièces nécessaires aux bâtiments à un prix plus élevé, quand elles doivent être fournies aux arsenaux, que lorqu'il s'agit, pour les mêmes industriels français, de les livrer à l'industrie.

Lorsque nous donnons des bâtiments à l'industrie, que faisons-nous? Nous payons purement et simplement la main-d'œuvre des ouvriers qu'emploient ces chantiers et les dividendes des actionnaires. Eh bien, tant qu'à payer des mains-d'œuvre d'ouvriers, j'aime mieux que l'Etat paye celle des ouvriers de ses arsenaux et qu'il en prenne un plus grand nombre, si c'est nécessaire, pour satisfaire aux programmes des constructions.

Ce n'est pas seulement en France que des constructions ont été données à l'industrie, et je trouve encore dans l'ouvrage de M. Gougeard des renseignements parfaitement topiques à ce sujet.

En Angleterre, en ce moment, il y a encore un grand nombre de constructions données à l'industrie; mais dans quelles conditions? Il y a, dans les arsenaux anglais, beaucoup moins d'ouvriers que dans les arsenaux français, et pour cela on prétend que le même nombre d'ouvriers produit plus en Angleterre qu'en France. Mais il importe d'examiner les conditions dans lesquelles ce travail a lieu. Il existe à l'amirauté anglaise une armée gigantesque de dessinateurs qui font, à Londres, tous les dessins des pièces de construction qui entrent dans la coque; ces dessins sont envoyés dans les chantiers industriels pour être livrés aux techniciens et exécutés; le constructeur n'est, pour ainsi dire, qu'un fabricant à régie des bâtiments demandés par l'Etat.

Nous pourrions appliquer le même système en France, et c'est à Paris que devrait alors être centralisée cette armée de dessinateurs. Serait-ce un bien? Je ne le crois pas.

Cette mesure porterait du reste immédiatement une perturbation tellement grande dans notre système d'armement et de construction, qu'il en résulterait, à mon sens, un grand désordre, et que ni la sécurité de l'armement ni l'intérêt de nos finances ne pourraient en tirer profit.

Mais à côté de cela beaucoup de constructions en Angleterre ont été livrées complètement à l'industrie privée, et je trouve des chiffres assez significatifs en ce qui concerne la situation des bâtiments ainsi construits :

De 1856 à 1879, il y a eu 56 navires construits en Angleterre, dont 26 par les arsenaux et 25 par l'industrie privée. Or, dans cet intervalle de vingt-trois ans, les réparations ont été de 15.6 p. 100 de la valeur première des bâtiments construits dans les arsenaux, tandis qu'elles se sont élevées à 28.9 p. 100 pour les bâtiments construits par l'industrie privée.

Je ne crois pas qu'en France nous puissions obtenir de semblables renseignements pour arriver à la comparaison des réparations faites aux bâtiments, suivant qu'ils sont construits par l'Etat ou par l'industrie. Mais il m'est permis de penser que les constructeurs anglais ne sont pas inférieurs aux constructeurs français et, par conséquent, que l'écart entre les deux chiffres doit être à peu près le même pour la France que pour l'Angleterre.

Comment voulez-vous, du reste, qu'il en soit autrement? L'industrie est avant tout préoccupée de son bénéfice. Ce sont les mêmes ingénieurs, en réalité, qui construisent à l'industrie et dans les chantiers de l'Etat. Ce sont nos ingénieurs de l'Etat qui passent presque tous, à un moment donné, soit pour un temps déterminé, soit à titre définitif, aux chantiers de l'industrie. La valeur technique de ces ingénieurs est absolument la même, mais l'ingénieur des ports n'a en vue que la sécurité, tandis que l'ingénieur de l'industrie se préoccupe surtout de la production industrielle.

Il en est de même lorsque l'on considère qu'à l'industrie le travail à la tâche, qui donne, dans d'autres circonstances, de si bons résultats, est appliqué sur une vaste échelle. Dans ce genre de travail, l'ouvrier qui est chargé d'une pièce n'a qu'un intérêt : cacher les malfaçons; or, ces malfaçons finissent par se payer tôt ou tard. Le budget de l'Etat, pour réparations dans les arsenaux, est grevé d'un façon excessive par suite des réparations que les bâtiments venant de l'industrie sont obligés de subir. Ce sont là des points qu'on oublie trop lorsqu'on fait la comparaison des travaux à l'industrie avec ceux de l'Etat.

Comme je vous le disais, je ne suis pas le moins du monde l'ennemi systématique des travaux à l'industrie, mais je trouve qu'ils devraient être limités à une certaine catégorie de nos bâtiments : aux arsenaux les grands bâtiments de guerre, les cuirassés auxquels doivent être confiés la fortune et le salut de la France; aux chantiers industriels les bâtiments d'un tonnage moindre, les avisos rapides, les bâtiments de transport, les torpilleurs même, si l'on veut.

Voilà, messieurs, ce que j'avais à vous dire au point de vue de la comparaison du travail dans les arsenaux et à l'industrie.

Permettez-moi, maintenant, si je n'abuse pas de la fatigue de la Chambre (*Parlez! parlez!*), d'insister sur la situation qui serait faite à la défense générale par la spécialisation des ports de Lorient et de Rochefort.

Je sais qu'il n'est plus question, en ce moment, de la suppression de ces ports, comme nous en avaient menacé quelques-uns de nos collègues; je n'insiste donc pas sur ce point; mais je vous avoue que je ne suis pas bien rassuré pour leur avenir lorsque j'entends parler de spécialisation.

M. le rapporteur me disait tout à l'heure que la citation que je faisais de son rapport ne s'appliquait pas à Lorient.

M. le rapporteur. Ni à Lorient ni à aucun port.

M. Guieysse. J'en suis bien aise; mais je n'oublie pas que nous sommes menacés d'un côté par l'amiral Vallon, qui veut pourtant nous promettre l'avenir le plus prospère, et que nous sommes un peu abandonnés, je le crains, par M. le ministre de la marine lui-même. (*M. le ministre fait un signe de dénégation.*)

Si je me trompe, j'en suis heureux; j'avais craint tout à l'heure, monsieur le ministre, que lorsque vous parliez d'un accord qui devait intervenir entre la Chambre et vous, que vous ne fissiez bon marché de la spécialisation de nos deux ports, si la Chambre venait à en décider ainsi. Si je me suis trompé, je retire ce que je viens de dire.

Je ne veux pas insister sur le rôle particulier que je peux avoir devant vous au point de vue de la défense des intérêts de Lorient, comme ville, et de Rochefort. Je ferai pourtant remarquer que Lorient a été créée dans un but exclusivement maritime, il y a un siècle et demi; que toute la population de cette ville est essentiellement maritime; que l'on peut y citer des familles qui, de père en fils, n'ont jamais quitté le service de la marine. Consultez, dans l'Annuaire, la liste de nos officiers, de nos maîtres entretenus, des sous-officiers de la marine; vous y verrez dans quelle proportion immense le centre lorientais fournit à la marine ces auxiliaires si précieux : plus de 700 officiers mariniers, plus de 400 quartiers-maîtres!

Au point de vue de l'intérêt général, je me demande quel effet serait produit sur cette population par la décapitation de notre arsenal, qui n'emploie pas moins de 4,500 ouvriers.

S'il ne s'agit plus de nous supprimer et de nous faire disparaître complètement, je vous avoue que la spécialisation, telle qu'elle est comprise, me paraîtrait tout aussi dangereuse en tant qu'elle aboutirait purement et simplement à transformer ces deux ports en chantiers de construction. Vous porteriez l'atteinte la plus vive à l'esprit des populations, et la marine risquerait d'y perdre ses auxiliaires les plus précieux, sans parler de la répercussion fatale qu'aurait la ruine de ces deux villes sur le budget général.

Mais quittons ce terrain trop spécial et examinons ce qui peut toucher à l'intérêt de la défense générale.

J'ai assez étudié les côtes françaises, j'ai assez navigué moi-même dans le golfe — quoique je n'aie pas appartenu au corps des officiers de la marine — comme ingénieur hydrographe, pour connaître les conditions d'accès de nos ports et de nos passes, et les conditions de navigabilité dans le golfe de Gascogne. Nous n'avons malheureusement qu'un nombre trop restreint de points sur

lesquels nos bâtiments isolés et nos escadres puissent venir se ravitailler.

De Lorient à Rochefort vous n'avez d'autre point de refuge que la rade de l'île d'Aix, à l'entrée même de Rochefort. De Lorient à Brest, en dehors de la rade foraine de Lorient vous n'avez que le mouillage bien précaire des Glenans où une escadre ne pourrait pas facilement tenir par un mauvais temps et où elle serait toujours sous le coup d'une surprise de l'ennemi, non pas tant de la part des grands bâtiments que des torpilleurs.

Mais l'entrée de Brest est-elle donc si facile pour les navires pris par le mauvais temps? Examinez un peu quelle serait la situation d'un bâtiment de guerre ayant supporté les attaques d'un torpilleur dans le golfe de Gascogne, et coulant presque bas, comme cela est arrivé à un bâtiment de la marine italienne, pour d'autres causes il est vrai. Est-ce qu'il pourra remonter à Brest s'il est pris par les vents de sud-ouest si fréquents dans ces parages, ou même de nord-ouest? Il est évident que ce bâtiment n'aura qu'un but, ce sera de se rapprocher soit de Lorient, soit de Rochefort, car il n'a point d'autres ports sur la côte pour se mettre à l'abri.

Près de Rochefort, vous avez le mouillage de l'île d'Aix et le port de la Palisse, qui a été construit en partie pour subvenir aux besoins possibles de la marine militaire. Vous avez là, pour les bâtiments qui n'ont pas besoin de réparation immédiate, un centre d'approvisionnement assuré qui serait précieux et même indispensable en temps de guerre. Je crois que c'est l'amiral de Gueydon qui disait que si Rochefort n'avait pas été créé, il faudrait le faire actuellement.

On se plaint qu'il soit dans l'intérieur des terres et qu'on ne puisse y construire des bâtiments d'un tonnage suffisant. Mais on pourrait creuser le chenal de la Charente ou même la canaliser pour lui donner plus de profondeur. Ce travail serait très coûteux, mais le projet n'est pas aussi invraisemblable qu'il le paraît tout d'abord.

Le port de Wilhelmshaven communique avec la mer au moyen de deux écluses, si je ne me trompe.

Rochefort se trouve peut-être destiné à être un jour, pour la France, ce que Chatham est pour l'Angleterre.

J'arrive à Lorient. On lui reproche l'étroitesse de sa rade et un mouillage insuffisant pour une escadre. Je reconnais que cette rade n'offre pas de place à plus de quatre ou cinq cuirassés au maximum; mais ce qu'on reproche aussi à Lorient, c'est le peu de largeur de sa passe qui a été la cause de l'échouement de quelques navires. Permettez-moi de vous dire que ces échouements ne sont pas ce qu'il y a eu de plus heureux pour les officiers qui commandaient les bâtiments échoués. Il est assez sorti de bâtiments de haut tonnage, tels que le *Formidable*, le *Hoche*, et tant d'autres, du port de Lorient pour ne pas croire qu'on soit forcément exposé à des accidents de cette nature. J'ajoute que l'étroitesse des passes est, par contre, une cause de sécurité.

Quant à la situation de Lorient exposé, dit-on, aux attaques d'une flotte ennemie, rappelez-vous que le port est situé à cinq kilomètres de la mer. Une escadre ennemie ne peut pas venir s'embosser dans la passe qui est trop étroite et peut être facilement obstruée; il est impossible de s'approcher à une distance de plus de huit kilomètres au minimum, et il faudrait, pour qu'une escadre ennemie pût bombarder et détruire le port de Lorient, que cette escadre eût commencé par réduire complètement au silence les batteries puissantes qui ont été construites dans ces dernières années et qui enserrent la rade. Le mouillage dans les Couraux de Groix est parfaitement assuré par trois batteries dont le feu ne permettrait pas facilement à des escadres ennemies de stationner sur ce point.

Je crois donc qu'au point de vue de la défense générale il y aurait un très grand danger à vouloir supprimer ce port ou du moins à le spécialiser.

Vous voulez faire de Lorient un port de construction? Voyons quelle économie résulterait de cette transformation en un simple chantier.

Une étude précédemment faite par M. Gerville-Réache nous fait connaître qu'il résulterait de la spécialisation de Rochefort et de Lorient une économie de 3 millions. C'est aussi le chiffre qu'a cité hier M. l'amiral Vallon. En étudiant en détail les conditions dans lesquelles s'opérerait cette spécialisation, il m'est impossible de croire à la réalité d'une pareille économie.

Dans un port transformé en un immense arsenal — ce sont des promesses que M. le rapporteur veut bien nous faire — vous supprimeriez d'abord tout ce qui touche au commissariat : le commissaire général de marine, les commissaires de toutes catégories! (*Interruptions.*)

M. le rapporteur. Ce projet n'émane pas du rapporteur, mais du ministère de la marine.

M. Paul Guieysse. Je vous demanderai de spécifier si le ministère a donné ce chiffre de 3 millions comme résultat d'études faites par lui pour arriver à la spécialisation des ports, ou si ce sont des chiffres qui vous ont été fournis quand vous avez recherché l'économie qui en résulterait pour tel ou tel service.

Je demande, en un mot, si l'administration de la marine a pris, lorsqu'elle vous les a donnés, la responsabilité du groupement de tous ces chiffres.

M. le rapporteur. Le ministère en a pris la responsabilité, il a établi lui-même l'économie qui résulterait de la réforme. J'ai là le document tel qu'on me l'a communiqué, je le tiens à votre disposition.

M. Paul Guieysse. Je l'ai également: vous l'affirmez, je m'en rapporte à votre parole, mais j'ai toujours compris que ces chiffres étaient donnés comme réponse aux différentes demandes de réduction adressées au ministère, et non pas comme réponse à une question de spécialisation.

M. le rapporteur. Ce travail a été préparé alors que je n'étais pas encore député.

M. Paul Guieysse. La critique que je formule ne s'adresse plus alors à vous, mais au ministre de la marine ou à la personne, alors responsable, qui vous a donné ces chiffres.

Je n'admets pas comme possible que lorsqu'on transforme un arsenal maritime d'armement et de construction en un simple arsenal de construction, on puisse supprimer tout ce qui touche à l'administration : le commissaire général et les commissaires chefs de service, et qu'on n'y conserve plus que des agents subalternes. Je n'admets pas davantage que dans un port qui doit être défendu, et d'autant plus défendu qu'on lui confierait des richesses plus considérables, on supprime les quatre cinquièmes des marins vétérans torpilleurs spécialement affectés au service de la défense fixe.

Je pourrais ainsi relever presque tous les points, sauf celui de la suppression du préfet maritime, et vous montrer qu'il y a une exagération manifeste dans les chiffres qu'on vous a fournis : par conséquent, je ne puis admettre cette économie de 3 millions qui résulterait de la spécialisation de Lorient et de Rochefort; si on arrivait à une économie de 1 million, on aurait, je crois, tout ce qu'on pourrait obtenir. Et ce serait pour cette économie que vous viendriez jeter le trouble dans toute une population qui ne vit que par la marine, qui a toujours compté sur la marine et toujours donné les marques d'un dévouement si profond à la marine et aux institutions de la République?

Du reste, lorsque vous parlez de spécialisation, permettez-moi de vous faire remarquer que l'administration est déjà entrée en bonne partie dans cette voie.

Pour ne considérer que des points bien secondaires dans la question si importante qui nous occupe en ce moment, toute la corderie se fait à Brest, la poulierie se fait à Brest et à Toulon, et ce sont ces deux ports qui sont chargés de répartir entre les autres les câbles et les poulies nécessaires.

En ce qui concerne Lorient, je crois qu'on est arrivé à la limite de la spécialisation de cet arsenal, et je ne veux vous en donner d'autres preuves que les chiffres que j'ai relevés dans les rapports des précédents budgets.

Dans le rapport de M. Ménard-Dorian, je trouve que Lorient fournissait en 1887 60 p. 100 d'effet utile sur les dépenses qui y étaient effectués. En 1878, d'après l'ouvrage de M. Gougeard, Lorient donnait près de 70 p. 100 d'effet utile.

Nous avons à Lorient des cales de construction en grand nombre. Elles sont malheureusement inoccupées. A ce sujet, je me permettrai d'exprimer un regret, celui de voir que sur les 10 cales qui existent dans le port de Lorient, il n'y en a que 5 occupées actuellement, et encore 2 le sont-elles uniquement par des torpilleurs ou contre-torpilleurs et une autre par une frégate en bois destinée à la navigation à voile!

Je pense que ce n'est pas là le moyen de relever la situation de nos arsenaux et de diminuer leurs frais généraux, et je pense aussi que, sans changer les conditions générales, on pourrait beaucoup augmenter les constructions commandées à Lorient. Sans faire occuper de suite les 10 cales qui existent dans ce port, on arriverait à des résultats bien meilleurs pour tous si on donnait une meilleure direction aux constructions de cet arsenal.

Qu'avons-nous comme armements à Lorient? Nous ne faisons que les armements provisoires, et quand un bâtiment comme le *Hoche* se trouve suffisamment armé pour pouvoir prendre la mer, il va à Brest terminer ses essais. Il en a été ainsi pour certains bâtiments comme le *Redoutable*, le *Formidable*, qui ont été construits et lancés dans les dernières années à Lorient. Ils n'ont reçu dans cet arsenal que les armements provisoires qu'ils sont allé compléter à Brest.

Que voulez-vous de plus?

Vous voulez uniquement construire le bâtiment? et qu'en ferez-vous quand il aura été construit? Vous ne pouvez pas, pourtant, le mettre à la remorque d'un autre bâtiment pour le conduire à Brest. Il faudra toujours lui donner un armement provisoire, et je ne vois pas dès lors l'avantage que vous trouvez à diminuer les conditions dans lesquelles travaille actuellement cet arsenal. Vous êtes forcément amenés à conserver toutes les directions qui existent et ne pouvez supprimer à grand'peine qu'une faible partie du personnel.

Ceci ne touche que des points particuliers à la marine. Mais il y a un autre point au sujet duquel, je crois, ni le budget de la marine ni le ministre de la marine, qu'il me permette de le lui dire, ne sont seuls engagés. C'est celui de la mobilisation générale et de la défense.

La marine seule n'a pas qualité pour se prononcer sur ce point. Autant qu'on

peut le savoir comme tout le monde, car je n'ai pas l'intention de révéler des faits particuliers et inconnus, ce sont les vice-amiraux, préfets maritimes dans les arsenaux qui sont chargés de la défense des côtes, chacun dans le secteur dont il est actuellement le chef. Et vous voulez, du jour au lendemain, supprimer les préfectures maritimes de Rochefort et de Lorient! Mais vous ne pouvez pas le faire sans une entente préalable avec M. le ministre de la guerre, et sans vous préoccuper de la question de savoir à qui incombera le soin de la défense des côtes.

M. le ministre de la marine. Il n'est nullement question de cela!

M. Paul Guieysse. C'est pourtant le premier point visé dans les études de spécialisation. Supposez qu'au moment de la mobilisation, vous ayez conservé Brest comme seul port militaire et maritime d'armement et de construction pour tout le golfe de Gascogne, vous y ferez donc venir les 20,000 inscrits de Rochefort et les 28.000 inscrits de Lorient? Par quelle voie? Au moment où la guerre utilisera toutes les voies ferrées! Mais si vous considérez Brest comme le seul port de refuge de la flotte, les autres restant des ports de construction, ne voyez-vous pas que la rade de Brest pourra se trouver bloquée par des escadres ennemies, et cela sans que nos bâtiments puissent peut-être en sortir utilement? N'est-il pas, au contraire, d'un intérêt plus général de conserver, à la fois, les ports de Brest, Rochefort et Lorient, de façon à se mettre à l'abri des attaques d'un ennemi peut-être supérieur en nombre, et de le forcer à diviser ses forces sur ces deux points, et d'avoir des centres à la fois de ravitaillement et de réparation?

Je pense donc qu'au moment où vous allez être appelés à vous prononcer sur la nomination d'une commission chargée d'examiner les circonstances générales dans lesquelles se présentent le budget et les institutions de la marine, il n'était pas inutile d'appeler votre attention sur les considérations que je vous ai exposées, et j'espère que lorsque vous vous occuperez de la nomination de la commission dont il est question, vous voudrez bien ne pas frapper d'ostracisme *a priori* les représentants des ports, sous prétexte qu'ils pourraient se trouver compromis par des intérêts locaux. Si vous tenez compte de ces considérations, il faudrait donc frapper du même ostracisme les représentants de tous les centres industriels, qui pourraient, eux aussi, être suspects de vouloir attirer les constructions dans leurs régions. Mais à ce compte, messieurs, il n'y aurait donc plus que deux représentants réels de la marine qui puissent être admis dans cette commission, M. de Douville-Maillefeu et M. l'amiral Vallon!

Mais, messieurs, je sais d'avance que quelle que soit la région industrielle ou militaire à laquelle nous appartenions, vous ne mettez pas en doute que notre patriotisme ne soit aussi éclairé et aussi sincère que celui de tous les membres de cette Assemblée. (*Très bien! très bien! sur divers bancs.*)

De divers côtés. La clôture! la clôture!

M. le président. La clôture est demandée. (*Oui! oui!*) Je la mets aux voix.

(La Chambre, consultée, prononce la clôture de la discussion.)

M. Braud. J'avais demandé la parole contre la clôture.

M. le président. La clôture est prononcée; vous ne pouvez plus la combattre.

J'ajoute, messieurs, que ce n'est que par une tradition qui s'est insensiblement établie depuis quelques années parmi nous, qu'il s'institue une discussion générale au commencement de chaque budget particulier.

Le budget se vote par chapitres et c'est en tête du budget tout entier que se place la discussion générale. (*Marques d'assentiment.*)

Néanmoins c'est un usage qui s'est établi; mais la discussion générale qui d'avoir lieu a été très large et la Chambre vient de la clore.

Avant de passer à la discussion des chapitres du budget de la marine, la Chambre est appelée à examiner la proposition faite par M. Dreyfus, tendant à nommer une commission.

M. Le Veillé. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Mahy qui l'avait demandée. Vous l'aurez ensuite.

M. de Mahy. Messieurs, je regrette beaucoup, pour ma part, la clôture de la discussion générale. Mon honorable collègue, M. Braud et moi, avions demandé la parole contre la clôture. Notre demande n'a pas été entendue par le bureau, nous le regrettons et nous nous soumettons. (*Très bien! très bien!*)

J'ai demandé la parole contre la proposition tendant à la nomination d'une commission d'enquête, faite par notre honorable collègue M. Dreyfus.

M. Camille Dreyfus. Il ne s'agit pas d'une commission d'enquête; je l'ai déclaré formellement à la tribune. (*Interruptions.*)

M. le président. Je vais relire le texte de la proposition.

Elle est ainsi conçue:

« La Chambre, considérant qu'il résulte de la discussion générale du budget de la marine qu'une réforme profonde est nécessaire dans l'organisation de notre système maritime et de nos forces navales,

« Décide:

« Une commission chargée de rechercher les réformes à introduire dans la situation de nos arsenaux, dans l'état de notre personnel naval, de notre matériel et de la comptabilité qui s'y rapporte, composée de trente-trois membres, sera nommée dans les bureaux. »

Cette propositien est signée de MM. Camille Dreyfus, amiral Vallon et Montaut.

M. le comte de Douville-Maillefeu. Je demande la parole.

M. de Mahy. Messieurs, je persiste à prier la Chambre de ne pas acquiescer à cette demande de nomination d'une commission d'enquête, — je répète le mot — qui est demandée par l'honorable M. Dreyfus.

M. Camille Dreyfus. Vous avez tort.

M. de Mahy. Il est évident que d'après la proposition même qui vous est faite...

M. Camille Dreyfus. Je demande la parole.

M. de Mahy. ... et que M. le président vient de relire, c'est une commission d'enquête qui sera nommée; si elle n'a pas ce caractère, je ne sais pas ce qu'elle sera.

M. Camille Dreyfus. Ce serait une commission analogue à celle de l'armée, que vous avez présidée quelquefois, et fort bien, monsieur de Mahy.

M. de Mahy. Je remercie infiniment mon honorable ami M. Dreyfus de l'éloge amical qu'il a bien voulu faire de ma manière de présider quelquefois la commission de l'armée.

Il est évident que si on vous demandait de constituer, pour la marine, une commission comme celle que vous avez nommée pour l'armée, vous ne pourriez pas vous en dispenser.

M. le ministre de la marine. C'est comme cela que je l'entends, monsieur de Mahy.

M. de Mahy. Et comment procéderez-vous? Comme vous l'avez fait dans la précédente législature pour la commission de l'armée. Comment l'avez-vous nommée? De la manière la plus simple, et comme le veut votre règlement. En effet, dans la précédente législature, le ministre de la guerre a présenté des projets de loi considérables remaniant presque toutes nos institutions militaires, touchant au recrutement, à l'organisation de l'armée, à la nomination des sous-officiers, etc., et vous avez nommé une commission pour examiner les projets du Gouvernement. (*Très bien! très bien!*)

Cette commission a vécu autant que la législature elle-même, pourquoi? Parce qu'elle était chargée d'examiner des projets considérables, exigeant de longues études, et que ces projets n'ont été à l'état de rapport qu'à la fin de la législature; c'est alors que la commission de l'armée a cessé d'exister.

Comment avez-vous nommé une commission de l'armée dans la législature actuelle? Le Gouvernement vous a présenté des projets de loi militaires; plusieurs membres de la Chambre et moi-même avons présenté des propositions concernant l'armée. Les projets du Gouvernement et les propositions émanant de l'initiative parlementaire ont été renvoyés aux bureaux; ceux-ci ont nommé une commission; cette commission existe, mais elle n'a pas un caractère permanent: elle ne siège à l'heure actuelle que parce que les projets ou propositions dont elle est saisie ne sont pas encore à l'état de rapport. (*C'est cela! — Très bien!*)

Et vous avez eu si peu l'intention de lui donner un caractère permanent, que, toutes les fois qu'il est déposé sur le bureau de la Chambre un projet présenté par le Gouvernement ou une proposition émanant de l'initiative parlementaire, c'est sur la demande du président que vous décidez si le projet ou la proposition sera renvoyé ou non à la commission de l'armée.

Eh bien, personne ne peut s'opposer à ce que vous agissiez ainsi pour le ministère de la marine. Vous n'avez jamais décidé, pendant une discussion du budget, que, pour le ministère de la guerre, vous nommeriez une commission d'enquête ou d'études, ayant les attributions qui viennent de vous être indiquées ou des pouvoirs illimités, non définis, enfin une commission qui aurait la prétention de se substituer au ministre de la marine. (*Exclamations à gauche. — Interruptions.*)

M. Camille Dreyfus. Ce n'est pas du tout cela que nous vous proposons.

M. le ministre de la marine. Je ne l'accepterais jamais.

M. de Mahy. Voici ce que vous pouvez faire et ce que vous ferez évidemment le jour où le Gouvernement présentera à cette tribune un projet de loi sur une partie quelconque de notre organisation maritime...

M. Camille Dreyfus. Vous savez bien que, jusqu'à présent, ces questions ont été réglées par des décrets.

M. le baron Reille. Déposez, en vertu de votre droit d'initiative, une proposition de loi intéressant la marine, et alors une commission devra être nommée pour l'examiner.

M. de Mahy. Le jour où M. le ministre de la marine, où le Gouvernement, si vous préférez ce mot, présentera à cette tribune un projet de loi, ce jour-là vous ne pourrez pas vous dispenser de nommer une commission et, plus tard, si le Gouvernement présente d'autres projets, ou si des membres de la Chambre, usant de leur droit d'initiative parlementaire, déposent des propositions, vous déciderez chaque fois si ces projets ou propositions de loi doivent être renvoyés à cette commission que vous aurez nommée. (*Interruptions.*)

Voulez-vous ne pas attendre l'initiative du ministre ?

Pensez-vous que nous devions faire preuve d'une telle suspicion (*Exclamations sur plusieurs bancs*) à l'égard d'un ministre dont l'administration n'a pas été incriminée, qui s'est défendu d'une manière supérieure, complète et victorieuse contre les imputations formulées contre lui dans la séance précédente? S'il ne vous plaît pas d'attendre que le ministre de la marine dépose un projet de loi, que quelques-uns d'entre vous présentent une proposition de loi sur les cadres, par exemple, comme cela a été fait dans la précédente législature, et le lendemain la Chambre nommera une commission... (*Bruit et interruptions.*)

Je ne monte pas souvent à la tribune, je n'y reste jamais longtemps, et je ne pense pas qu'on puisse me reprocher d'en abuser. (*Non! non! — Parlez!*) Laissez-moi donc achever, je vous prie.

Je termine par une considération qui vous touchera, — je l'espère. M. Dreyfus nous a dit, lorsqu'il a fait sa proposition, qu'il fallait traiter le ministère de la marine comme on avait traité le ministère de la guerre. Oui, il faut traiter ces deux grands départements avec la même sympathie et le même respect, permettez-moi de le dire, Eh bien, avez-vous jamais vu, au cours de la discussion générale du budget, un député venir demander à la Chambre de voter une résolution spéciale tendant à la nomination d'une commission d'études chargée de contrôler les actes du ministère de la guerre?

M. Camille Dreyfus. Mais la loi de 1876 proteste contre votre théorie.

M. de Mahy. Nous n'avons jamais vu cela!

M. le comte de Douville-Maillefeu. Je vous demande pardon!

M. de Mahy. Vous n'avez jamais voté, au cours d'une discussion du budget, une résolution tendant à nommer une commission de cette nature pour le ministère de la guerre. Je vous demande d'observer pour le ministère de la marine la même procédure que pour le ministère de la guerre. (*Très bien! très bien!*)

M. le comte de Douville-Maillefeu. Je demande la parole.

M. le président. Vous parlez pour la proposition ?

M. le comte de Douville-Maillefeu. Oui, monsieur le président; mais je combats les considérants.

M. le président. Vous avez la parole.

M. le comte de Douville-Maillefeu. Messieurs, je tiens à dire très simplement que dans la proposition en discussion il n'y a rien à prendre au tragique, comme semble le faire notre honorable collègue M. de Mahy. Nous voulons que la marine soit traitée comme l'armée, et c'est la proposition même de l'honorable ministre de la marine que je viens défendre. (*Exclamations ironiques sur quelques bancs.*)

Parfaitement! Il vous a dit lui-même qu'il était nécessaire qu'il ait le concours du Parlement, et il a prié le Parlement de nommer une commission à laquelle il renverrait toutes les propositions qu'il a l'intention de déposer très prochainement. (*Mouvements divers.*)

M. le baron Reille. Attendez qu'elles soient déposées.

M. le comte de Douville-Maillefeu. C'est dans ces termes que j'appuie la proposition, je puis le dire, de M. le ministre de la marine. Je viens lui apporter mon adhésion entière et absolue.

J'ajouterai qu'à mon avis il est absolument nécessaire que la commission soit nommée avant le dépôt des projets que M. le ministre compte soumettre à la Chambre, et cela pour la raison suivante : Les questions qui touchent à la marine ne ressemblent en rien à celles qui touchent à l'armée. Tout dans la marine s'est traité jusqu'ici par décret, et quand M. le ministre de la marine vient nous dire : Je ne veux plus maintenant trancher ces questions par décret, mais par des projets de loi que je déposerai devant le Parlement. Je crois que nous devons lui donner notre plus complète adhésion.

A droite. Atendez-les!

M. le comte de Douville-Maillefeu. Et je demande de nommer dès aujourd'hui une commission spécialement affectée à leur étude.

Voilà une considération; mais il y en a un autre, qui n'existe pas pour la guerre. Les questions électorales ne viennent pas se mêler aux propositions qui concernent la guerre; il n'en est pas de même de celles qui concernent la marine.

Il y a une douzaine d'établissements de la marine; en dehors des arsenaux, bien d'autres sont situés à l'intérieur des terres. Je respecte profondément le patriotisme de mes collègues. — Quand même on soupçonnerait le mien, cela ne m'inquiéterait pas beaucoup (*On rit*); — mais enfin, permettez-moi de vous dire que les députés qui ont un établissement de la marine dans leur circonscription sont portés à penser que le patriotisme leur commande d'en demander le maintien. Il est très regrettable que, sur les 200 millions que nous votons pour les dépenses de la marine, 100 millions au moins sont employés à terre et ne servent pas à l'objet auquel ils sont destinés, et qui est d'avoir assez de navires pour répondre à l'ennemi. Il faut que le concours du Parlement soit acquis d'avance au ministre qui s'engage dans cette voie. C'est pour cela qu'il a demandé qu'on décidât en principe la nomination de cette commission.

Dans ces conditions, il faut que ce soit le Parlement qui ait la responsabilité de ce qui va être fait. (*Exclamations sur divers bancs.*)

Comment! Ah? Vous avez la prétention d'être les députés de la nation française, c'est-à-dire les ambassadeurs que le peuple français envoie ici pour défendre ses intérêts, et de ne pas prendre la responsabilité de vos délibérations! En vérité, je ne comprends pas.

M. le ministre est responsable de son département et de ses paroles, et s'il vous a demandé ici le concours du Parlement je ne puis pas comprendre qu'il y ait quelqu'un ici qui ose le lui refuser.

Quant aux considérants de la proposition de M. Dreyfus, je tiens à le dire, je les repousse absolument.

M. le baron Reille. Alors, qu'est-ce qui reste ?

M. Armand Desprès. Il reste un piège.

M. de Mahy. Je demande la parole.

M. le président. Il y a des orateurs inscrits avant vous : M. Cavaignac, M. Lemercier.

La parole est à M. Cavaignac.

M. Godefroy Cavaignac. Messieurs, je n'ai rien à ajouter aux déclarations qui ont été apportées à cette tribune par l'honorable M. de Mahy, qui a exposé très clairement la différence qui existait entre la proposition de M. Dreyfus, consistant dans la nomination d'une commission de trente-trois membres chargée de rechercher les réformes à introduire dans la situation de nos arsenaux, dans l'état de notre personnel naval, de notre matériel et de la comptabilité qui s'y rapporte, et la pensée, qui est la sienne et aussi la mienne, qu'il peut être utile de nommer une commission qui fonctionnera dans les mêmes conditions que celle de l'armée, et qui devra examiner les propositions et les projets de loi qui seront déposés sur le bureau de la Chambre.

M. de Mahy. Quand le ministre les déposera! (*Rumeurs en sens divers.*)

A gauche. Et l'initiative parlementaire!

M. Godefroy Cavaignac. Je n'ai donc rien à ajouter, et je n'ai demandé la parole que pour déposer, au nom de M. de Mahy et au mien (*Exclamations*), une autre proposition dont voici la teneur :

« Une commission de trente-trois membres sera nommée pour examiner les projets et propositions de loi concernant la marine. »

M. de Mahy. Je demande la parole. (*Exclamations.*)

M. le président. Avant que M. Cavaignac n'ait demandé la parole pour déposer sa proposition, j'étais saisi d'une autre proposition émanant de M. de Douville-Maillefeu ainsi conçue :

« Une commission de vingt-deux membres sera nommée dans les bureaux pour examiner tous les projets et propositions concernant l'organisation de l'armée de mer. »

M. le comte de Douville-Maillefeu. Je me rallie à celle de M. Cavaignac; car je n'ai nullement d'amour-propre d'auteur, je vous assure. (*Rires.*)

M. de Mahy. Je demande la parole pour la position de la question.

M. le président. M. le ministre l'a demandée.

M. de Mahy. Il me la cède.

Il est bien entendu que la proposition qui vient de vous être faite par l'honorable M. Cavaignac et à laquelle je me suis empressé de mettre ma signature n'a pas pour but de vous demander le vote immédiat de la commission. Il est évident que la commission ne sera nommée que quand le ministre aura déposé un projet... (*Non! non! à gauche.*)

M. Camille Dreyfus. Je demande la parole.

M. de Mahy. Dans la pensée de M. Cavaignac, dans celle de M. de Douville-Maillefeu, comme dans celle de M. le ministre de la marine lui-même, il est bien entendu qu'on nommera la commission quand le ministre aura présenté un ou plusieurs projets...

M. le comte de Douville-Maillefeu. Le ministre, ou un membre du Parlement. (*Bruit.*)

M. de Mahy. Messieurs, il est utile qu'on vote en connaissance de cause et que la question soit bien éclaircie.

Je disais qu'il est bien entendu que la nomination de la commision sera faite lorsque le ministre déposera un projet ou bien, comme le fait remarquer M. de Douville-Maillefeu, quand un membre de la Chambre déposera une proposition de loi.

Dans ces conditions, je crois que nous sommes tous d'accord. (*Mouvements divers.*)

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

M. le ministre de la marine. Messieurs, il est bien certain que je n'ai pas eu l'intention de demander à la Chambre de nommer une commission qui servirait en quelque sorte de tutelle au ministre de la marine, qui entrerait dans l'examen des questions touchant aux opérations de guerre ou à la défense nationale. (*Non! non!*) Je ne crois pas qu'aucun des membres de la Chambre ait eu l'intention de faire une proposition dans ce sens.

A gauche. Non! il s'agit d'une commission analogue à la commission de l'armée.

M. le ministre. C'étaient cependant les considérants contenus dans la proposition de M. Dreyfus.

M. le comte de Douville-Maillefeu. Ils sont abandonnés par tout le monde.

M. le ministre. Je trouve que la proposition déposée par l'honorable M. Cavaignac répond aux *desiderata* de la Chambre et à la pensée du ministre.

Il s'agit de nommer une commission analogue à la commission de l'armée, qui sera saisie de toutes les propositions concernant la marine.

Faut-il la nommer tout de suite ou attendre que le ministre ait déposé un projet de loi? Cela m'importe peu. (*Exclamations diverses.*)

Mon intention est de déposer avant peu, d'ici à la fin de l'année — par exemple — un projet de loi sur l'inscription maritime.

Ce projet sera renvoyé à la commission de trente-trois membres.

Voulez-vous attendre le moment où je le déposerai? Je m'engage à le présenter d'ici à la fin de l'année. Si telles sont les idées de la Chambre, je suis prêt à les accepter.

M. Camille Dreyfus. Je demande la parole.

M. le président. Vous avez la parole.

M. Camille Dreyfus. Messieurs, nous sommes prêts à accepter la rédaction qui a été apportée à la tribune soit par M. Cavaignac, soit par M. de Douville-Maillefeu. Mais il ne faut pas qu'on se méprenne sur la portée de ce qui se passe en ce moment-ci. C'est, en vérité, une transformation de l'administration de la marine.

Elle échappe au régime des décrets pour être placée sous le régime de la loi et du contrôle parlementaire. C'est M. le ministre lui-même qui l'a dit, et je ne fais que répéter les termes excellents dont il s'est servi. Ce que nous vous demandons en vous priant de statuer immédiatement sur la proposition de M. Cavaignac ou sur celle de M. de Douville-Maillefeu, c'est donc simplement de sanctionner par votre vote ce fait important qui se produit pour la première fois dans le Parlement français de l'intronisation de la loi et du régime parlementaire dans les choses de la marine.

Sous le bénéfice de ces observations, je je me rallie à la proposition de M. Cavaignac.

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

M. le ministre de la marine. Je ferai remarquer à l'honorable M. Dreyfus que ce n'est pas la première fois que le département de la marine se met sous le régime de la loi. Ainsi ce qui concerne les cadres avait toujours été réglé par des décrets. A la dernière législature, un projet de loi, dont je crois M. Gerville-Réache est rapporteur, a été présenté sur cette question. S'il a disparu, c'est parce que la législature a été renouvelée. Mais mon intention est de déposer des projets de loi qui devront être soumis à la commission dont il s'agit. Dès demain je puis déposer à nouveau le projet de loi relatif aux cadres et vous pourrez à cette occasion nommer votre commission. Quel inconvénient voyez-vous à ce mode de procéder? (*Interruptions.*) Je m'engage à faire ce dépôt.

M. Camille Dreyfus. Ce n'est pas du tout la même chose.

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

M. le comte Lemercier. Messieurs, après les déclarations de M. le ministre de la marine, il n'y a plus de proposition possible. Qu'est-ce que vient de dire M. le ministre? C'est que dès demain il va déposer un projet de loi sur les cadres : par conséquent les bureaux auront à nommer une commission.

M. le comte de Douville-Maillefeu. Non, ce n'est pas cela...

M. le comte Lemercier. Décidez, si vous voulez, que votre commission sera de trente-trois membres, c'est votre droit; mais restez dans les termes de votre règlement. Je supplie MM. de Douville Maillefeu et Cavaignac de retirer leur proposition qui véritablement, après la déclaration du ministre, n'a plus de raison d'être.

M. le ministre la marine. Il est bien entendu que j'accepte la commission de trente-trois membres qui examinera les projets successifs que j'aurai l'honneur de soumettre au Parlement.

M. Camille Dreyfus. Nous voulons voter sur le principe.

M. le président. Vous maintenez votre proposition, monsieur Cavaignac?

M. Godefroy Cavaignac. Oui, monsieur le président.

M. le président. La proposition étant maintenue, je vais la mettre aux voix.

M. de Mahy. Dans les conditions où elle se présente maintenant, je ne la signe plus, monsieur le président, et je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Mahy. (*Bruit.*)

M. de Mahy. Messieurs, il faut que je sois bien convaincu de la gravité de ce qui se passe pour que vous me voyiez avec cette insistance remonter à la tribune; mais il importe que la question soit clairement posée.

M. le ministre de la marine vous a annoncé que, dès demain, il présentera un projet de loi sur les cadres de la marine. Qu'avez-vous à faire? Attendre que le projet de loi soit déposé. (*Marques d'assentiment à droite. — Dénégations à gauche.*)

M. Jourdan. M. le ministre de la marine a inspiré lui-même la proposition Cavaignac.

M. Leydet. Alors nous allons déposer une proposition de loi tout de suite, et nous demanderons l'urgence.

M. de Mahy. Déposez-la!

M. le comte de Douville-Maillefeu. C'est très vrai, il suffirait de déposer immédiatement une proposition de loi pour faire disparaître la difficulté que vous nous opposez.

M. le président. Mais, messieurs, laissez parler l'orateur.

M. de Mahy. Vous avez entendu, je le répète, M. le ministre promettre de présenter demain un projet de loi. D'autre part, notre honorable ami M. de Douville-Maillefeu m'a fait savoir, dans une interruption, qu'il déposerait une proposition de loi.

M. le comte de Douville-Maillefeu. J'ai dit que pourrais en déposer une; mais je ne veux pas faire d'enfantillage.

M. de Mahy. Vous avez raison.

M. le comte de Douville-Maillefeu. Il vaudrait mieux voter sur le principe d'une commission de trente-trois membres, à laquelle on renverrait tous les projets concernant la marine. (*Bruit.*)

M. Jolibois. Trente-trois ministres de la marine!

M. Thellier de Poncheville. Ce seront trente-trois ministres stagiaires!

M. le président. Messieurs, je vous en prie...

M. le comte de Douville-Maillefeu. Et la commission de l'armée?

M. Riotteau. Elle n'est pas permanente.

M. le président. Messieurs, veuillez écouter le débat au lieu d'argumenter entre vous. Si ces interruptions continuent, je serai obligé de rappeler à l'ordre les interrupteurs.

M. de Mahy. Je me demande, messieurs, quel intérêt les auteurs de la proposition de résolution dont il est question peuvent avoir à ne pas accepter les paroles si raisonnables que M. le ministre de la marine vient de prononcer. Il vous apportera, dès demain, un projet de loi des cadres, et vous ne voulez pas attendre! (*Très bien! très bien! à droite et au centre. — Bruit à gauche.*)

M. Jourde. Et pourquoi ne voulez-vous pas nommer tout de suite cette commission?

M. de Mahy. Quel est donc votre but?

M. Jourde. Répondez à ma question

M. de Mahy. Je vais le faire.

M. Jourde. On dirait que vous avez peur.

M. de Mahy. Soyez tranquille, je n'ai pas plus froid aux yeux que vous. (*On rit.*)

Voix à gauche. Il ne s'agit que de la nomination d'une commission.

M. de Mahy. Quelle que soit l'intention des auteurs de la proposition — et ils me connaissent assez pour savoir que je ne suis pas homme à suspecter leur pensée — la commission nommée dans les conditions où elle vous est demandée sera de toute nécessité une commission de suspicion contre M. le ministre de la marine. (*Exclamations à gauche. — C'est la vérité! à droite. — Bruit prolongé.*)

M. le président. Messieurs, tenez-vous à ce que la séance se prolonge jusqu'à huit heures?

L'orateur a le droit de parler, mais ceux qui interrompent n'en ont pas le droit. Par conséquent, je les prie de garder le silence.

M. de Mahy. Je remercie notre honorable président de l'appui qu'il veut bien me prêter.

Il dit que j'ai le droit de parler : c'est mon droit, évidemment; mais je n'en réclame pas souvent l'usage. Je vous l'assure, personne n'est plus patient que moi et je resterai à la tribune aussi longtemps que les conversations particulières dureront.

M. le président. C'est justement pour ce motif que j'invite la Chambre à faire silence. (*On rit.*)

M. de Mahy. Je disais donc que, quelles que soient les intentions des auteurs de la proposition, cette commission, qui ne sera pas nommée suivant les prescriptions réglementaires habituelles, aura une toute autre portée qu'une commission nommée dans les conditions ordinaires. (*Très bien! très bien! à droite et sur quelques bancs au centre. — Interruptions à gauche.*)

C'est évident! Et si vous n'entendez pas donner à cette désignation une signification différente, pourquoi vous refusez-vous à faire ce qu'ordonne le règlement? Pourquoi?... Je ne le sais pas.

M. Camille Dreyfus. La commission des douanes, la commission des chemins de fer, la commission de l'armée ont été nommées ainsi avant le dépôt d'un projet quelconque.

Sur divers bancs. Aux voix! aux voix!

M. de Mahy. Je crois avoir bien indiqué à la Chambre ce qu'on veut lui faire faire. J'insiste pour que nous restions dans les conditions de notre règlement, et je me demande comment une commission qui serait ainsi nommée, sans être saisie d'un projet de loi, pourrait fonctionner. Qu'aurait-elle à faire? (*Très bien! très bien! à droite.*)

A gauche. La commission des chemins de fer et plusieurs autres ont été nommées dans ces conditions.

M. de Mahy. Je n'ajoute qu'un mot.

Je supplie la Chambre de rester dans les termes de son règlement. (*Très bien! très bien! sur plusieurs bancs au centre et à droite.*) Je la supplie de ne pas faire un acte qui, quoi qu'on veuille, sera aujourd'hui demain, dans tout le pays, compris comme une ingérence du pouvoir législatif dans l'exécutif. (*Dénégations à gauche. — Approbation à droite.*)

Il sera compris ainsi et comme un acte

de suspicion à l'égard de M. le ministre de la marine. (*Très bien! très bien! à droite. — Réclamations à gauche.*)

M. le comte de Douville-Maillefeu *et plusieurs de ses collègues.* Vous n'avez pas le droit d'interpréter notre pensée.

M. Godefroy Cavaignac. J'ai demandé la parole lorsque M. de Mahy a dit que ma proposition, contrairement, il est vrai, à mes intentions, présentait en réalité un caractère de suspicion contre M. le ministre de la marine.

Je me demande comment, par quel artifice, une proposition semblable, qui a été acceptée à cette tribune par M. le ministre lui-même (*C'est cela! Très bien! à gauche*), qui a été rédigée d'accord avec lui, pourrait revêtir à son égard un caractère de suspicion. (*Très bien! très bien! à gauche et au centre.*)

M. de Mahy a ajouté que cette proposition était contraire aux dispositions du règlement.

M. de Mahy. J'ai dit qu'elle était en dehors des conditions habituelles du règlement.

A droite. C'est la vérité!

M. Godefroy Cavaignac. Il me semble que j'en ai suffisamment précisé le sens. Cette commission sera nommée après le dépôt du projet annoncé par M. le ministre de la marine... (*Dénégations à droite.*)

M. Galpin. Vous demandez que sa nomination soit décidée avant tout dépôt.

M. Godefroy Cavaignac. Cette commission aura pour mission d'examiner les propositions concernant la marine qui lui seront renvoyées par la Chambre; elle fonctionnera absolument dans les mêmes conditions que la commission de l'armée, et la désignation de cette commission serait contraire au règlement! (*Très bien! très bien! à gauche.*)

M. de Mahy. Nommez-la alors comme la commission de l'armée.

M. Godefroy Cavaignac. M. de Mahy a dénaturé notre pensée.

M. le comte de Douville-Maillefeu. Très bien! très bien!

M. Godefroy Cavaignac. J'ai suffisamment indiqué, je crois, le sentiment qui a présidé au dépôt de ma proposition; j'espère que la Chambre voudra bien la voter. (*Très bien! très bien! à gauche.*)

Au centre. Aux voix! aux voix!

M. le président. Je mets aux voix la proposition de M. Cavaignac qui est acceptée par le Gouvernement. (*Exclamations à droite.*)

Elle est ainsi conçue :

« Une commission de trente-trois membres sera nommée pour examiner les projets et propositions de loi concernant la marine. »

M. le comte de Douville-Maillefeu. Je me rallie à la proposition de M. Cavaignac.

M. Camille Dreyfus. Je m'y rallie également.

M. le président. Il y a une demande de scrutin, signée par MM. Félix Mathé, Maujan, Million, Maigne, Delcassé, Guyot-Dessaigne, Vival, Dubois, Emile Moreau, Lagnel, Viette, Bartissol, Viger, Labrousse, Dellestable, Bérard, Gacon, Rolland, etc.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

M. le président. Voici le résultat du scrutin :

Nombre des votants	483
Majorité absolue	242
Pour l'adoption	308
Contre	175

La Chambre a adopté.

Nous passons, messieurs, à l'examen des chapitres du budget de la marine.

TITRE Ier

Dépenses du personnel, traitements et soldes.

« Chap. 1er. — Traitement du ministre et personnel de l'administration centrale, 1,142,700 fr. »

Ce chapitre doit donner lieu à une discussion.

Voix nombreuses. A demain! à demain!

M. le président. J'entends demander le renvoi de la suite de la discussion à demain... (*Oui! oui!*)

Je consulte la Chambre.

(La Chambre, consultée, décide que la suite de la discussion est renvoyée à demain.)

RÈGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Demain samedi à deux heures, séance publique :

Discussion de six projets de loi d'intérêt local concernant la ville de Paris, les octrois de Dunkerque, du Faou, de Mende, la section de Ventenat et un échange de terrains dans le département de la Sarthe;

Suite de la discussion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1891;

Suite du budget de la marine;

Budget de la caisse des invalides de la marine;

Budget de l'Algérie;

Budget des postes et télégraphes;

Budget des travaux publics, et les autres budgets dans l'ordre indiqué au feuilleton;

Suite de l'ordre du jour.

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

L'ordre du jour est ainsi fixé.

DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Le Myre de Vilers, au nom de la commission du budget, un rapport sur le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1891 (Ministère du commerce, de l'industrie et des colonies. — Service des colonies. — Subvention de la métropole au budgent de l'Annam et du Tonkin. — Contingent de la Cochinchine).

J'ai reçu de M. Camille Pelletan, au nom de la commission du budget, un rapport sur le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1891 (Ministère des travaux publics. — 1° Avances aux compagnies de chemins de fer pour garanties d'intérêt; 2° budget annexe des chemins de fer de l'Etat).

J'ai reçu de M. Deville, au nom de la 8e commission d'initiative parlementaire, un rapport sommaire sur la proposition de loi de M. Jules Jaluzot sur le timbre unique.

J'ai reçu de M. Muller, au nom de la 9e commission d'initiative parlementaire, deux rapports sommaires :

Le 1er, sur la proposition de loi de M. Martineau, ayant pour but d'accorder progressivement la naturalisation à tous les indigènes musulmans d'Algérie;

Le 2e, sur la proposition de résolution de M. Martineau sur le service militaire des indigènes musulmans.

Les rapports seront imprimés et distribués.

CONGÉS

M. le président. La commission des congés est d'avis d'accorder:

A M. Malartre, un congé de quatre jours;

A M. Naquet, un congé de trois mois.

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

Les congés sont accordés.

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

Le Chef du service sténographique de la Chambre des députés,
EMILE GROSSELIN.

M. Clech, député du Finistère, a déposé sur le bureau de la Chambre une pétition de MM. Laguitton, Galbrun et plusieurs autres entrepreneurs de factage et de transports.

M. Pontois, député des Deux-Sèvres, a déposé une pétition de maîtres répétiteurs de Niort.

M. Paul Le Roux, député de la Vendée, a déposé une pétition de cultivateurs, fermiers, propriétaires, agriculteurs, domiciliés à Pouillé (Vendée).

Annexe au procès-verbal de la séance du vendredi 14 novembre.

SCRUTIN

Sur la proposition de M. Godefroy Cavaignac tendant à la nomination d'une commission de trente-trois membres pour examiner les projets et propositions concernant la marine.

Nombre des votants	473
Majorité absolue	237
Pour l'adoption	305
Contre	168

La Chambre des députés a adopté.

ONT VOTÉ POUR :

MM. Abeille (Valentin). Aimel (Henri). Arène (Emmanuel). Argeliès. Armez.

Babaud-Lacroze. Baïhaut. Bargy. Barodet. Barrès (Maurice). Bartissol. Bastid (Adrien). Batiot (Aristide). Baudin. Baulard. Beauquier. Belleval (Louis de). Bérard. Bertrand. Bézine. Bizarelli. Bizouard-Bert. Boissy-d'Anglas. Bonnefoy-Sibour. Bony-Cisternes. Boudeau. Boudeville. Bouge. Boullay. Bourgeois (Jura). Bourgeois (Léon) (Marne). Bourlier. Bovier-Lapierre. Boyer (Antide). Boysset. Brisson (Henri). Brousse (Emile). Brunier. Burdeau.

Calvinhac. Cambe. Casimir-Perier (Aube). Castelin. Cavaignac (Godefroy). Cavalié. Cazauvieilh. Caze (Edmond). Ceccaldi. Chabrié. Chassaing. Chaulin-Servinière. Chautemps. Chavoix. Chevandier. Chiché. Chollet. Clament (Clément). Clauzel (Ardèche). Clech. Clémenceau. Clerjounie. Cluseret. Cochery (Georges). Corneau. Cornudet. Cosmao-Dumenez. Cousset. Coutisson. Couturier.

Dautresme. David (Indre). Deandreis. Delaunay. Delcassé. Dellestable. Delmas. Delpeuch (Corrèze). Deluns-Montaud. Deniau. Denizot. Déprez (André) (Pas-de-Calais). Deproge. Déroulède (Paul). Descamps (Albert). Deschanel (Paul). Desmons. Dethou. Develle (Jules). Deville. Douville-Maillefeu (comte de). Dreyfus (Camille). Dubois (Arnauld) (Corrèze). Dubois (Emile) (Nord). Dubost (Antonin). Duchasseint. Ducoudray. Ducroz. Dujardin-Beaumetz (Aude). Dumas. Dumonteil. Duportal. Dupuy (Charles) (Haute-Loire). Dupuy-Dutemps (Tarn). Durand-Savoyat. Duval (César).

Etienne.

Farcy (Eugène). Farjon. Faure (Félix) (Seine-Inférieure). Ferroul. Ferry (Emile). Folliet. Forcioli. Fougeirol. François (Alfred). Franconie.

Gabriel. Gacon. Gaillard (Jules) (Vaucluse). Gaillard (Oise). Gasté (de). Gastellier. Gaussorgues (Frédéric). Gerbay. Germain (Constant) (Haute-Garonne). Gerville-Réache. Gillot. Girodet. Goirand. Gonnet (Gontran). Gotteron. Granet. Granger. Grisez. Guéguen. Guichard. Guieysse. Guillaumou. Guillemaut. Guillemet. Guillemin. Guyot-Dessaigne.

Hainsselin. Haynaut. Hémon. Hervieu. Hovelacque. Hubbard (Gustave). Hurard.

Isambard (Eure). Isambert (Gustave) (Eure-et-Loir). Isoard.

Jacquemart. Jacquemin. Jacques. Jamais (Emile). Jouffray (Isère). Jourdan (Louis). Jourde. Jullien. Jumel.

Kerjégu (J. de).

La Batut (de). Labrousse. Labussière. Lachièze (Lot). Lachize (Rhône). Lacôte. Lacretelle (Henri de). Lacroix (Loiret). Laffitte de Lajoannenque (de). Laffon (René) (Yonne). Lafont (Ernest) (Basses-Pyrénées). Lagnel. Lagorsse (de). Lagrange. Lalou. Lanessan (de). Laporte (Gaston). Lasbaysses. Lasserre (Maurice). Laur. Lavertujon (Henri). Laville. Le Borgne. Leconte (Alfred) (Indre). Léglise. Legludic. Le Myre de Vilers. Leroy (Arthur) (Côte-d'Or). Letellier. Le Veillé. Levêque. Levet (Georges). Leydet. Leygue (Raymond) (Haute-Garonne). Leygues (Georges) (Lot-et-Garonne). Linard. Lockroy. Lombard (Isère.) Loriot. Loustalot.

Mac-Adaras. Macherez. Madier de Montjau. Magnien. Maigne (Jules). Mandeville. Maret (Henry). Marmottan. Martineau (Seine). Martinon (Creuse). Mas. Mathé (Félix) (Allier). Mathé (Henri) (Seine). Maurice-Faure (Drôme). Ménard-Dorian. Mercier. Merlou. Mesureur. Michau (Nord). Michel (Alfred). Michou (Aube). Millerand. Million (Louis). Montaut (Seine-et-Marne). Moreau (Emile).

Nivert.

Obissier-Saint-Martin. Ordinaire (Dionys). Ouvré.

Pajot. Paulin-Méry. Pelletan (Camille). Peytral. Pichon (Seine). Poincaré (Raymond). Poupin. Pourquery de Boisserin. Prevet. Prost (Victor). Proust (Antonin). Puyboyer.

Quintaa.

Rabier (Fernand). Raiberti. Raspail (Camille) (Var). Rathier. Raynal. Razimbaud. Réaux (Marie-Emile). Revest. Révillon (Tony). Rey (Aristide) (Isère). Rey (Lot). Reybert. Ribot. Richard (Pierre). Rivet (Gustave). Roche (Ernest) (Seine). Roche (Jules) (Savoie). Rolland. Rouvier. Royer (Louis-Auguste) (Aube). Rozet (Albin).

Saint-Germain. Saint-Martin (Seine). Saint-Romme. Salis. Sarrien. Seignobos. Sentenac. Signard. Sirot. Souhet. Spuller. Surchamp.

Talou (Léon). Tassin. Terrier. Théron. Theulier. Thévenet. Thivrier. Thomson. Thorel. Trannin. Tricoche (général). Trouillot (Georges). Turigny. Turrel (Adolphe).

Vacherie. Vallé. Vallon (amiral). Varlet. Vian. Viette. Viger. Vilar (Edouard). Ville. Villemonte. Villeneuve (marquis de). Vival.

Werquin.

Yves Guyot.

ONT VOTÉ CONTRE :

MM. Abrial (Léon). Adam (Achille). Aigle (comte de l'). Aillières (d'). Armand (comte). Arnous.

Baile (Martial). Bar (de). Barascud. Barbotin. Baudry d'Asson (de). Benoit (de). Berger (Maine-et-Loire). Bergerot. Bernis (comte de). Bezanson. Bigot. Blanc (Pierre). Boisboissel (de). Borriglione. Boucher (Finistère). Boucher (Henri) (Vosges). Bourgeois (Paul) (Vendée). Braud. Breteuil (marquis de). Breton. Breuil de Saint-Germain (du). Brugnot. Buvignier.

Caffarelli (comte). Carquet. Carron. Cazenove de Pradine (de). Cibiel. Colbert-Laplace (comte de). Colombet (de). Cordier. Cornulier (marquis de).

David (Alpes-Maritimes). Daynaud. Dejardin-Verkinder (Nord). Delafosse (Jules) (Calvados). Delafosse (Marie) (Ille-et-Vilaine). Demarçay (baron). Desjardins (Ernest) (Aisne). Després (Armand) (Seine). Dufaure (Amédée).

Elva (Christian) (comte d'). Eschasseriaux (baron). Estourmel (marquis d'). Etcheverry.

Fauré (Gers). Feraud. Ferry (Albert). Fouquet (Camille). Fouquier (Henry). Fourtou (de). Frescheville (général de).

Galpin (Gaston). Gauthier (de Clagny). Gavini. Gérard (baron). Gervais (Jules). Godelle. Gonidec de Traissan (comte le). Goyon (de). Granier de Cassagnac (Paul). Greffulhe (comte). Grousset. Guilloutet (de).

Haussmann. Hély d'Oissel. Horteur.

Jolibois. Juigné (comte de). Jules Jaluzot.

Kermenguy (vicomte de).

La Bassetière (Louis de). Labat. La Bourdonnaye (vicomte de). La Chambre. Lacretelle (général). Ladoucette (baron de). La Ferronnays (marquis de). La Martinière (de). Lamarzelle (de). Lanjuinais (comte de). Largentaye (Rioust de). La Rochefoucauld, duc de Doudeauville. La Rochejaquelein (marquis de). Laroche-Joubert. Le Cerf. Lechevallier. Le Cour. Le Gavrian. Legras. Lemercier (comte). Léon (prince de). Le Provost de Launay. Le Roux (Paul). Le Roy (Edouard) (la Réunion). Lévis Mirepoix (comte de). Loreau. Lorgeril (de). Lorois (Emile) (Morbihan). Lur-Saluces (marquis de).

Mackau (baron de). Mahy (de). Maillé (comte de). Maréchal. Martin (Marius). Marty. Mège. Méline. Mir. Montalembert (comte de). Montéty (de). Montfort (vicomte de). Montsaulnin (de). Morillot (Léon). Mougin. Muller.

Neyrand. Noël-Parfait.

Olry. Ornano (Cuneo d').

Papelier. Pasquier. Passy (Louis) (Eure). Paulmier. Perrier (Antoine) (Savoie). Peyrusse. Piou (Jacques). Plazanet (colonel de). Plichon (Nord). Ponlevoy (Frogier de). Pontbriand (du Breil, comte de). Porteu (Armand). Possesse (de). Poulié. Prax-Paris. Prénat.

Rambourgt. Ramel (de). Rauline. Reille (baron). Renard (Léon). Robert-Mitchell. Roques. Rotours (baron des). Rouvre (Bourlon de). Roy de Loulay (Louis). Royer (Meuse).

Saussay (du). Serph (Gusman). Sibille. Simon (Fidèle). Solages (marquis de). Soland (de). Soubeyran (baron de).

Tailliandier. Taudière. Thellier de Poncheville. Thierry-Delanoue.

Vignancour. Villebois-Mareuil (vicomte de). Viox.

Witt (Conrad de).

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE :

MM. Audiffred.

Barthou. Benazet. Bizot. Blachère. Blin de Bourdon (vicomte). Boudenoot. Boulanger-Bernet. Bouthier de Rochefort. Briens.

Cabart-Danneville. Charmes (Francis). Choiseul (Horace de). Christophle (Albert). Clausel de Coussergues.

Darlan. Delahaye. Descaure. Du Bodan. Dugué de la Fauconnerie. Dupuytrem.

Eliez-Evrard. Euzière.

Fanien (Achille). Floquet (Charles). Fould (Achille). Freppel.

Germain (Henri) (Ain). Gévelot. Giguet.

Herbet.

Jouffroy d'Abbans (comte).

Kergariou (de). Kergorlay (comte de).

La guerre. Laisant. Langlet. Lascombe. Laurençon. Lebaudy (Paul). Ledieu. Le Senne.

Maruéjouls. Mary-Raynaud. Montgolfier (de). Moustier (marquis de). Mun (comte Albert de).

Pesson (Albert). Pierre-Alype. Pochon. Pontois.

Reinach (Joseph). Riotteau.

Saint-Martin (de) (Indre). Schneider (Henry). Siegfried.

Terves (comte de). Thomas..

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE

comme ayant été retenus à la commission des douanes :

MM. Aynard (Edouard). Balsan. Berger (Georges) (Seine). Charles Roux. Deloncle (François). Flourens. Graux (Georges). Jonnart. Lecomte (Maxime) (Nord). Mézières. Milochau. Philipon. Pierre Legrand (Nord). Say (Léon).

N'ONT PAS PRIS PART AU VOTE

comme retenus hors de Paris par l'enquête parlementaire sur le travail dans les usines et les manufactures :

MM. Brincard. Delpech (Vaucluse). Dron. Dumay. Piérard (baron). Ricard. Waddington (Richard).

ABSENTS PAR CONGÉ :

MM. Arenberg (prince d'). Borie. Dompierre d'Hornoy (vice-amiral de). Engerand. Espeuilles (comte d'). Fairé. Froin (Alcée). Garnier. Goussot. La Noue (de). Lareinty (Jules de). Legrand (Arthur). Le Hérissé. Malartre. Maujan. Millevoye (Lucien). Naquet (Alfred). Périer de Larsan (du). Rousse (Charles). Sourigues. Terrail-Mermeix. Vernière. Vilfeu.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants	483
Majorité absolue	242
Pour l'adoption	308
Contre	175

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

M. Albert Ferry déclare qu'il a été porté par erreur comme ayant voté « contre » dans le scrutin du 11 novembre sur l'amendement de M. Sibille au chapitre 45 du budget du ministère de l'intérieur, et qu'en réalité il avait voté « pour ».

PÉTITIONS

RÉSOLUTIONS de la 7e commission des pétitions, insérées dans le feuilleton du 31 juillet 1890, devenues définitives aux termes de l'article 66 du règlement.

« Art. 66. — Tout député, dans le mois de la distribution du feuilleton, peut demander le rapport en séance publique d'une pétition, quel que soit le classement que la commission lui ait assigné.

« Sur sa demande, le rapport sera fait de plein droit.

« Après l'expiration du délai ci-dessus indiqué, les résolutions de la commission deviennent définitives à l'égard des pétitions qui ne doivent pas être l'objet d'un rapport public, et elles sont mentionnées au *Journal officiel.* »

M. Bézine, *rapporteur.*

Pétition n° 600 (déposée par M. Antoine Perrier, député de la Savoie). — Des préposés forestiers de la circonscription sud de Chambéry (Savoie) demandent que leurs pensions de retraite soient assimilées à celles de l'armée.

Motifs de la commission. — La pétition des chasseurs forestiers de la circonscription sud de Chambéry est digne d'être prise en considération.

Puisque la loi nouvelle en fait des corps militaires en temps de guerre, pourquoi ne pas les assimiler aux militaires pour la retraite ?

La pension civile ne donne que 210 fr. pour quinze ans; la pension militaire 250 fr. Or le temps de service moyen d'un chasseur forestier est d'un peu plus de trente ans. C'est donc une augmentation d'environ 90 fr., pour leur retraite que réclament les chasseurs forestiers.

La commission estime qu'il y a lieu d'adresser cette pétition au ministre de l'agriculture, en la recommandant à son attention. — (Renvoi au ministre de l'agriculture.)

M. Freppel, *rapporteur.*

Pétition n° 608 (déposée par M. Chassaing, député de la Seine). — Le sieur B. Blanquies, à Paris, demande que l'accès des tours de l'église Notre-Dame soit gratuit.

Motifs de la commission. — Voici le raisonnement du pétitionnaire :

« Qui touche la recette?

« 1° Si la recette est touchée par la fabrique de cette église, cela est illégal, puisque la fabrique touche alors le produit d'un capital qui ne lui appartient pas ;

« 2° Si c'est l'Etat qui touche la recette, cela est illégal, puisque l'église Notre-Dame de Paris appartient à l'Etat, c'est-à-dire à la nation, et qu'alors la nation paye pour visiter sa propriété. »

Aucune de ces deux conclusions n'est rigoureuse :

Car, 1° la fabrique de Notre-Dame a un droit d'usufruit, non seulement sur la partie intérieure de l'édifice, mais encore sur les tours où se trouve la sonnerie. Or, ce droit d'usufruit est suffisant pour justifier la très légère taxe prélevée sur les visiteurs. De plus, la visite des tours occasionne certaines dépenses à la fabrique, en l'obligeant à entretenir des gardiens et des surveillants ; il est donc juste que les curieux contribuent à ces dépenses occasionnées par eux.

2° Il est absurde de confondre l'Etat avec les particuliers ; quand un homme quelconque entre dans les tours Notre-Dame, on ne peut pas dire qu'il soit dans sa propriété. Autant vaudrait prétendre que les lignes des chemins de fer de l'Etat appartiennent à chaque Français et qu'il est « illégal » d'exiger d'un Français voyageant sur ces lignes un billet payant.

Pour ces motifs, la commission propose de passer à l'ordre du jour. — (Ordre du jour.)

M. Freppel, *rapporteur*.

Pétition n° 617. — L'abbé Goumont, à Belz (Morbihan), appelle l'attention de la Chambre sur la situation qui lui est faite par l'autorité diocésaine, et demande que justice lui soit rendue.

Motifs de la commission. — Voici un échantillon de son style : « Je sors de chez moi : un coup de vent emporte mon chapeau. Je cours après et le reprends. Je suis en opposition avec une loi. Suis-je passible d'une amende ? Au-dessus de ma tête les nuages s'entrechoquent et font pleuvoir un déluge d'eau et de grêle. Aussitôt laboureurs de creuser des fossés, d'élever des digues... ils sont en opposition avec une loi. Sont-ils coupables de délits ? Non loin de moi la foudre éclate et tue des animaux. Je m'empresse de rentrer. J'invente un paratonnerre et l'applique au pignon de mon logis. Est-ce que je mérite d'être brûlé comme hérétique ? Quel dommage que Dieu n'ait pas placé des tribunaux dans les nuages ! Cela nous aurait valu le plaisir de suer une chemise de sang, de tirer la langue longue... comme ça. »

Il est facile de voir, par ce morceau, que le pétitionnaire n'a pas sa pleine raison; mais il est plus difficile de dire en quoi consiste précisément sa pétition. Il paraît se plaindre de ce que Mgr l'évêque de Vannes lui ait interdit d'exercer les fonctions ecclésiastiques et ne l'ait pas nommé curé-doyen de Belz.

La vérité est que l'abbé Goumont, étant vicaire à Plaudren, avait donné plusieurs fois des signes de folie et que, le 7 février 1880, l'autorité diocésaine se vit obligée de lui retirer ses pouvoirs. L'administration ecclésiastique aurait voulu le faire entrer dans une maison de santé, tenue par les frères de Saint-Jean de Dieu, pour lui procurer les soins spéciaux que semblait réclamer son état. Sa famille s'y opposa. Il se retira à Belz, sa paroisse natale, où sa maladie mentale s'aggrava notablement. Le pauvre abbé devint à ce point méchant que, en 1885, il frappa avec violence M. le curé de Belz, parce que celui-ci, conformément aux instructions de Mgr l'évêque de Vannes, avait refusé de lui laisser célébrer la messe dans l'église paroissiale.

L'abbé Goumont vit constamment renfermé chez lui et ne visite même plus sa famille, qui est des plus honorables. Il reçoit, chaque année, de la caisse ecclésiastique une pension de 600 ou de 800 fr. Les vexations auxquelles il se croit en butte n'existent que dans son pauvre cerveau.

Pour ces motifs, la commission propose de passer à l'ordre du jour. — (Ordre du jour.

M. Signard, *rapporteur*.

Pétition n° 634. — Les cohéritiers d'un sieur Bonnet (Claude-François), décédé aux Indes, sollicitent l'intervention diplomatique du Gouvernement pour être mis en possession du montant de la succession de leur parent.

Motifs de la commission. — Les quatre-vingt-cinq signataires de cette pétition fondent leurs espérances et leurs réclamations sur les faits suivants :

L'auteur de la succession qu'ils revendiquent, Claude-François Bonnet, né le 28 août 1715 aux Fontenis, canton de Rioz (Haute-Saône), s'expatriait à l'âge de dix-huit ans, pour aller chercher au loin la fortune que son humble naissance ne lui eût pas permis de gagner en France.

Au cours de ses voyages, il s'établit à Madagascar. Son intelligente activité lui procura bientôt une brillante situation commerciale et une telle notoriété que les peuplades entre Tintingue et Nam-Tanosi le choisirent pour leur roi.

Dépossédé par les Hovas, il se réfugia à Calcutta, où il avait eu la sage prévoyance de faire passer la plus grande partie des bénéfices réalisés dans son commerce, et dont il accrut encore l'importance par ses nouvelles entreprises comme colon planteur et armateur.

C'est dans les environs de cette capitale des Indes anglaises que Bonnet mourut, vers 1793, sans héritiers directs, et laissant une fortune évaluée à plus de 75 millions.

Si l'on se reporte aux événements qui signalèrent et qui suivirent la fin du dix-huitième siècle, on comprendra comment l'ouverture de cette immense succession ne fut point notifiée à la France, et comment aussi les intéressés n'en eurent connaissance que beaucoup plus tard. Ce n'est qu'en 1821 seulement qu'ils furent mis en demeure, par la voie des journaux, de produire leurs titres et de faire valoir leurs droits, suivant une lettre du 1er septembre déposée à l'ambassade de Londres.

Leurs démarches renouvelées n'ont, jusqu'à ce jour, abouti à aucun résultat effectif, et la compagnie royale des Indes s'est maintenue dans la possession et jouissance des capitaux que, de son vivant, Bonnet lui avait confiés, ainsi que des valeurs tant mobilières qu'immobilières qu'à son décès elle a recueillies en vertu des droits régaliens qu'elle exerçait dans le lieu de la situation des biens.

Ces faits, que la presse française et étrangère a relatés à différentes époques sans jamais se contredire, sont confirmés par de nombreux témoignages également affirmatifs et dignes de foi : Jacques Arago, le prince de Polignac, le prince de Talleyrand, d'autres encore, en attestent la véracité, en précisent les circonstances ; la déposition du prince de Polignac indique même l'existence du testament, par lequel sont appelés les héritiers du défunt.

Ces faits ressortent non moins évidents de la constatation faite en septembre 1837, sur un registre d'ordre de la compagnie des Indes, de l'inscription du nom de Bonnet avec les prénoms Claude-François, et aussi du compulsoire ordonné par la cour de Westminster, en faveur d'un prétendant dont les investigations furent malheureusement interrompues par la mort de son fondé de pouvoirs.

En 1856, sur de nouvelles et instantes réclamations, le ministre de la marine chargea le commandant du *Nisus*, en partance pour les colonies malgaches, de prendre des renseignements sur la succession Bonnet. Les recherches que fit, d'après cet ordre, M. O'Gorman, de l'infanterie de marine, le mirent en rapport avec un vieux colon français, Rouyard, qui avait connu Bonnet, négociant, puis roi, et donna de son existence et de son immense fortune un récit circonstancié.

De cet exposé et des pièces justificatives produites à l'appui, il résulte de fortes présomptions pour établir :

1° Qu'il existe une succession Bonnet ;

2° Que Claude-François Bonnet en est l'auteur ;

3° Que la compagnie royale des Indes en a pris l'administration.

Pour faire sur ces trois points la certitude absolue, la preuve légale de leurs droits et qualités, les réclamants demandent, et, de l'avis des éminents jurisconsultes Ph. Dupin, Berryer, Odilon Barot, Mermilliod, ils sont fondés pour demander et obtenir la production des registres et documents que la compagnie royale a en sa possession et qui doivent les aider, soit dans leurs justifications généalogiques, soit dans la vérification et le recouvrement des valeurs héréditaires.

Ils sollicitent, d'autre part, d'être autorisés à recevoir communication des pièces, non moins importantes à leurs revendications, — acte de décès et testament de Bonnet, rapport du commandant du *Nisus*, etc. — qui existent soit dans les archives de notre ambassade à Londres, soit dans les archives des ministères des colonies et des affaires étrangères.

Sans s'arrêter à discuter les titres et à justifier les prétentions des pétitionnaires, la commision considère qu'il y a, au-dessus de l'intérêt privé des héritiers, un intérêt plus élevé, une question de justice et d'équité, qui se recommande également à toute la sollicitude du Gouvernement, à la haute loyauté et à l'honneur de la compagnie anglaise.

Il importe à tous que la lumière soit faite et qu'il en sorte une solution définitive qui admette ou évince les prétendants à la succession Bonnet, mais qui, se dégageant de l'étude impartiale et complète du dossier, mettra fin à toutes les contestations.

A cet effet, la 7e commission a l'honneur de proposer le renvoi de la pétition au bienveillant examen de M. le ministre des colonies et de M. le ministre des affaires étrangères, en les priant de vouloir bien prescrire et faciliter les recherches qu'elle comporte. — (Renvoi aux ministres des colonies et des affaires étrangères.)

M. Freppel, *rapporteur*.

Pétition n° 643. — Le sieur Pangrani (Paul-François), à Bastia (Corse), sollicite une indemnité ou un secours, à raison d'infirmités qu'il aurait contractées au service de l'administration des travaux publics.

Il joint à sa demande un certificat du docteur Guasco Ciccarelli attestant que « le sieur Paul Pangrani, âgé de cinquante-six ans, surveillant des ponts et chaussées à la gare de Bastia, est atteint d'une double cataracte contractée dans le cours de son service », et que « cette cataracte est arrivée à maturité et par conséquent opérable » (Certif. du 24 octobre 1887).

Motifs de la commission. — L'infirmité de M. Pangrani ne paraît pas contestable, mais il reste à établir, par un certificat émanant du directeur en chef des ponts et chaussées d'Ajaccio, que cette infirmité a été contractée au service de l'administration des travaux publics. Le médecin n'a pas qualité pour faire cette constatation.

Il faut ajouter que cette pétition a déjà été écartée par deux commissions. Aucun nouveau renseignement n'étant fourni à

l'appui de cette troisième pétition, la commission propose de passer à l'ordre du jour. — (Ordre du jour.)

M. Signard, *rapporteur.*

Pétition n° 646. — La société centrale de dynamite, à Paris, appelle l'attention de la Chambre sur la situation qui lui est faite par le gouvernement belge pour le transport de ses produits par chemin de fer.

Motifs de la commission. — La différence de traitement que signale et dont se plaint la compagnie française centrale de dynamite, à Paris, constitue pour notre industrie nationale une situation aussi contraire à ses intérêts que préjudiciable à son développement.

A ce titre, la pétition dont il s'agit appelle toute l'attention des pouvoirs publics, et la 7e commission en propose le renvoi à M. le ministre du commerce et de l'industrie. — (Renvoi au ministre du commerce et de l'industrie.)

M. Bézine, *rapporteur.*

Pétition n° 668. — Le sieur Merle, professeur, ex-inspecteur de l'école Monge, à Paris, se présente comme auteur d'un nouveau système d'enseignement et demande qu'une subvention de 10,000 fr. lui soit allouée pour la mise en pratique de sa méthode.

Motifs de la commission. — Cette pétition contient :

1° Une demande de mise à l'étude d'un projet de loi;

2° Une demande de subvention.

La commission des pétitions estime qu'il ne lui appartient pas d'examiner le projet de loi qui lui est soumis.

Quant à la demande de subvention dont l'équivalent serait rendu en conférences, elle estime que le ministre de l'instruction publique, seul, est compétent pour l'examiner, et conclut par conséquent au renvoi de cette demande au ministre. — (Renvoi au ministre de l'instruction publique.)

M. l'amiral Vallon, *rapporteur.*

Pétition n° 672. — La chambre syndicale des ouvriers cordonniers de Bordeaux soumet à la Chambre un ensemble de protestations contre la concurrence que fait à son industrie le travail dans les prisons.

L'Union générale des chambres syndicales ouvrières de Bordeaux appuie cette pétition.

Motifs de la commission. — La question que soulève la pétition n'est pas nouvelle et l'industrie libre a souvent protesté contre l'entreprise qui, grâce au bon marché de la main-d'œuvre dont bénéficie l'entrepreneur, lui fait une concurrence contre laquelle elle ne peut lutter.

Nous empruntons à notre collègue, M. Saint-Romme, le passage de son excellent rapport sur le budget de 1891, page 16, où il répond à ces plaintes :

« Il faut reconnaître que les réclamations de l'industrie libre ont été bien souvent exagérées; on réclamait contre le travail des détenus, mais on oubliait de se plaindre des ouvriers et de certaines maisons religieuses où la spéculation sur la main-d'œuvre est poussée dans des limites autrement étendues; ce sont ces maisons qui font au travail libre une concurrence auprès de laquelle celle des prisons est insignifiante. »

Et plus loin :

« D'ailleurs, pour les prisonniers, le travail est une nécessité d'où dépendent leur moralité, leur santé, leur discipline et l'intérêt du Trésor; il faut donc à tout prix leur en procurer.

... « Pour tenir compte, dans la mesure du possible, des réclamations de l'industrie libre, on a essayé le travail soit en régie directe, soit en régie indirecte ou location de la main-d'œuvre à des tiers.

... « Au point de vue de la concurrence au travail libre, la régie indirecte présente des inconvénients et, seule, la régie directe évite toutes les critiques, sous la réserve que l'Etat emploiera le travail pour lui seul. »

Le bénéfice qui revient au Trésor dans le travail des détenus pour les industries en régie est des six dixièmes du rendement et a produit, en 1888, dans les maisons centrales, les pénitenciers agricoles, les dépôts de forçats en France et en Algérie, une somme totale de 4,307,782 fr. (page 24 du rapport).

Ce sont les seuls bénéfices encaissés pour la dépense que fait l'Etat.

Il est donc grandement intéressé à toute modification dans le régime du travail des détenus, et la 7e commission jugeant digne d'intérêt la pétition présentée, mais ne voulant pas, d'autre part, porter atteinte aux ressources du Trésor, propose de la renvoyer à l'examen bienveillant de M. le ministre de l'intérieur. — (Renvoi au ministre de l'intérieur.)

M. le comte Greffulhe, *rapporteur.*

Pétition n° 673 (déposée par M. le baron Demarçay, député de la Vienne). — Le maire, les conseillers municipaux et les électeurs de Civray (Vienne) demandent le rétablissement de la recette des finances de leur ville, récemment supprimée, et exposent le préjudice que cette suppression a causé, tant au point de vue des ressources du budget municipal qu'à celui de la valeur des immeubles et des loyers.

Motifs de la commission. — La commission, considérant qu'elle n'est pas en mesure de contrôler les doléances des pétitionnaires, propose de renvoyer leur plainte à l'examen de M. le ministre des finances. — (Renvoi au ministre des finances.)

M. Signard, *rapporteur.*

Pétition n° 678 (déposée par M. Morillot, député de la Marne). — Le sieur Gaucheret (Constant), à Paris, demande en son nom et comme mandataire de vingt-trois cohéritiers de Jean Thiéry, l'inscription au grand livre de la dette publique d'une somme de rente annuelle 3 p. 100 représentant un capital de 20 millions, qui serait répartie entre les ayants droit à cette succession.

Motifs de la commission. — La succession Jean Thiéry, de Venise, a depuis longtemps déjà sollicité l'attention du Parlement.

Cette année encore la 4e et la 5e commission des pétitions ont été saisies de réclamations analogues à celle qui fait l'objet de la requête de M. Constant Gaucheret.

Sur cette dernière, considérant qu'elle n'a ni la compétence ni les éléments nécessaires pour connaître le bien-fondé et évaluer le chiffre de ses prétentions, la 7e commission ne peut que s'en référer aux rapports (1) de MM. de Lévis-Mirepoix et Léon Morillot, et propose, conformément aux décisions précédentes, le renvoi de la pétition à M. le ministre des finances et à M. le ministre de la justice. — (Renvoi aux ministres des finances et de la justice.)

(1) Voir *Journal officiel* des 2 et 22 juillet 1890.

M. Hervieu, *rapporteur.*

Pétition n° 684 (déposée par M. Henri Aimel, député de la Gironde). — Le sieur Bonnet (Louis), à Bordeaux, sollicite une indemnité comme victime du coup d'Etat du 2 décembre 1851.

Motifs de la commission. — Un vieux militaire de soixante et onze ans, qui compte à son actif quatre campagnes, le sieur Louis Bonnet, réclame une pension sur les fonds votés par les Chambres pour être répartis entre les victimes du coup d'Etat du 2 décembre 1851.

Des pièces produites à l'appui de sa demande il résulte, en effet, que ce vieillard, qui est actuellement sans ressources, se trouve aussi dans l'incapacité absolue de travailler, ayant été blessé au service de la compagnie du Midi.

D'un autre côté, il n'est pas douteux que le coup d'Etat lui a porté le coup le plus rude. Restaurateur et marchand de vins à Beaumont-de-Lomagne (Tarn-et-Garonne), il a dû, à cette époque, chercher son salut dans la fuite, pour échapper aux poursuites dont il était l'objet. Ne pouvant rentrer chez lui pendant tous ces événements, il fut en outre obligé d'abandonner le commerce qui le faisait vivre et de vendre à vil prix les propriétés qu'il possédait. De ce chef, il a éprouvé un préjudice considérable.

Dans cette situation, la 7e commission des pétitions ne peut que proposer de renvoyer à M. le ministre de l'intérieur la pétition du sieur Bonnet. Ce vieillard qui paraît digne d'intérêt remplit les conditions nécessaires pour obtenir un secours. — (Renvoi au ministre de l'intérieur.)

M. Signard, *rapporteur.*

Pétition n° 691 (déposée par MM. Herbet, Pochon et Philipon, députés de l'Ain). — Des facteurs et employés des postes et télégraphes du département de l'Ain sollicitent la faveur de voyager à demi-tarif sur les chemins de fer.

Motifs de la commission. — La pétition présentée par les facteurs de Pont-d'Ain et Feillens est évidemment digne d'intérêt.

Mais, en raison de l'étude qu'elle nécessite et en vue d'en assurer la réalisation, la 7e commission ne peut qu'inviter les signataires à saisir directement M. le ministre des postes et télégraphes par la voie hiérarchique, et propose, en conséquence, l'ordre du jour. — (Ordre du jour.)

M. Vilfeu, *rapporteur.*

Pétition n° 698 (déposée par M. Jourde, député de la Gironde). — Des commerçants et habitants de Bordeaux demandent la construction, à bref délai, de la gare projetée sur la rive droite de la Garonne, pour l'exploitation de la ligne du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux.

Motifs de la commission. — Les pétitionnaires exposent qu'en vertu de la loi du 3 août 1881, déclarant d'utilité publique le chemin de fer de Cavignac à Bordeaux (réseau de l'Etat), il doit être construit une gare sur la rive droite de la Garonne, et que les travaux de construction de cette gare sont indéfiniment ajournés, bien que les terrains nécessaires aient été depuis longtemps achetés, par la voie de l'expropriation, pour une somme dépassant 8 millions.

Il ajoutent que le conseil général de la Gironde, le conseil d'arrondissement et le conseil municipal de Bordeaux, la chambre de commerce, la société d'agriculture et les syndicats commerciaux ont, à diverses re-

prises, émis des vœux tendant à la construction immédiate de cette gare.

Dans ces conditions, la demande des pétitionnaires paraît digne d'un sérieux examen, et la commission en propose le renvoi à M. le ministre des travaux publics. — (Renvoi au ministre des travaux publics.)

M. Vilfeu, *rapporteur.*

Pétition n° 704 (déposée par M. MACHEREZ, député de l'Aisne). — Les héritiers Poissonnier des Perrières, à Laon, s'adressent à la Chambre à l'effet d'obtenir le payement d'une créance sur l'Etat qui leur serait due pour règlement de fournitures faites en l'an IV, par leur grand-père, aux armées de Rhin et Moselle.

Motifs de la commission. — Les héritiers Poissonnier des Perrières exposent que leur bisaïeul, fournisseur de l'armée de Rhin et Moselle sous la première République, avait fait à l'Etat des avances considérables dont le solde créditeur fut liquidé, par décision du ministre des finances Godin, en date du 11 vendémiaire an X, à 158,200 fr. de rente. Ils affirment que, par suite d'une erreur commise par le liquidateur général M. de Fermon, cette créance, comprise parmi celles non liquidées et en conséquence frappée de déchéance, ne fut pas payée à leur auteur, qui se trouva ruiné et mourut de chagrin. Ils s'adressent à la Chambre pour obtenir justice.

La commission fait observer que c'est pour la cinquième fois que le Parlement ou les pouvoirs publics sont saisis de cette affaire.

La première pétition des représentants Poissonnier des Perrières fut adressée en 1829 à la Chambre des députés, qui la prit en considération et en ordonna le renvoi à M. le ministre des finances, le 4 juillet 1829; mais les événements de 1830 survinrent avant qu'une solution fût donnée à l'affaire.

En 1853, les pétitionnaires s'adressèrent au conseil d'Etat. La section des pétitions émit l'avis que les héritiers Poissonnier des Perrières ne pouvaient exercer contre l'Etat un recours utile par les voies contentieuses à raison du retard qu'ils avaient apporté dans leurs réclamations, mais que leur demande était fondée en équité, et que l'Etat devait leur accorder une réparation. Elle envoya, en conséquence, la pétition à M. le ministre de la guerre, en le priant d'examiner s'il n'y avait pas lieu d'accorder à titre d'indemnité une concession territoriale en Algérie. Cette proposition n'eut pas de suite à raison du décret, rendu peu après, qui décida qu'il ne serait désormais donné de concessions territoriales qu'à des Arabes.

La troisième pétition, postérieure de vingt-huit années à la seconde, porte la date du 28 février 1881. Adressée à la Chambre des députés, elle fut renvoyée à M. le ministre de la guerre, qui l'examina et émit l'avis que ce n'était pas à lui, mais à M. le ministre des finances qu'il appartenait de prendre une décision.

L'année suivante, à la date du 9 juillet 1882, les héritiers Poissonnier des Perrières adressèrent à la Chambre une quatrième pétition, qui, sur un rapport très complet fait par l'honorable M. Lechevallier, fut renvoyée à M. le ministre des finances. Celui-ci répondit, le 22 décembre suivant, que la situation des pétitionnaires était digne d'intérêt et que le Gouvernement ne pouvait se refuser à chercher si les moyens dont il dispose lui permettraient de les indemniser, à titre gracieux, du préjudice causé à leur auteur par le fait du liquidateur général

Depuis lors, malgré ces bonnes promesses et malgré de nombreuses démarches que les héritiers Poissonnier des Perrières disent avoir faites au ministère des finances, aucune solution n'est intervenue. C'est pourquoi ils ont pris le parti de s'adresser une cinquième fois à la Chambre.

De cet exposé il résulte :

1° Que la légitimité de la créance du feu sieur Poissonnier des Perrières sur l'Etat et que son non-payement par suite d'une erreur imputable au liquidateur général de Fermon peuvent être tenus pour certains, et n'ont pas d'ailleurs été contestés lors des réclamations faites précédemment par les pétitionnaires;

2° Que les héritiers Poissonnier des Perrières, en ne saisissant pas en temps utile la juridiction contentieuse compétente ont laissé s'accomplir à leur détriment la prescription légale, et qu'ils le reconnaissent si bien eux-mêmes qu'ils se contentent de faire appel à la bienveillance de la Chambre et du Gouvernement, au lieu de s'adresser aux tribunaux;

3° Que si l'Etat ne peut être contraint par les voies juridiques à restituer la somme considérable qu'il devait en l'an X au feu sieur Poissonnier des Perrières, il a néanmoins, en équité, des obligations vis-à-vis de ses héritiers, et qu'il est, à tous les points de vue, désirable que la solution d'une affaire aussi ancienne ne soit pas ajournée plus longtemps.

La commission propose, en conséquence, de renvoyer la pétition n° 704 à M. le ministre des finances, en appelant d'une façon toute particulière son attention sur l'intérêt qu'elle présente. — (Renvoi au ministre des finances.)

M. Vilfeu, *rapporteur.*

Pétition n° 720 (déposée par M. BARGY, député de la Côte-d'Or). — Des facteurs des postes du bureau de Gevrey-Chambertin (Côte-d'Or) sollicitent un emsemble de réformes destinées à améliorer leur situation.

Motifs de la commission. — Les pétitionnaires demandent certaines réformes aux règlements qui régissent les facteurs des postes et télégraphes.

Ces réformes ayant un caractère d'intérêt général et méritant d'être étudiées, doivent être tout d'abord présentées par eux à M. le ministre des postes et télégraphes par la voie hiérarchique, et la 7e commission propose l'ordre du jour. — (Ordre du jour.)

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.